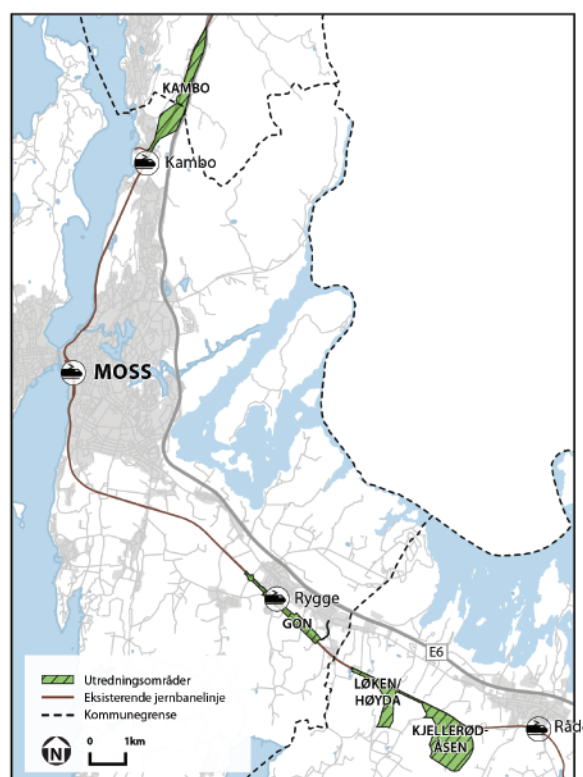


Fastsatt planprogram

Statlig reguleringsplan med konsekvensutredning
Hensetting Moss
InterCity Østfoldbanen

Februar 2021



FORORD

Dobbeltsporprosjektet Sandbukta – Moss – Såstad er planlagt ferdigstilt innen utgangen av 2024. Det vil da være sammenhengende dobbeltspor på Østfoldbanen frem til Moss stasjon og videre til Haug i Råde kommune. Før det kan kjøres flere tog på det fremtidige dobbeltsporet til Moss må det etableres et nytt hensettingsanlegg i Mossregionen. For å finne egnede arealer til et nytt hensettingsanlegg startet Bane NOR arbeidet med en kommunedelplan for «Hensetting Moss» våren 2018.

I perioden 30.08.18 – 19.10.18 lå Bane NOR sitt forslag til planprogram for kommunedelplanen ute på høring. I høringsuttalelsene fra de berørte kommunene, Moss, Rygge¹ og Råde, ba samtlige om at alternativet(ene) i sin respektive kommune ble tatt ut av planprogrammet. På bakgrunn av høringsuttalelsene ble arbeidet med den offentlige planprosessen satt på vent.

Det ble innledet en dialog med kommunene for å forsøke å komme fram til en løsning i planprosessen. Kommunene og Bane NOR klarte ikke gjennom denne dialogen å komme noe nærmere en enighet. Bane NOR sendte derfor i februar 2019 et brev til Samferdselsdepartementet hvor man ba departementet vurdere bruk av statlige virkemidler i den offentlige planprosessen. Dette brevet ble fulgt opp med et nytt brev i juni 2019 hvor man ba om at arbeidet med en statlig reguleringsplan, i henhold til Plan- og bygningsloven §6-4, ble iverksatt.

Den 13.09.19 ble det avholdt et møte mellom Samferdselsdepartementet, de berørte kommunene, Bane NOR og Jernbanedirektoratet. I etterkant av dette møtet sendte Samferdselsdepartementet et brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet hvor de anmodet om å iverksette arbeidet med en statlig plan. Kommunal- og moderniseringsdepartementet ga i brev datert 06.11.19 sin tilslutning til bruk av statlig plan for hensetting Moss og trer dermed inn i rollen som planmyndighet.

I henhold til §32 i Forskrift om konsekvensutredninger kan et planprogram brukes til å ta stilling til hvilke alternative lokaliteter man skal gjennomføre et reguleringsarbeid for. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har gjennom en dialog med Bane NOR kommet frem til at en slik prosess skal legges til grunn i dette planarbeidet.

Ved fastsettelse av Bane NOR sitt forslag til planprogram skal derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet beslutte hvilken lokalitet det skal utarbeides en reguleringsplan for. Det er kun ett alternativ som vil bli videreført og lagt til grunn for den videre detaljprosjekteringen. Silingsprosessen og hensikten med planprogrammet er beskrevet i mer detalj i kapittel 2.3.

Bane NOR sitt forslag til planprogram for statlig reguleringsplan lå på høring i perioden 30.03.20-26.06.20. Det kom totalt 33 merknader til planprogrammet i høringsperioden. Merknadene ble oppsummert og svart ut i et eget merknadsdokument (ICH-11-25144). Noen av merknadene førte til endringer i planprogrammet og disse ble innarbeidet i revisjonen som ble oversendt til departementet. En oversikt over endringer som ble innarbeidet ligger i endringsloggen i dette dokumentet.

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9 tredje ledd og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger § 16, fastsatte Kommunal- og moderniseringsdepartementet planprogram for Hensetting Moss den 10.02.21.

¹ Moss kommune og Rygge kommune er fra og med 01.01.20 sammenslått til en kommune. Den nye kommunen heter Moss kommune.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	4
2	MÅL OG RAMMER	5
2.1	BAKGRUNN OG MÅL	5
2.2	FORMÅL MED REGULERINGSPLANARBEIDET	5
2.3	FORMÅL MED PLANPROGRAMMET	6
2.3.1	<i>Silingsprosessen</i>	6
2.4	UTREDNINGSPLIKTEN.....	6
2.5	NASJONALE OG STATLIGE FØRINGER	6
2.6	BANE NORs FØRINGER FOR PLANARBEIDET	7
2.7	FØRINGER FOR PLANLEGGING AV VEG	8
2.8	RELEVANTE PLANER OG STRATEGIER.....	8
2.8.1	<i>Regionale planer</i>	8
2.8.2	<i>Lokale planer</i>	9
2.8.3	<i>Oversikt over gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdene</i>	10
2.8.4	<i>Andre pågående planer</i>	10
2.9	TIDLIGERE UTREDNINGER OG STUDIER.....	10
2.9.1	<i>Forberedende arbeider – alternativutvikling og siling</i>	11
2.9.2	<i>Bane NORs anbefalte alternativ</i>	11
3	BESKRIVELSE AV TILTAKET	13
3.1	OVERORDNET BESKRIVELSE.....	13
3.2	TILTAKET SOM PLANLEGGES.....	13
3.3	ALTERNATIVENE SOM ER UTREDET.	14
3.3.1	<i>Kambo</i>	15
3.3.2	<i>Gon</i>	17
3.3.3	<i>Løken/Høyda</i>	19
3.3.4	<i>Kjellerødåsen vest og øst</i>	20
4	UTREDNINGSTEMA OG METODIKK	22
4.1	KONSEKVENSTREDDNINGENS METODIKK.....	22
4.1.1	<i>Samfunnsøkonomisk analyse</i>	22
4.1.2	<i>Referansealternativ</i>	22
4.1.3	<i>Prissatte konsekvenser</i>	23
4.1.4	<i>Ikke-prissatte konsekvenser</i>	23
4.1.5	<i>Ikke-prissatte fagtema</i>	25
4.2	VIDERE UTREDNINGER	29
4.2.1	<i>Oppdatering av konsekvensutredning</i>	29
4.2.2	<i>Støy</i>	29
4.2.3	<i>Risiko og sårbarhet</i>	30
4.2.4	<i>Matjordplan</i>	30
4.2.5	<i>Massehåndtering og gjenbruk av masser</i>	31
4.2.6	<i>Trafikkanalyse</i>	31
4.2.7	<i>Belysning</i>	31
5	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	32
5.1	PLANDOKUMENTER.....	32
5.2	PROSESS FOR MEDVIRKNING.....	32
5.3	PLANPROSESS	33
6	DOKUMENTINFORMASJON	36
6.1	ENDRINGSLOGG	36
6.2	REFERANSELISTE	36

1 INNLEDNING

Når tog ikke er i trafikk, må de parkeres, eller slik det heter på jernbanespråket "hensettes". Dette innebærer at det må bygges hensettingsanlegg. I Mosseregionen vil det være behov for et nytt hensettingsanlegg når dobbeltsporutbyggingen mellom Sandbukta og Såstad står ferdig. For å finne egnede arealer til et nytt hensettingsanlegg startet Bane NOR derfor arbeidet med prosjektet Hensetting Moss.

Hensetting Moss er en del av InterCity-prosjektet på Østfoldbanen. Formålet med InterCity-utbyggingen er å kunne tilby økt antall avganger og setekapasitet til de reisende. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som InterCity-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av InterCity-utbyggingen blir ikke realisert.

Formålet med dette planarbeidet er derfor å finne et egnet areal for et hensettingsanlegg i Mosseregionen, regulere og bygge anlegget. Prosjektets resultatmål er derfor å: *Levere hensettingskapasitet i nærheten av Moss innen nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad tas i bruk.*

Det er besluttet at dette planarbeidet skal gjennomføres som en statlig reguleringsplanprosess med Kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndighet. Dette innebærer at planmyndighetsrollen er flyttet fra kommunen til departementet. I praksis betyr det at det er Kommunal- og moderniseringsdepartementet som behandler og fatter vedtak i saken i stedet for kommunestyret i den berørte kommunen.

Bane NOR har utarbeidet en konsekvensutredning av fem alternativer i Mosseregionen som er oppsummert i en silingsrapport [13]. De fem alternativene som er utredet, Kambo, Gon, Løken/Høyda, Kjellerødåsen vest og Kjellerødåsen øst er beskrevet i planprogrammet. Forslaget til planprogram redegjør for hvordan konsekvensutredningen metodisk er gjennomført, samtidig som den beskriver den videre statlige reguleringsplanprosessen og det tilhørende utredningsarbeidet.

Silingsrapporten med underliggende fagrapporter danner grunnlaget for Bane NOR sin anbefaling og ble derfor lagt ut på høring sammen med dette forslaget til planprogram.

Bane NOR sitt forslag til planprogram, med tilhørende underlag, ble oversendt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for behandling den 24.09.20. Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9 tredje ledd og tilhørende forskrift om konsekvensutredninger § 16, fastsatte Kommunal- og moderniseringsdepartementet planprogram for Hensetting Moss den 10.02.21.

2 MÅL OG RAMMER

I dette kapittelet blir hensikten med reguleringsplanarbeidet og planprogrammet konkretisert. Det redegjøres også for bakgrunnen til prosjektet og hvilke rammer prosjektet må forholde seg til, samt hvilke målsetninger prosjektet skal oppfylle. I tillegg beskrives alternativutvikling, siling og Bane NOR sin anbefaling av alternativt kort.

2.1 Bakgrunn og mål

InterCity-prosjektet

InterCity-satsingen omfatter planlegging og bygging av sammenhengende dobbeltspor på Dovrebanen, Vestfoldbanen, Østfoldbanen og Ringeriksbanen.

I Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo – Halden er det satt følgende samfunns mål for IC-korridorene: *InterCity-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsområdene godt sammen* [1].

For å fylle de behov og mål som er utledet i konseptvalgutredningen stilles det følgende krav til InterCity-utbyggingen for Østfoldbanen:

- Miljøvennlig
 - Redusere utslipp av klimagasser målt i CO₂-ekvivalenter
 - Avlaste hovedstadsområdet og byregionene for biltrafikk og minske behovet for ny veiutbygging
- Regionforstørrelse og byutvikling
 - Styrke regionens attraktivitet som bo- og arbeidsplassregion gjennom utvikling av kompakte by- og tettsteder og økt tilgjengelighet mellom byene langs InterCity-korridoren og mot Oslo-området.
- Færre trafikkulykker
 - Redusere antall ulykker med drepte og alvorlig skadde
 - Høy frekvens

Planleggingen av hensettingsanlegg i Mossregionen er en del av InterCity-prosjektet. For å oppnå målsetningene for kapasiteten og ønsket rutetilbud etter ferdig utbygging av InterCity-strekning er det behov for utvidet hensettingskapasitet. Dette har blitt identifisert i utredningen «Hensetting Østlandet» [2] utført av Jernbaneverket. På bakgrunn av denne utredningen skal det nå planlegges for et anlegg i Mossregionen.

Hensetting Moss

Tog som ikke er i trafikk må parkeres eller «hensettes» som det heter på fagspråket. For at de parkerte togene ikke skal ta opp plass ute på jernbanelinjene, og dermed komme i konflikt med trafikkavvikling og vedlikeholdsarbeid, må det bygges hensettingsanlegg.

I Mossregionen vil det være behov for et nytt hensettingsanlegg når dobbeltsporutbyggingen mellom Sandbukta og Såstad står ferdig. Med denne utbyggingen vil man få muligheten til å tilby et økt togtilbud. Dersom man ikke får bygget et slikt hensettingsanlegg vil man ikke kunne innføre et forbedret togtilbud, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av dobbeltsporutbyggingen blir ikke realisert fullt ut.

Prosjektets resultatmål er derfor å:

- Levere hensettingskapasitet i nærheten av Moss innen nytt dobbeltspor på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad tas i bruk.

2.2 Formål med reguleringsplanarbeidet

Formålet med planarbeidet er å avsette og regulere et areal til bygging av et nytt hensettingsanlegg i Mossregionen. Planarbeidet skal bidra til å nå målsetningene for InterCity-satsingen gjennom å tilrettelegge for et bedre togtilbud på Østfoldbanen, og dermed bidra til effektuttak for Sandbukta – Moss – Såstad prosjektet.

2.3 Formål med planprogrammet

Formålet med Bane NOR sitt forslag til planprogram for statlig reguleringsplan er tredelt;

- Ved behandling og fastsettelse av planprogrammet skal Kommunal- og moderniseringsdepartementet beslutte hvilket alternativ det skal gjennomføres et reguleringsplanarbeid for. Silingsprosessen er beskrevet i kapittel 2.3.1.
- Den vedlagte silingsrapporten med konsekvensutredningen [13] skal legges på høring slik at berørte får anledning til å komme med merknader til utredningsmaterialet. Silingsrapporten er en del av beslutningsgrunnlaget departementet vil få oversendt i forbindelse med behandlingen av planprogrammet. Gjennom denne behandlingen vil også konsekvensutredningen bli forankret hos planmyndigheten. Kapittel 4.1 redegjør for metoden som er brukt og hvordan utredningen er gjennomført for å oppfylle utredningsplikten etter Plan- og bygningsloven § 4-2.
- Planprogrammet skal redegjøre for den videre reguleringsplanprosessen og hvordan den videre utredningen av det valgte alternativet skal oppfylle krav i Forskrift om konsekvensutredning og Plan- og bygningsloven.

Planprogrammet er skrevet på en slik måte at det skal kunne fastsettes uavhengig av hvilket alternativ Kommunal- og moderniseringsdepartementet beslutter at det skal utarbeides en reguleringsplan for.

2.3.1 Silingsprosessen

I henhold til § 32 i forskrift om konsekvensutredninger gjennomføres det en siling i forbindelse med fastsettelsen av planprogrammet. Det legges opp til en silingsprosess hvor man ved departementets behandling av Bane NOR sitt forslag til planprogram tar stilling til og fastlegger hvilket alternativ det skal gjennomføres et statlig reguleringsarbeid for. Kommunal- og moderniseringsdepartementets endelige beslutning vil fremgå i departementets vedtaksbrev og ikke i planprogrammet.

For å kunne ta stilling til hvilket alternativ som skal videreføres er det utarbeidet en silingsrapport med tilhørende konsekvensutredning [13]. Dette arbeidet er gjennomført på kommunedelplannivå og danner grunnlaget for Bane NOR sin anbefaling. Utredningsmaterialet vil bli lagt ut på høring sammen med forslag til planprogram slik at man kan komme med merknader til både planprogrammet og utredningsmaterialet. Silingsrapporten, utredningen og høringsuttalelsene vil sammen danne beslutningsgrunnlaget Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil få oversendt når planprogrammet skal behandles og det skal besluttes hvilket alternativ man skal utarbeide en reguleringsplan for.

2.4 Utredningsplikten

Hensetting Moss planlegges med hjemmel i plan- og bygningsloven (PBL). I henhold til forskrift om konsekvensutredninger vedlegg II A pkt. 10 bokstav c) [16] skal det vurderes om tiltaket krever konsekvensutredning. Forslagsstiller vurderer at tiltaket vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og at det dermed er konsekvensutredningspliktig etter PBL § 4-2.

2.5 Nasjonale og statlige føringer

Nasjonal transportplan 2018-2029

NTP 2018-2029 [3] er en plan for å nå hovedmålet i transportpolitikken som er: *Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.*

Satsningsområdene i planen er at bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet skal sikres gjennom et pålitelig og tilgjengelig transportsystem, et langsiktig perspektiv med fokus på barn og unge, en sterk satsning i byområdene og effektiv og miljøvennlig godstransport.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 - 2023

Regjeringen vedtok 14.05.2019 nasjonale forventninger [4] som skal legges til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven. Transport skal utvikles på tvers av administrative grenser der dette bidrar til effektiv ressursbruk, næringsutvikling, bosetting og sosial bærekraft i ulike deler av fylket.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging [5]

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse,

miljø og livskvalitet. Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Nasjonal jordvernstrategi

Formålet med jordvernstrategien [6] er strengere vern av matjord. Dette betyr blant annet at målet for årlig omdisponering av dyrka mark er skjerpet fra 6 000 til 4 000 dekar i året. Dette målet skal nås gradvis innen 2020.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

Retningslinjene [7] skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven, og gi kommunene bedre grunnlag for å vurdere saker der barn og unges interesser kommer i konflikt med andre hensyn/interesser.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)

T-1442 [8] er koordinert med støyreglene som er gitt etter forurensningsloven og teknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (T-1520/2012)

Hensikten med retningslinjen [9] er å forebygge helseeffekter av luftforurensninger gjennom god arealplanlegging. Retningslinjen skal bidra til å ivareta hensynet til menneskers helse og trivsel gjennom å gi anbefalinger for når og hvordan lokal luftforurensning skal tas hensyn til ved planlegging.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Kommunene, fylkeskommunene og staten skal gjennom planlegging og øvrig myndighets- og virksomhetsutøvelse stimulere til, og bidra til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene (klimatilpasning). Planretningslinjene for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning [35] har som formål å sikre at arbeid med dette prioriteres og ivaretas som hensyn i planlegging etter plan- og bygningsloven.

2.6 Bane NORs føringer for planarbeidet

Føringer for fremdrift og investeringskostnader

Nasjonal transportplan 2018-2029 [3] gir føringer for gjennomføring og fremdrift for InterCity-satsingen. Rammene i NTP er fulgt opp i de årlige statsbudsjettene. Valg mellom alternativer må ta hensyn til disse overordnede rammene.

Jernbaneverket mottok den 28. juni 2013 et oppdrag fra Samferdselsdepartementet om å utarbeide en utbyggingsstrategi for IC-strekningene i tråd med regjeringens prioriteringer i NTP 2014-23.

Utbyggingsstrategien ble oversendt Samferdselsdepartementet 15.3.2014. På bakgrunn av Jernbaneverkets svar på dette oppdraget ble det i Statsbudsjettet for 2015 (Prop 1S 2014-2015) gitt fem prinsipper for videre IC-planlegging:

- Planleggingen og utbyggingen skal skje så effektivt som mulig og ressurser og kompetanse skal utnyttes best mulig.
- Koordinere utbyggingen med andre større infrastrukturprosjekter.
- Utredningen og planlegging skal drives frem slik at ambisjonene om ferdigstilling innen 2030 skal være mulig.
- Helhetlig tilnærming skal legges til grunn.
- Det totale investeringsomfanget skal ikke øke.

Følgende føring for InterCity-satsingen er beskrevet i Statsbudsjettet for 2015:

Det er viktig at det totale investeringsomfanget ikke øker. De foreløpige kostnadsrammene som ble utarbeidet i forbindelse med KVU/ KS1 for InterCity-strekningene vil være førende for det videre planarbeidet i Jernbaneverket, og for Samferdselsdepartementets oppfølging av prosjektet. Dette innebærer at dersom det i den videre planleggingen avdekkes behov for mer omfattende tiltak på én delparsell, skal Jernbaneverket søke å finne løsninger og inndekning for kostnadsøkningen innenfor den øvrige InterCity-porteføljen.

Utbyggingsstrategien for IC-strekningene [10] gir følgende føring:
Utbyggingen av nye IC-strekningene skal skje med minst mulig forstyrrelse av togtrafikken på eksisterende bane.

Konseptdokument for IC-strekningene

Konseptdokumentet [1] er et strategisk dokument i planleggingen av ny infrastruktur i InterCity-området. Hensikten med konseptdokumentet er å ivareta samspillet mellom togtilbud, infrastruktur og funksjonalitet med hensyn til togfremføring, drift og vedlikehold, og danne et helhetlig konsept for InterCity-strekningene. InterCity-satsingen legger stor vekt på standardisering i planleggingen av strekninger og anlegg.

Teknisk designbasis

Tekniske krav til bygging, prosjektering og vedlikehold av jernbaneinfrastruktur følger av Bane NORs tekniske regelverk. Teknisk designbasis for InterCity [11] er utarbeidet for å sikre standardiserte og formålstjenlige løsninger for jernbanestrekningene i InterCity-området. Designbasisen er et retningsgivende dokument som skal gi føringer for foretrukne teknologiske valg for systemene som danner jernbanen. Teknisk designbasis skal forenkle beslutnings-prosessen i tilfeller der teknisk regelverk enten beskriver flere alternativer for tekniske løsninger eller ikke er dekkende.

Strategi for hensetting

Det er behov for å øke hensettingskapasitet for persontogmateriell i årene fremover for å kunne møte transportetterspørselen og realisere planlagte tilbudsforbedringer. Jernbanedirektoratet har derfor utarbeidet en strategi [28] for utvikling av hensettingskapasitet for persontog i hele landet, på kort, mellomlang og lang sikt, i tråd med tilbudsforbedringene omtalt i Nasjonal transportplan 2018-2029, Jernbanedirektoratets Fjerntogstrategi og Strategi for utviklingen av kjøretøysflåten. Strategien omhandler hensetting av persontog i Norge, inkludert servicefasiliteter for tjenester som normalt ytes ved hensettingsspor.

2.7 Føringer for planlegging av veg

Følgende håndbøker fra Statens vegvesen inngår i grunnlaget for plan- og utredningsarbeidet:

- Håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss
- Håndbok V122 Sykkelhåndboka
- Håndbok V123 Kollektivhåndboka
- Håndbok N200 Vegbygging
- Håndbok V712 Konsekvensanalyser

2.8 Relevante planer og strategier

2.8.1 Regionale planer

Fylkesplanen for Østfold stadfestet 20.06.2018

Revidert fylkesplan for Østfold ble stadfestet i fylkestinget 20.06.2018. Planen trekker opp felles utviklingsmål for Østfold, og inneholder bl.a. en felles arealstrategi for hele fylket. Planen skal fungere som et prioriterings- og beslutningsgrunnlag for kommunale, regionale og statlige myndigheter, næringsliv, organisasjoner og privatpersoner.

Regional transportplan for Østfold, vedtatt juni 2018

Regional transportplan (RTP) er en helhetlig plan som dekker alle samferdselsområder og regioner i Østfold. Regional transportplan skal være et styringsverktøy som gir strategiske retningsvalg for transportsystemet. Fylkesplanen er overordnet plan til regional transportplan, og RTP skal bidra til å nå målene i fylkesplanen for Østfold. Fylkesplanen for Østfold ble rullert i 2018 samtidig med RTP, og disse to planene bør ses i sammenheng.

Regional transportplan gir også føringer og retningsvalg som skal ligge til grunn for de 4-årige handlingsprogrammene. Planens handlingsprogram viser hvordan de forskjellige temaene følges opp med tiltak for å nå disse målene. Strategiene og hovedmålene i Regional transportplan ligger til grunn for prioriteringene (tiltakene) i handlingsprogrammet.

Andre relevante regionale planer

- Kulturminneplan for Østfold 2010-2022
- Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus vedtatt desember 2015.

2.8.2 Lokale planer

Vestby kommune

Kommuneplan for Vestby kommune 2019-2030, Samfunns- og arealdel, vedtatt mars 2019

Kommunens visjon er at Vestby skal være en kommune med gode bo- og oppvekstmiljøer i nært samspill med natur og naturopplevelser. I vedtatt kommuneplan for Vestby 2019 er nye statlige planretningslinjer implementert, samt at det er vedtatt en regional plan for areal og transport som skal følges opp.

Andre planer med relevans for planarbeidet i Vestby kommune:

- Kommunedelplan for klima og energi, vedtatt februar 2018.
- Kommunedelplan for kulturminner, vedtatt april 2017.
- Kommunedelplan for friluftsliv 2017-2029, vedtatt oktober 2017.

Moss kommune

Inntil ny kommuneplan for Moss kommune er vedtatt gjelder de eksisterende kommuneplanene for de tidligere kommunene Moss og Rygge.

Kommuneplan for Moss kommune for perioden 2011-2022, vedtatt juni 2011

Kommuneplanen har som mål at regionen skal ha en robust infrastruktur som sikrer utvikling av effektive transportløsninger og et arealøkonomisk utbyggingsmønster. De ulike transportformene skal planlegges og utvikles i sammenheng, og det skal jobbes for at jernbaneutbyggingen med Mossetunnelen, Carlberg tunnelen og flytting av Moss stasjon skal gjennomføres i planperioden.

Kommuneplan for Rygge kommune 2011-2022 vedtatt 16.06.2011

Rygges gjeldende kommuneplan har fokus på langsiktig utvikling av knutepunkt og områdesentra. Her defineres Halmstad som kommunens viktigste satsningsområde. Andre viktige målsetninger er å redusere omdisponering av dyrka mark til utbygging, sterkere samordning av areal- og transportplanlegging, fortetting og bedre utnyttelse av infrastruktur og kollektivtrafikk.

Kommunedelplan for Halmstad vedtatt 14.12.2006

Planen skal bidra til å utvikle Halmstad som sentrum i Rygge kommune. Arealene langs jernbanen er avsatt til LNF, næring, forretning og kommunalteknisk anlegg.

Andre planer med relevans for planarbeidet i Moss kommune:

- Kommuneplan for kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap 2017-2029, vedtatt 11.12.2017
- Kommunedelplan for nytt dobbeltspor Kleberget-Såstad vedtatt 29.03.2012
- Områderegeringsplan Sandbukta-Moss-Såstad vedtatt 14.11.2016
- Energi og klimaplan for Moss kommune, vedtatt 15.12.2010
- Strategisk plan for sykkel i Moss, vedtatt 27.02.2017
- Regional Naturmangfoldplan for Moss, Rygge og Råde, utarbeidet 2007, revidert 2014

Råde kommune

Kommuneplan for Råde kommune 2011-2022 vedtatt 21.06.2011, revidert 03.04.2014

Råde skal være en kommune der livs- og miljøkvalitet er grunnleggende forutsetninger for all virksomhet og planlegging. For arealbruk og bærekraftig utvikling ligger fire sentrale prinsipper til grunn:

- Redusert omdisponering av landbruksareal.
- Sterkere samordning av areal- og transportplanlegging.
- Fortetting i byer og tettsteder for å redusere transportbehov og arealbruk.
- Bedre utnyttelse av kollektivtilbud.

Andre planer med relevans for planarbeidet i Råde kommune:

- Nasjonal arealplanid 3017_0135_140 Områderegulering Strømnesåsen 06.05.2010

2.8.3 Oversikt over gjeldende reguleringsplaner innenfor planområdene

Kambo:

- Nasjonal arealplanid 3019_0050. Dobbeltspor Ski -Moss parsell Smørbekk - fylkesgrensa, vedtatt 22.04.1991.
- Nasjonal arealplanid 3002_224. Dobbeltspor Akershus grense - Møllebakken, Parkeringsanlegg Kambo, vedtatt 30.12.1990.
- Nasjonal arealplanid 3002_144. Del av Kambo området ved Kambo stasjon, vedtatt 05.01.1982.
- Nasjonal arealplanid 3002_370. Områdeplan for Kambo, vedtatt 14.11.2016.
- Nasjonal arealplanid 3002_306. Kulpeåsen Øst, vedtatt 20.09.2005.
- Nasjonal arealplanid 3002_401. Detaljreguleringsplan Årvoll – Vestby ledningsanlegg, vedtatt 21.05.19
- Nasjonal arealplanid 3002_278. Kambo – bomstasjoner ev 6, vedtatt 16.02.2001.
- Nasjonal arealplanid 3019_0086. Ny E6/jernbane, Østfold – Vestby, vedtatt 21.06.1993
- Nasjonal arealplanid 3002_384. Fv. 311 Osloveien og Brevikveien, gang- og sykkelveg, planforslag (1. gangs behandling 11.06.2018).
- Nasjonal arealplanid 3002_256. E6 gjennom Moss, vedtatt 26.03.1998.

Gon:

- Nasjonal arealplanid 3002_M122. NSB dobbeltspor Såstad-Haug, vedtatt 09.06.1994.
- Nasjonal arealplanid 3002_M238. Gatv Vårli Solhøi, vedtatt 03.04.2014.
- Nasjonal arealplanid 3002_M203. Lille Rygge Næringspark, vedtatt 17.12.2009.
- Nasjonal arealplanid 3002_M35. Gang- og sykkelsti, R.v. 118 Flyplassveien – Råde grense Del III, vedtatt 05.11.1982.
- Nasjonal arealplanid 3002_M66E97. Eskelund, vedtatt 18.06.1998.
- Nasjonal arealplanid 3002_M196. Halmstad, felt C-F, vedtatt 01.11.2012.
- Nasjonal arealplanid 3002_M243. Eskelund oms.b.s, vedtatt 31.10.2013.

Løken/Høyda:

- Nasjonal arealplanid 3017_085. Østfoldbanen dobbeltspor, Såstad – Haug, vedtatt 01.06.1994.

Kjellerødåsen vest og Kjellerødåsen øst:

- Nasjonal arealplanid 3017_085. Østfoldbanen dobbeltspor, Såstad / Haug, vedtatt 1.06.1994.

2.8.4 Andre pågående planer

Kommuneplan for nye Moss kommune 2020-2031

Kommuneplanens arealdel er en overordnet, langsiktig strategisk rammeplan for byutvikling. Det er på bakgrunn av felles planstrategi for Moss og Rygge startet opp arbeid med kommuneplan for nye Moss kommune. Planforslaget til kommuneplanens arealdel har ligget på høring i perioden 19.06.19-01.10.19. Planforslaget ble 2.gangsbehandlet 11.06.20 i kommunestyret i Moss og lagt på ny høring med høringsfrist 18.09.20.

Kommuneplan for Råde kommune 2018-2030

Formannskapet i Råde kommune vedtok i sak-FS 064/18 den 21. november 2018 oppstart av kommuneplanarbeidet og offentlig ettersyn og høring av forslag til planprogram for kommuneplan for Råde kommune 2018 – 2030. Fremdriftsplanen til kommunen legger opp til at planen skal bli lagt på høring november/desember 2020.

2.9 Tidligere utredninger og studier

Arbeidet med nytt hensettingsanlegg langs Østfoldbanen baserer seg på overordnede planer for InterCity-satsingen bl.a.:

- «Mulighetsstudie – utbyggingskonsepter for InterCity-strekningen Østfoldbanen» (2011) [17].
- «Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo – Halden» (2012) [1].

Mulighetsstudien og konseptvalgutredningen inngikk i grunnlaget for prosjektet «Hensetting Østlandet», som analyserte behovet for nye hensettingsanlegg, og plassering av hensettingsanlegg i forhold til de behovene som togselskapene og Jernbaneverket avdekket.

Arbeidet ble avsluttet med «Hensetting Østlandet Delrapport 3, dokument UTF-00-A-20067» [2]. I denne rapporten med vedlegg ble det gjort en konkret vurdering av aktuelle lokaliseringalternativ for de ulike delstrekningene på InterCity-nettet. For arealer i Moss, Rygge og Råde ble det utarbeidet ett vedlegg:

- Hensetting Østlandet Vedlegg 2.3 [18] analyserte arealer i Moss, Rygge og Råde. 9 ulike områder ble vurdert i dette arbeidet.

2.9.1 Forberedende arbeider – alternativutvikling og siling

Prosjektet har vært igjennom flere innledende faser med siling. Før man startet arbeidet med den tekniske hovedplanen ble det utarbeidet en forstudie [12]. I forstudiefasen ble det arbeidet med å utvikle ideer til utforming og lokalisering av hensettingsanlegg i tilknytning til Moss stasjon. Ideene stammer fra arbeidet med «Hensetting Østlandet» [2], bearbeiding av alternativene i konsulentteamet og hos Bane NOR, og innspill fra kommunene underveis. Det ble vurdert 13 ulike lokaliteter for hensettingsanlegg i dette området.

I forstudien ble det gjort en enkel teknisk vurdering av lokalitetene, inklusive plassering av hensettingsspor, tilkoblingsspor og adkomst. Det ble utarbeidet skjematisk sporplaner som ble lagt ut som sjabloner i terrenget på de ulike stedene for å kunne gjøre en overordnet vurdering av arealbruk og konsekvenser. Målet med forstudien var å foreta en faglig basert siling av disse lokaliseringene slik at en står igjen med steder som anses som relevante og realistiske for konsekvensutredning og videre planlegging. Silingskriteriene og bruken av dem er nærmere omtalt i «Hensetting Moss, forstudie/silingsrapport», ICH-11-A-25004 [12].

Av de 13 alternative lokalitetene som ble undersøkt i forstudien ble fire anbefalt tatt med videre inn i hovedplanfasen; Kambo, Gon, Løken/Høyda og Kjellerødåsen.

Arbeidet med den tekniske hovedplanen har pågått i perioden 2018-2019. Formålet med den tekniske hovedplanen er å utarbeide et teknisk beslutningsgrunnlag. Sammen med den tekniske hovedplanen utarbeides det normalt en kommunedelplan med konsekvensutredning. Sammen med den tekniske hovedplanen danner denne grunnlaget for Bane NOR sin anbefaling.

Samtidig som Bane NOR startet arbeidet med den tekniske hovedplanen ble det utarbeidet et forslag til planprogram for kommunedelplan hvor de fire anbefalte alternativene var videreført. Forslaget til planprogram lå på høring i perioden 30.08.18 – 19.10.18. I de berørte kommunenes høringsuttalelser ble det tydelig at ingen av alternativene i forslaget var ønsket videreført. Heller ingen av de øvrige 9 alternativene som var vurdert i forstudiet ble spilt inn. Kommunenes rolle som planmyndighet medførte at den offentlige planprosessen ble satt på vent og Bane NOR initierte en dialog for å komme fram til en løsning. Problemstillingen ble løftet til Samferdselsdepartementet da det ble tydelig at man ikke ville komme til enighet med kommunene om en kommunal prosess.

For å holde på framdriften i prosjektet valgte Bane NOR å fortsette arbeidet med den tekniske hovedplanen og konsekvensutredningen av de fem videreførte alternativene. Dette arbeidet danner grunnlaget for Bane NOR sin anbefaling. Det er utarbeidet en silingsrapport [13] med samme form som en planbeskrivelse for en kommunedelplan for å oppsummere konsekvensutredningen og gi en beskrivelse av alternativene som er utredet.

2.9.2 Bane NORs anbefalte alternativ

På bakgrunn av det gjennomførte utredningsarbeidet anbefaler Bane NOR alternativ Gon i Moss kommune. Alternativet oppfyller prosjektets resultat- og effektmål, samtidig som det kommer best ut i den samfunnsøkonomiske analysen som er utarbeidet i forbindelse med konsekvensutredningen. Alternativet er også det som er vurdert til å gi best jernbaneteknisk funksjonalitet. For en mer detaljert vurdering vises det til Bane NOR sitt måloppnåelse og anbefalingsdokument [15].

Silingsrapporten med konsekvensutredning [13] følger planprogrammet ut på offentlig ettersyn, sammen med de underliggende fagrapportene. Bane NOR sitt måloppnåelse og anbefalingsdokument følger også planprogrammet på høring.

3 BESKRIVELSE AV TILTAKET

I dette kapitlet beskrives omfanget av tiltaket og de fem alternativene som er konsekvensutredet. Det videre reguleringsplanarbeidet vil ta utgangspunkt i alternativene slik de er beskrevet her. Det er kun ett alternativ som vil bli videreført og detaljregulert jfr. silingsprosessen som er beskrevet i kapittel 2.3.1. Bakgrunnen for at alle alternativene er beskrevet er at planprogrammet skal kunne fastsettes uavhengig av hvilket alternativ som blir videreført.

En mer detaljert beskrivelse av utbyggingsalternativene som er konsekvensutredet finnes i silingsrapportens kapittel 7 [13].

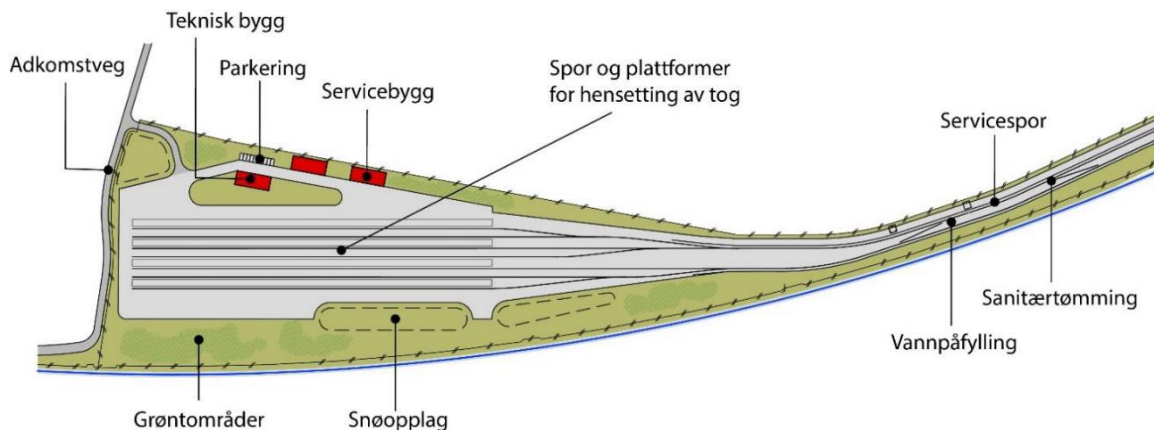
3.1 Overordnet beskrivelse

Et hensettingsanlegg er et anlegg med «parkeringsplasser» for togsett. Togsettene står parkert ved anlegget når de ikke er i trafikk. Dette er vanligvis om natten og i perioder utenfor rushtid. Ved hensettingsanlegget foregår det lettere vedlikehold av togsettene, som innvendig vask, renhold, toalett-tømming og vannpåfylling. Større vedlikehold og reparasjoner utføres ved egne verksteder (for eksempel Sundland i Drammen). I tillegg til sporene er det på et hensettingsanlegg behov for noen mindre bygninger, teknisk utstyr og infrastruktur. Eksempelvis må man ved planlegging av hensettingsanlegg legge til rette for tekniske bygg, personal-/servicebygg, veiadkomst, parkeringsplasser, miljøstasjoner og lignende. Man må blant annet utforme anlegget slik at det tar hensyn til støy-, snø- og lysforhold, for å nevne noe. Dette er forhold som kommer i tillegg til de krav som settes tilknyttet andre fag, eksempelvis jernbaneteknikk, grunnforhold og anleggsgjennomføring.

3.2 Tiltaket som planlegges

I en konsekvensanalyse representerer tiltaket det som skal analyseres. Konsekvensen er virkningen av dette tiltaket. Tiltaket ligger til grunn for vurderingene som er gjort i planprosessen og de fagtemaene som analyseres i konsekvensutredningen.

Arbeidet med alternativene er basert på lokaliseringen som ble anbefalt i den innledende siling/forstudiefasen. Det er gjennomført prosjektering av tiltaket på hovedplan-nivå som ligger til grunn for tiltaket slik det beskrives her. I den videre detaljplanleggingen vil optimalisering og detaljering av det valgte alternativet fortsette.



Figur 3.1 Prinsippskisse av et hensettingsanlegg. Plassering av- og antall spor, bygg og servicefasiliteter i dette prosjektet vil avvike fra figuren

Spor og tekniske fasiliteter

Anlegget vil bestå av en avgreiningsløsning fra hovedsporet, ankomstspor mellom hovedspor, og sporvifta, og hensettingsspor. Hensettingsanlegget skal utformes etter følgende forutsetninger:

- Hensettingsanlegget skal dimensjoneres for 16 togsett med lengde 110 meter, og det skal være plass til doble togsett.
- Tilrettelegge for servicefasiliteter.

- Det er foreløpig vurdert at det er behov for et eget spor (driftsspor) avsatt til drift / gule maskiner, med lengde 260 meter.
- Det er foreløpig vurdert at en avgreiningsløsning (ankomst og avgang til hensettingsanlegget) forutsetter byggingen av et ventespor. Ventesporet vil som et minimum bli dimensjonert for dobbelt togsett. På Kambo vil det være behov for en planskilt avgreining.

Bygg

Det skal etableres tekniske bygg og servicebygg i forbindelse med anlegget.

Veg

- Det skal etableres adkomstveg til området, med tilgjengelighet for lastebil. Der adkomstvegen krysser gjerde/port inn til området etableres en snuplass, som gjør det mulig å snu lastebiler foran porten.
- Det etableres driftsveger langs sporene for å gi tilgjengelighet til tekniske installasjoner langs sporene der det er nødvendig.
- Inne på området etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser i forbindelse med de nødvendige byggene og øvrige driftsfunksjoner. Det avsettes plass for parkering for togpersonell med oppmøte på anlegget. Det avsettes nødvendig plass til brøyting og lagring av snø.

Gjerde

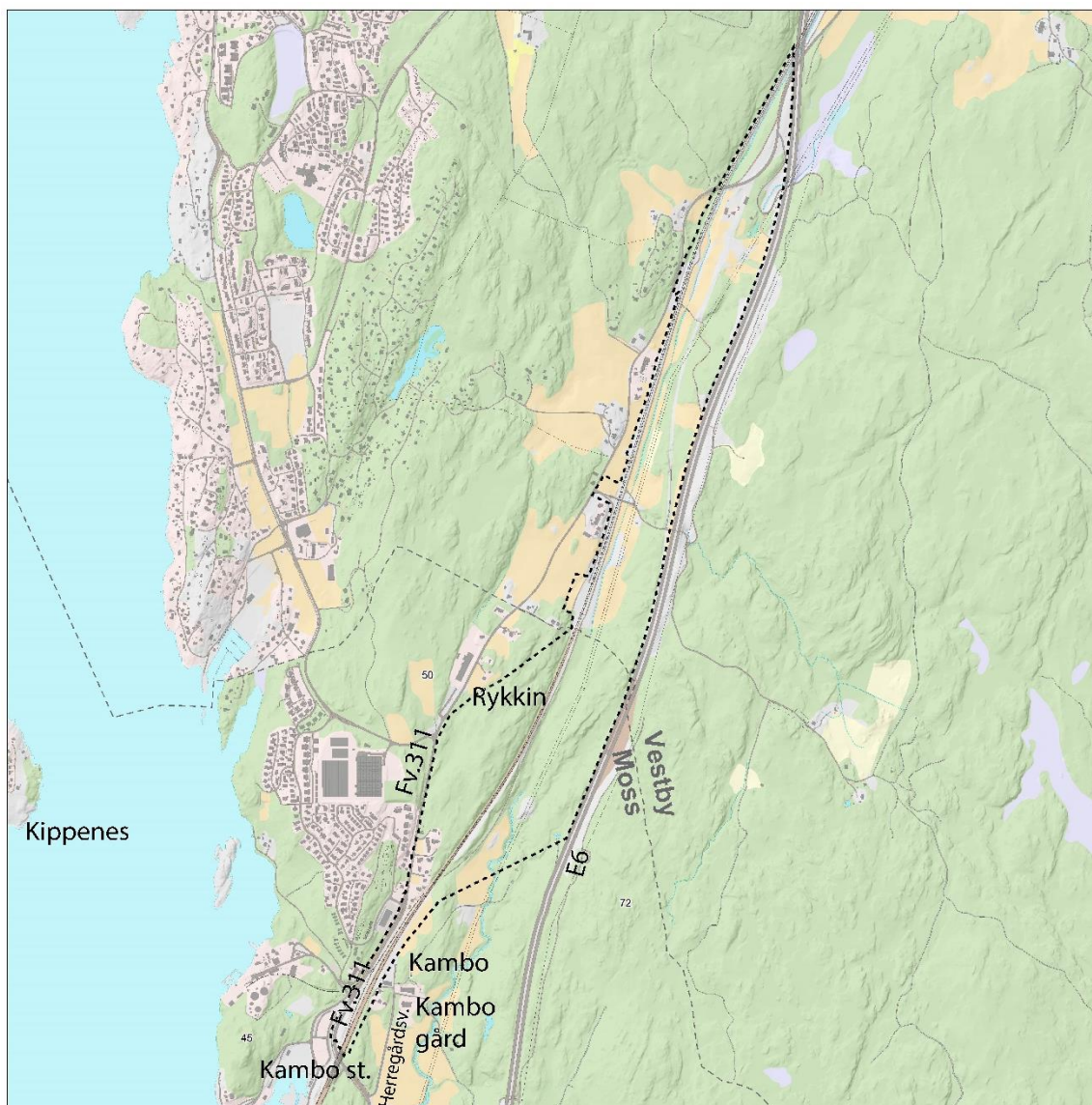
Nødvendige restriksjoner med hensyn på adgang til området sikres med gjerde og nødvendige porter der det er behov for å komme ut og inn av området.

3.3 Alternativene som er utredet.

I de følgende underkapitlene beskrives alternativene som er konsekvensutredet. I forbindelse med arbeidet med silingsrapporten [13] ble det utarbeidet utbyggingsalternativer. Løsningene som er konsekvensutredet er ikke detaljprosjektert og det ligger derfor et potensiale for optimalisering og reduksjon av anleggets omfang. Dette gjelder uavhengig av hvilket alternativ som velges. Det er også sannsynlig at tiltakets plassering vil kunne endre seg noe innenfor de respektive planområdet.

Planområdene slik de er vist her er utgangspunktet for varselet om oppstart av det statlige reguleringsplanarbeidet.

3.3.1 Kambo



Figur 3.2 Oversiktskartet viser det varslede planområdet på Kambo.

Gjennom planarbeidet kan det avdekkes behov for å endre den varslede planavgrensningen. Dersom planavgrensningen utvides, vil berørte grunneiere bli varslet. Forslag til reguleringsplan vil vise den endelige arealbruken innenfor planområdet dersom dette alternativet blir videreført.

Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger på grensen mellom Moss og Vestby kommuner og omfatter et smalt daldrag i småkupert område med skogklede rygger i nord-/sørgående retning, beliggende mellom E6 i øst og Østfoldbanen og Osloveien (fv. 316) i vest.

0-alternativet

På Kambo er 0-alternativet (sammenligningsgrunnlaget i konsekvensutredningen. For nærmere beskrivelse begrepet se kapittel 4.1.2) vurdert i hovedsak å være dagens situasjon. I reguleringsplan for «Del av Kambo, området ved Kambo stasjon», stadfestet 05.01.1982 er det regulert to tomter nord for eksisterende bebyggelse mellom Osloveien og jernbanen. Disse tomtene er ikke utbygd, men medtas som en del av sammenligningsgrunnlaget siden de er fastlagt i reguleringsplan.

I områdeplan for Kambo vedtatt 14.11.2016 er det regulert et nytt boligområde ved industri/havneområdet i Kulpeveien. Området anses ikke å ligge innenfor influensområdet til hensettingsanlegget og gir dermed ikke effekt på konsekvensutredningen.

I resten av planområdet er det ingen reguleringsplaner for ny arealbruk ut over dagens situasjon.

Utbyggingsalternativet

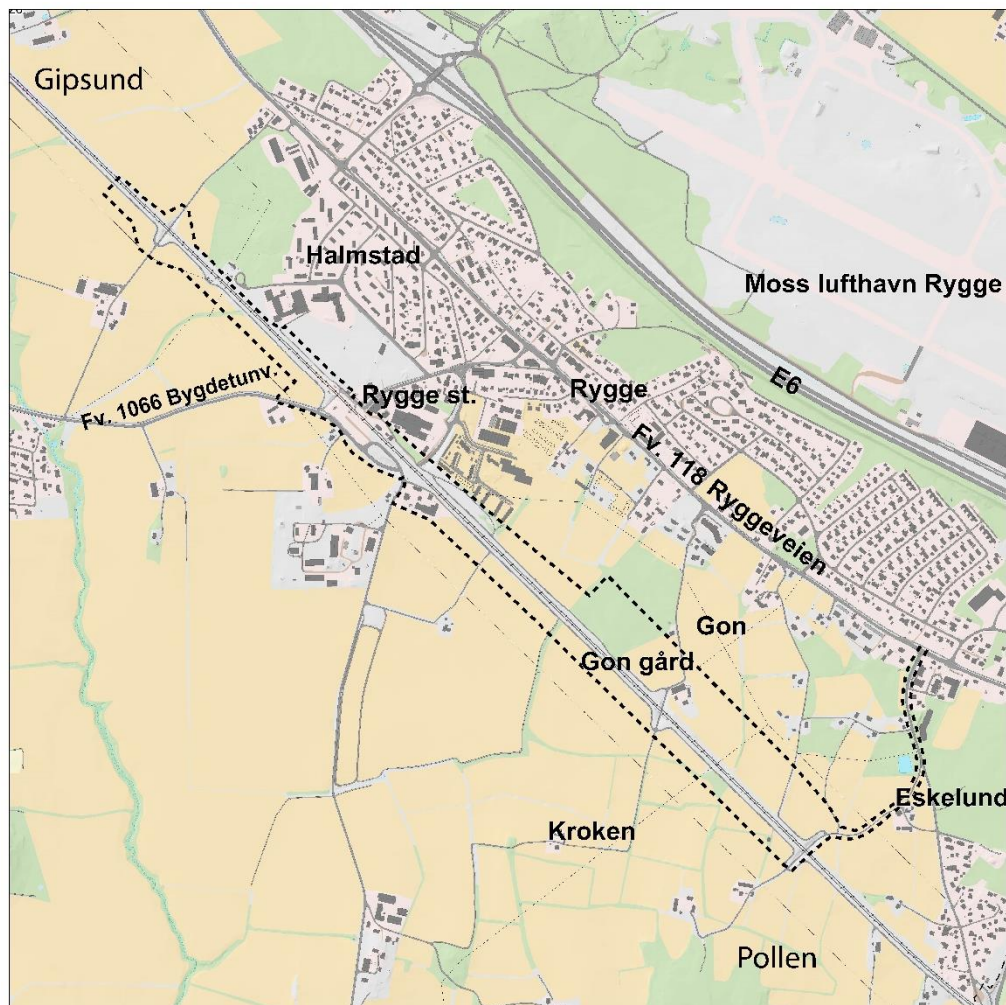
Forslaget til hensettingsanlegg nord for Kambo stasjon strekker seg fra Kambo stasjon i sør og nordover til Smørbekk. Selve hensettingsanlegget med sporvifte blir liggende langs østsiden av hovedsporet i området ved Søndre Rød gård. Hensettingssporene dekker et område som i dag består av dyrka mark og skog.

Avkjøring til hensettingsanlegget skjer på nordgående spor nord for Kambo gård, mens påkjøring skjer på sørgående hovedspor rett nord for Kambo stasjon. Spor for påkjøring krysser hovedspor i bru ca. 750 m nord for Kambo gård og løsningen vil medføre innløsning av flere boliger på vestsiden av hovedsporet.

Hensettingsanlegget er foreslått med vegadkomst fra nord. Vegen fra nord må etableres tidlig som en anleggsveg slik at man sikrer effektiv uttransport av masser fra anlegget. Videre skal anleggsvegen fra nord bli permanent veg, og den skal være åpen for alminnelig ferdsel. Dette for å sikre adkomst til skogsområdene og friluftsområdene i området øst for E6.

For å få etablert anlegget må hensettingssporene og spor for av- og påkjøring sprenges inn i fjell helt eller delvis, hvilket betyr til dels høye skjæringer og krevende arbeid tett på eksisterende trafikk på dobbeltsporet. Deler av ankomstspor og -veg vil ligge på fylling, mens hensettingssporene vil ligge i en blanding av fjell- og løsmasseskjæring.

3.3.2 Gon



Figur 3.3 Oversiktskartet viser det varslede planområdet på Gon.

Gjennom planarbeidet kan det avdekkes behov for å endre den varslede planavgrensningen. Dersom planavgrensningen utvides, vil berørte grunneiere bli varslet. Forslag til reguleringsplan vil vise den endelige arealbruken innenfor planområdet dersom dette alternativet blir videreført.

Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i Moss kommune og strekker seg fra Rygge stasjon i nordvest forbi Gon gård til Pollenveien i sør. Området omfatter arealer med sentrumsbebyggelse/stasjonsmiljø i Rygge i nord, en raskog med lauv- og bartrær sørøst for Rygge stasjon, og et åpent jordbrukslandskap i sør. Området avgrenses av Bygdetunveien (fv. 1066) og Roersveien (fv. 1072) på vestsiden av Rygge stasjon. På sør- og østsiden av området ligger Ryggeveien (fv. 118), Eskelundveien og Pollenveien.

0-alternativet

0-alternativet (sammenligningsgrunnlaget i konsekvensutredningen) er vurdert til å være dagens situasjon med tillegg av ny boligbebyggelse som er regulert gjennom reguleringsplan for Gatu, Vårli, Solhøi (vedtatt 03.04.2014). Områdene i reguleringsplanen er delvis under utbygging eller klare for utbygging.



Figur 3.4 Utsnitt av reguleringsplan for Gatu, Vårli, Solhøi med utbyggingsområder som forutsettes utbygget i 0-alternativet. Rygge stasjon ligger til venstre for utsnittet. Kilde: Kommunekart.com, hentet september 2019.

I resten av planområdet er det ingen planer for ny arealbruk ut over dagens situasjon.

Utbyggingsalternativet

Utbygging av et hensettingsanlegg ved Gon vil innebære tiltak som strekker seg fra nordvest for Rygge stasjon til Eskelund i sørøst. Det foreslås å etablere et midtstilt ventespør i forkant av hensettingsanlegget. Ventesporet går gjennom Rygge stasjon. Dette innebærer at Rygge stasjon kan utvikles til en trespors stasjon. Prosjektet har derfor vist en løsning der Rygge stasjon bygges om med et ekstra spor og tilhørende plattform. Ventesporet dimensjoneres for at trippelt togsett skal kunne stoppe på Rygge stasjon. Den ene av dagens to sideplattformer må bygges om og blir en midtplattform som skal betjene to spor. Det er foreløpig vurdert at begge plattformene skal være 350 meter lange.

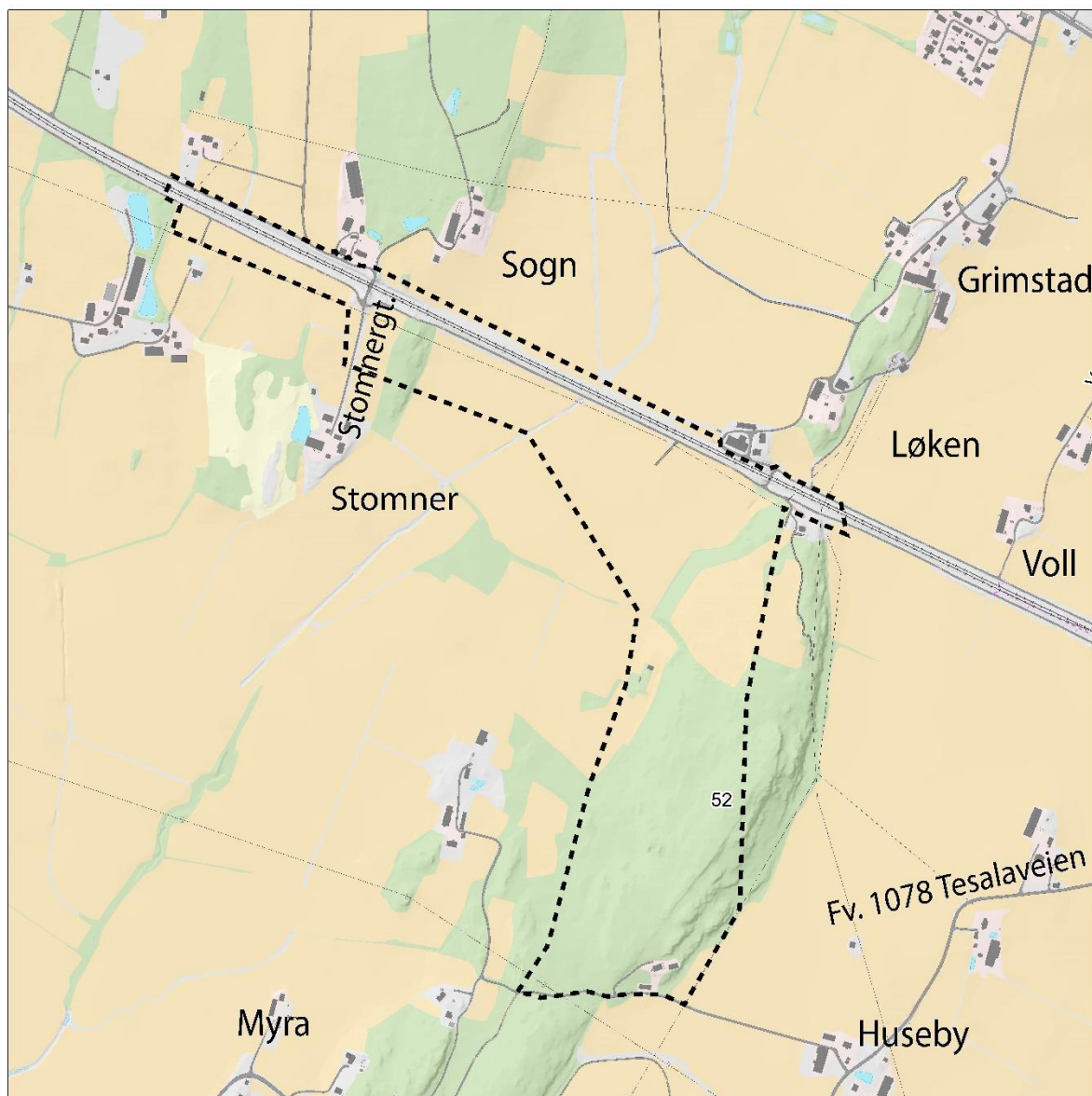
Avgreining til hensettingsanlegget fra eksisterende dobbeltspor vil være like sør for Rygge stasjon. Hensettingsanlegget plasseres på nordsiden av hovedsporene og tilnærmet parallelt med hovedspor. Ankomst-/servicespor strekker seg fra Rygge stasjon forbi Gonskogen fram til sporvifta og hensettingssporene ved Gon gård. Hensettingssporene vil bli liggende på et område som i dag hovedsakelig er dyrka mark.

Ny adkomstveg er foreløpig foreslått lagt via Eskelundveien og Pollenveien sørøst for sporvifta. Gjennom planarbeidet skal det ses på flere løsninger for å komme fram til den best mulige veiadkomsten til anlegget. Undergang for driftsveg ved Gon gård forutsettes fjernet.

Langs spor som skal betjene nødvendig drift og vedlikehold av spormateriell anlegges en driftsveg, denne skal også sikre nødvendig adkomst til servicebygg. Det er behov for omlegging av eksisterende infrastruktur rundt Rygge stasjon, dette gjelder også infrastruktur for landbruket.

Anlegget ligger i hovedsak i høyde med eksisterende terreng med moderate fyllings- og skjæringshøyder. Ved selve sporvifta stiger terrenget mot sør-øst slik at det kan være behov for å etablere en løsmasseskjæring.

3.3.3 Løken/Høyda



Figur 3.5 Oversiktskartet viser det varslede planområdet på Løken/Høyda.

Gjennom planarbeidet kan det avdekkes behov for å endre den varslede planavgrensningen. Dersom planavgrensningen utvides, vil berørte grunneiere bli varslet. Forslag til reguleringsplan vil vise den endelige arealbruken innenfor planområdet dersom dette alternativet blir videreført.

Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i et åpent, storskala kulturlandskap i Råde kommune og avgrenses av Saltnesveien (fv. 116) i vest og sør og Tesalaveien (fv. 1078) i sørøst. Løken/Høyda er et markert høydedrag i området.

0-alternativet

For Løken/Høyda foreligger det ingen planer for annen arealbruk enn dagens. 0-alternativet blir dermed dagens situasjon i området.

Utbyggingsalternativet

Utbygging av et hensettingsanlegg ved Løken/Høyda vil innebære tiltak som strekker seg fra fv. 116 Saltnesveien i nordvest til Høyda i sørøst. Det etableres midtstilt ventespør i forkant av hensettingsanlegget.

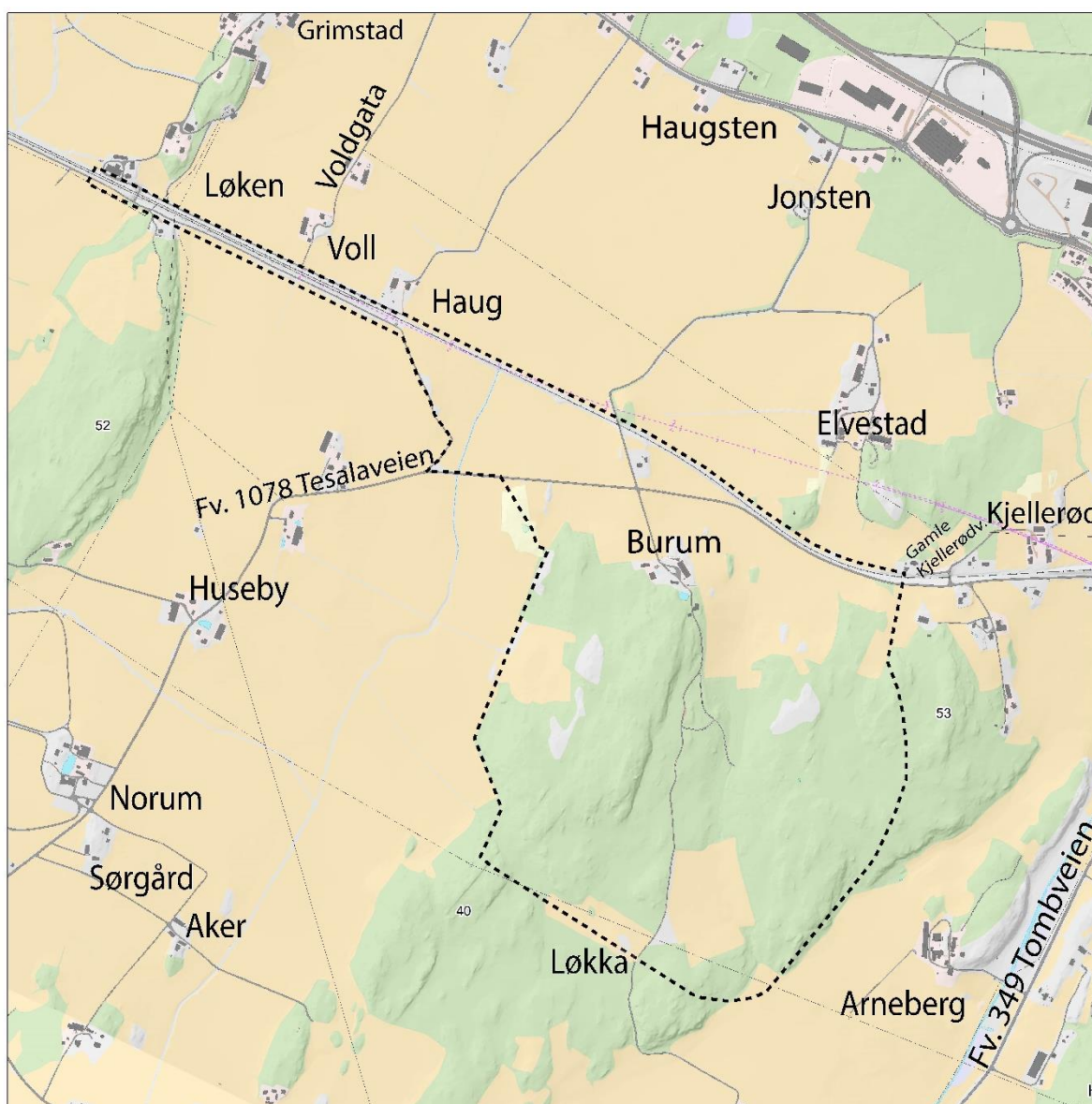
Selve anlegget plasseres på sørsiden av hovedsporene i åsryggen Høyda mellom Røstad og Huseby. Hensettingssporene blir liggende langsetter høydedraget og dekker et område som i dag er skogkledd.

Ankomst/servicespor strekker seg fra hovedsporet fram til sporvifta i Høyda, og går i hovedsak over dyrka mark. Deler av den dyrka marka ligger på en eksisterende fylling.

Anlegget foreslås etablert med en ny adkomstveg fra Saltnesveien (fv. 116). Denne vil også fungere som adkomstveg til en del gårdsbruk, samt som en driftsveg for landbruket. Ny bru over hovedspor etableres ved Stomner, for å erstatte eksisterende bru. Det må etableres en ny landbruksveg som krysser under spor og veg inn til hensettingsanlegget. Dette for å betjene et jorde tilhørende Søndre Løken gård.

Ankomst/driftssporet vil ligge på fylling, mens hensettingssporene vil ligge med bergkjæring mot øst og med en lav fylling mot vest.

3.3.4 Kjellerødåsen vest og øst



Figur 3.6 Oversiktskartet viser det varslede planområdet for Kjellerødåsen vest og øst.

Gjennom planarbeidet kan det avdekkes behov for å endre den varslede planavgrensningen. Dersom planavgrensningen utvides, vil berørte grunneiere bli varslet. Forslag til reguleringsplan vil vise den endelige arealbruken innenfor planområdet dersom dette alternativet blir videreført.

Beliggenhet og avgrensning

Planområdet for Kjellerødåsen vest og øst er felles for de to alternativene. Området ligger i et åpent, storskala kulturlandskap i Råde kommune. Gamle gårdstun ligger mellom langsgående, skogkledd høydedrag med nordøst-/sørvestgående retning. Planområdet avgrenses av Tesalaveien (fv. 1078) i nord og Saltnesveien (fv. 116) og Tombveien (fv. 349) i sør.

0-alternativet

For Kjellerødåsen alternativene foreligger det ingen planer for annen arealbruk enn dagens. Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i dagens jernbane. Forhold knyttet til plassering av nytt dobbeltspor forutsettes ivare tatt i planene for nytt dobbeltspor Haug-Seut og er ikke inkludert i denne utredningen. 0-alternativet blir dermed dagens situasjon i området

Utbyggingsalternativet Kjellerødåsen vest

Utbygging av hensettingsanlegget vest i planområdet vil innebære tiltak som strekker seg langs dagens jernbane fra Sandaker-Stomner i vest til Haug i øst, og fra Haug ca. 1,2 km mot sør-øst langs vestsiden av Varden/ Kjellerødåsen.

Det etableres midtstilt ventespor i forkant av hensettingsanlegget. Avgreining til hensettingsanlegget blir fra eksisterende dobbeltspor vest for Haug. Hensettingsanlegget plasseres på sørsiden av hovedsporene langs vestsida av Kjellerødåsen. Ankomstsporet strekker seg fra hovedsporet fram til sporvifta, og går i hovedsak over dyrka mark. Selve hensettingsanlegget med sporvifte blir liggende på langs med høydedraget, og dekker et område som i dag delvis er dyrka mark og delvis skogkledd.

Adkomstvegen til anlegget foreslås etablert fra Tesalaveien. Denne går inn til hensettingssporene langs østsiden av ankomstsporet. Tesalaveien senkes slik at det blir tilstrekkelig frihøyde under spor. Tesalaveien trenger ikke å senkes så mye at det byr på utfordringer i forhold til drenering av undergangen for Tesalaveien.

Eksisterende driftsveg for landbruket må legges om fra Tesalaveien fram til punktet hvor prosjektert spor treffer eksisterende spor.

Ankomstsporet vil ligge på fylling. Selve hensettingsområdet vil bli plassert i en tosidig fjellskjæring.

Utbyggingsalternativet Kjellerødåsen øst

Utbygging av hensettingsanlegget øst i planområdet vil innebære tiltak som strekker seg langs dagens jernbane fra Sandaker-Stomner i vest til Haug i øst. Ved Haug går ankomstsporet mot sørøst rett på nordsiden av tunet på Burum gård. Fra Burum vil anlegget strekke seg ca. 1 km sørover i daldraget retning Løkka.

Det etableres midtstilt ventespor i forkant av hensettingsanlegget. Avgreining til hensettingsanlegget blir fra eksisterende dobbeltspor vest for Haug. Hensettingsanlegget plasseres vinkelrett på- og ca. 0,8 km fra dagens spor. Ankomstsporet strekker seg fra hovedsporet fram til sporvifta og går i hovedsak over dyrka mark. Selve hensettingsanlegget med sporvifte blir liggende langs østsiden av et daldrag mellom Burum og Ringsrød.

Ny adkomstveg foreslås etablert fra Tesalaveien. Denne går inn til hensettingssporene langs østsiden av anlegget. Tesalaveien senkes slik at det blir tilstrekkelig frihøyde under spor. Tesalaveien trenger ikke å senkes så mye at det byr på utfordringer i forhold til drenering av undergangen for Tesalaveien.

For dette alternativet er det planlagt fylling for påkjørselspor i området mellom eksisterende spor og Tesalaveien, og for adkomstveg i senkningen sørvest for Burum gård. Deler av selve hensettingsanlegget vil ligge på fylling, mens deler blir liggende med ensidig fjellskjæring.

4 UTREDNINGSTEMA OG METODIKK

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-2, andre ledd skal planer som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn ha en særskilt beskrivelse av konsekvensene av planen. Forskrift om konsekvensutredning utfyller lovbestemmelsen. Konsekvensutredningen skal omfatte de temaene som er relevante for planarbeidet og utarbeides på bakgrunn av fastsatt planprogram.

Hensikten med dette kapittelet er å beskrive metoden som er brukt i den gjennomførte konsekvensutredningen og hvilke temaer som er utredet, samt å beskrive det videre utredningsarbeidet som skal gjennomføres i reguleringsplanfasen.

4.1 Konsekvensutredningens metodikk

Konsekvensutredningen er hovedsakelig utarbeidet i henhold til metodikk i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser [14]. Konsekvensutredningen danner grunnlag for å anbefale valg av alternativ ved at den tydeliggjør alternativenes relevante konsekvenser, og vurderer ulike alternativer opp mot hverandre.

Metoden i håndbok V712 består av en samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. På bakgrunn av analysen vurderes også de ulike alternativenes måloppnåelse før en kommer fram til anbefalt alternativ.

Konsekvensutredningen er oppsummert i den vedlagte silingsrapporten [13]. I rapporten er de prissatte konsekvensene og de ikke-prissatte konsekvensene omtalt og sammenstilt i en samfunnsøkonomisk analyse. Det er utarbeidet underliggende fagrapporter for de fem ikke-prissatte fagtemaene og for de prissatte konsekvensene. Samtlige fagrapporter blir vedlagt planprogrammet som et underlag til silingsrapporten.

De følgende underkapitlene beskriver metoden som er brukt og hvilke temaer som er belyst i den gjennomførte konsekvensutredningen.

4.1.1 Samfunnsøkonomisk analyse

En samfunnsøkonomisk analyse er et verktøy for å identifisere og synliggjøre konsekvenser av et tiltak for berørte grupper i samfunnet. Hensikten med en samfunnsøkonomisk analyse på et overordnet nivå er å finne ut om et tiltak er samfunnsøkonomisk lønnsomt eller ikke, når både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er tatt med, jf. avsnitt nedenfor. En beregning av konsekvenser som er verdsatt i kroner sammenstilles med konsekvenser som ikke, eller vanskelig, lar seg verdsette i kroner.

I den samfunnsøkonomiske analysen gjøres det en sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser med en samlet vurdering av fordeler og ulemper og rangering av alternativer. Metoden sørger for at avveiningen mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser blir systematisk samtidig som analysene følger samfunnsøkonomisk metode.

Sammenstillingen deles i to trinn:

1. Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser for hvert alternativ.
2. Rangering av alternativene. Referansealternativet vil ikke bli rangert med utbyggingsalternativene.

4.1.2 Referansealternativ

For å kunne vurdere effekten av et tiltak må det sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres. Denne situasjonen kalles "referansealternativet" eller "0-alternativet".

I dette utredningsarbeidet defineres 0-alternativet som situasjonen hvis hensettingsanlegget ikke blir bygget. For de ikke-prissatte konsekvensene innebærer det at det sammenlignes med den arealbruken som vil være i området hvis en ikke bygger hensettingsanlegget.

Det tas utgangspunkt i forventet jernbanenett og trafikksituasjon i åpningsåret. Pågående og planlagte investeringer og vedlikeholdstiltak for jernbanen på strekningen som er vedtatt og forventet gjennomført legges til grunn.

Øvrige forutsetninger for 0-situasjonen, herunder befolknings-/trafikkvekst, andre bygge- og infrastrukturprosjekter og rammebetingelser, skal defineres som en del av plan- og utredningsarbeidet.

4.1.3 Prissatte konsekvenser

Prissatte konsekvenser er virkninger som kan måles i kroner. Jernbanedirektoratets veileder for samfunnsøkonomiske analyser for jernbanesektoren [29], ligger til grunn for beregning av prissatte konsekvenser.

Hele InterCity-satsingen med økt tilbud i hele Østlandsområdet forutsetter at det må tilrettelegges arealer for parkering av tog. Nyttan av hensettingsanlegg inngår således som en del av nyttan for InterCity-satsingen.

Nyttesiden vil være lik for alle alternativ og svært komplisert å analysere. Det er derfor ikke gjennomført nytte-kostnadsanalyse for hensettingsanlegget (sammenlignet med om det ikke ble bygd hensettingsanlegg).

Der nyttesiden er lik, er det vanskelig å verdsette og/eller anses som irrelevant for beslutning, vil en kostnadseffektivitetsanalyse være mest hensiktsmessig (i henhold til Jernbanedirektoratets veileder for samfunnsøkonomiske analyser for jernbanesektoren [29], samt Finansdepartementets rundskriv R-109/14 [30]). Gjennom disse analysene er det beregnet hvilke tiltak som minimerer kostnadene ved å oppnå et gitt mål. Målet tas da som gitt og underlegges ikke noen verdsetting.

De prissatte konsekvensene vil i dette tilfellet primært omfatte kostnadselementene:

- Investeringskostnaden i prosjektet
- Drifts- og vedlikeholdskostnader (for selve anlegget).
- Operatørkostnader (primært ekstrakostnader knyttet til tomtogkjøring).

Alle kostnader diskonteres til nåverdi (et felles sammenligningsår).

Investeringskostnaden

Investeringskostnadene omfatter blant annet underbygning, overbygning, signal, veier, konstruksjoner m.m. Kostnadene omfatter også prosjektering, byggherrekostnader og grunnverv. Det er utarbeidet et kostnadsestimat, og gjennomført en usikkerhetsanalyse.

Drifts og vedlikeholdskostnader for infrastruktur

Det er redegjort for kostnader til drift og vedlikehold for hensettingsanlegget.

Operatørkostnader

Det er beregnet ekstra kostnader knyttet til tomtogkjøring. Jo lenger vekk fra siste betjente holdeplass hensettingsanlegget lokaliseres, desto høyere blir de årlige ekstrakostnadene til slik tomtogkjøring. De årlige kostnadene er beregnet og diskontert til nåverdi.

Generelle beregningsforutsetninger

Tabell 4.1 Det benyttes en risikojustert kalkulasjonsrente som gitt i metodeveilederen for diskontering til nåverdi

	0-40 år	40-75 år
Risikojustert rente	4%	3%

Levetid for hensettingsanlegget settes til 60 år. Beregningsperioden settes lik levetiden for anlegget.

Fagrapport

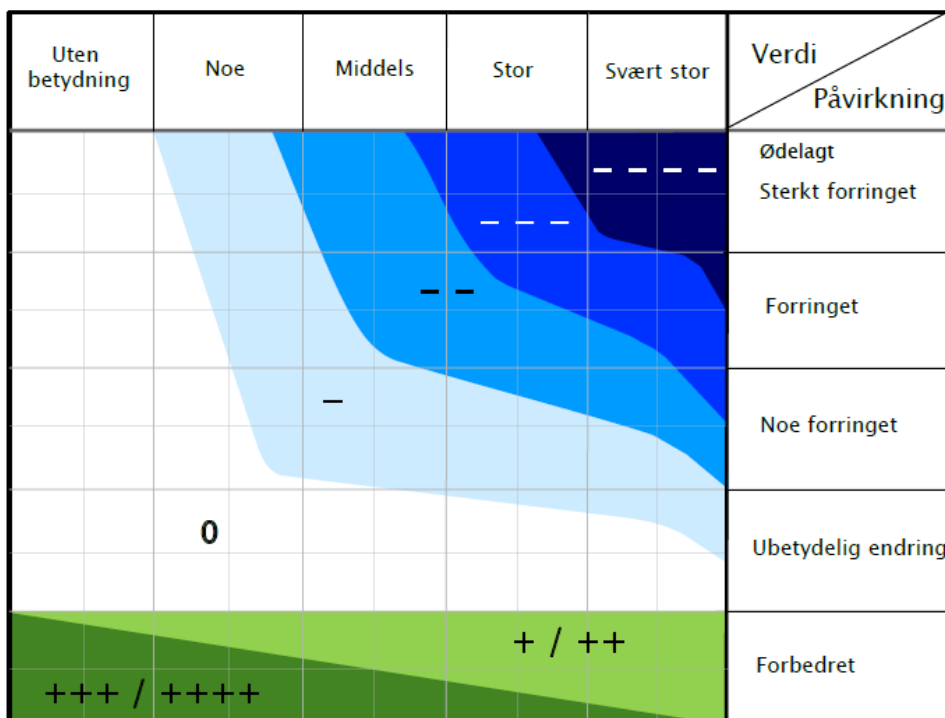
Arbeidet er oppsummert i KU fagrapport prissatte konsekvenser [31]

4.1.4 Ikke-prissatte konsekvenser

Ikke-prissatte konsekvenser er virkninger det ikke er mulig eller hensiktsmessig å prissette. I stedet benyttes kvalitative vurderinger for å vurdere konsekvenser. I håndbok V712 står tre begrep sentralt når det gjelder analyse av ikke-prissatte konsekvenser:

- **Verdi:** Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- **Påvirkning:** Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (referansealternativet).
- **Konsekvens:** Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til matrisen i figur 4.1. Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et område, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning etter at tiltaket er realisert.



Figur 4.1 Konsekvensvifte, kilde Statens vegvesen håndbok V712.

Usikkerhet

Beslutningsrelevant usikkerhet skal synliggjøres, spesielt dersom dette kan ha betydning for rangering mellom alternativene. Utreder redegjør for hva usikkerheten består i, og hva som legges til grunn for vurderingene.

Skadereduserende tiltak

Ifølge KU-forskriftens § 23 skal KU «beskrive de tiltakene som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen».

Skadereduserende tiltak kan deles i to kategorier, jf. håndbok V712 [14]:

1. Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget for det aktuelle alternativet og som er en del av utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen.
2. Skadereduserende tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre i tillegg til tiltakene i punkt 1, og som kan bidra til å minimere/reducere negative virkninger ytterligere. Disse tiltakene inngår ikke i kostnadsoverslaget eller utredningsgrunnlaget for alternativet, men det redegjøres for hvordan de vil kunne endre konsekvensene. Det gis et kostnadsestimat for de skadereduserende tiltakene som beskrives.

Reduserende tiltak, jf. håndbok V712 [14]

Dersom det ikke er mulig å unngå vesentlige skadevirkninger, skal Bane NOR vurdere om det finnes aktuelle skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene for et område.

Det skal beskrives tiltak for å istandsette områder som er direkte eller indirekte påvirket. Dette er tiltak som går utover den vanlige oppryddingen og ferdigstillingen etter anleggsarbeid.

Kompenserende tiltak, jf. håndbok V712 [14]

Dersom det fortsatt gjenstår vesentlige negative konsekvenser etter at Bane NOR har beskrevet det som er mulig for å unngå, begrense og istandsette, må det beskrives tiltak som kompenserer for disse negative konsekvensene. Kompenserende tiltak er tiltak som utføres for å avbøte for negative konsekvenser i et område, ved å erstatte viktige områder og funksjoner andre steder. Kompenserende tiltak er sett på som siste utvei for å unngå vesentlige skadevirkninger.

4.1.5 Ikke-prissatte fagtema

Følgende fagtemaer inngår i de ikke-prissatte konsekvensene; landskap, friluftsliv, by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Alle ikke-prissatte konsekvenser skal utredes innenfor disse fem hovedkategoriene.

Planområdet er en tenkt avgrensning som man planlegger tiltaket innenfor. Hvilke arealer som blir fysisk berørt av tiltaket avdekkes igjennom planarbeidet og den tekniske prosjekteringen. Arealbruken fastsettes i reguleringsplanen. Når man utreder de ikke-prissatte konsekvensene tar man utgangspunkt i planområdet og tiltakets influensområde. Med influensområde menes områder som kan bli påvirket av tiltaket, og utgjør undersøkelsesområdet. Influensområdet vil variere for de ulike temaene. Det skilles mellom influensområde for anleggsperioden og i driftsfasen.

Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra tett bylandskap til uberørt naturlandskap.

Problemstillinger

Hensettingsanlegget vil medføre nye spor, konstruksjoner/anlegg, bygg, fyllinger og skjæringer som vil påvirke landskapsrommene og vår opplevelse av landskapet.

Kunnskapsgrunnlag og veiledere

Det er tatt utgangspunkt i eksisterende kunnskapsgrunnlag som arealplaner i de aktuelle kommunene og kommunale kartlegginger. Områdene er befart, og tilgjengelige rapporter, kartmateriale og flyfoto er benyttet.

Utredningsbehov

Tiltaket er vurdert med hensyn på nær- og fjernvirkning, viktige landskapsformer og tilpasning av tiltaket til landskapet. Det er redegjort for visuelle forhold som akser/siktlinjer samt virkninger på landskapsbildet som helhet og i forhold til spesielle bygningsmiljøer, grøntområder eller andre områder med en bestemt karakter og verdi.

Metode

Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser er i hovedsak benyttet. Metoden er tilpasset plannivået. Illustrasjoner som bilder fra 3D-modell, foto og skisser som kan belyse problemstillingene inngår i analysen. Miljødirektoratets og Riksantikvarens veileder "Metode for landskapsanalyse i kommuneplanen" er benyttet der det har vært hensiktsmessig.

Fagrapport

Utredningen av landskapsbilde er gjengitt i KU fagrapport Landskap [23]

Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk

aktivitet i byer og tettsteder. Sentralt for temaet friluftsliv/ by- og bygdeliv er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet inklusive byer og tettsteder.

Problemstillinger

Et nytt hensettingsanlegg vil i større eller mindre grad berøre arealer som er viktige for friluftsliv og rekreasjon. Sårbarhet knyttet til dette temaet varierer, og avhenger av tiltakets nærføring og eventuelle konflikter med viktige rekreasjonsområder, grønnsstrukturer, opplevelseskvaliteter og ferdselslinjer (turveier, gang- og sykkelveier, barnetråkk mm.).

Kunnskapsgrunnlag og veiledere

Det er tatt utgangspunkt i kunnskapsgrunnlag fra kommunale kartlegginger som «Kartlegging og verdsetting av friluftsområder» og andre utredninger gjort av fylkeskommunen og kommunene er lagt til grunn for utredningen. Annet relevant kunnskapsgrunnlag er planprosesser, nasjonale databaser og eventuelt andre registreringer. Ovennevnte har dannet utgangspunktet for befarings og kontakt med aktuelle ressurspersoner.

Utredningsbehov

Følgende er utredet både for permanent situasjon og anleggsfasen:

- Tiltakets virkninger for beboere og brukere av det berørte nærområdet. Hensynet til barn og unge skal være inkludert (jf. RPR for å styrke barn og unges interesser i planleggingen [7]).
- Bebyggelse som blir berørt av hensettingsanlegget er kartlagt. Omfang av arealbeslag, barrierevirkninger og støy knyttet til verdifulle rekreasjonsområder og boligmiljøer er drøftet og synliggjort.

Metode

I tillegg til metodikk i håndbok V712 Konsekvensanalyser fra Statens vegvesen, er Miljødirektoratets veileder «Kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder» lagt til grunn for vurderingene under fagtemaet. Metoden er tilpasset plannivået. Illustrasjoner som bilder fra 3D-modell, foto og skisser som kan belyse problemstillingene inngår i analysen.

Fagrapport

Utredningen av friluftsliv/by- og bygdeliv er gjengitt i KU fagrapport Friluftsliv, by- og bygdeliv [24]

Naturmangfold

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturmangfold og belyse konsekvensene av tiltaket.

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning, jf. registreringskategorier i Statens vegvesens håndbok V712.

Problemstillinger

Påvirkning av naturlokalitetene innenfor planområdet har vært en viktig del av vurderingen. Arealbeslag, oppsplitting og fragmentering av større eller verdifulle naturområder har også vært viktige elementer i omfang-/påvirkningsvurderingen.

Det vil være viktig med fokus på håndtering av naturmangfold i både anleggsfase og driftsfase, spesielt med tanke på inngrep og/eller nærhet til dammer og hule eiker.

Kunnskapsgrunnlag og veiledere

Eksisterende kunnskapsgrunnlag fra Miljødirektoratets naturdatabase, Artdatabankens artskart, NIBIO-kilden, NGU (berggrunn og løsmasser), kommunenes egne naturtypekartlegginger samt eventuelle tidligere rapporter fra kartlegginger/utredninger som er gjort i de aktuelle områdene er lagt til grunn for en vurdering av behovet for nye kartlegginger. Det er innhentet informasjon fra lokale ressurspersoner med kunnskap om områdene.

Eksisterende lokaliteter og nye lokaliteter er befart, avgrenset og klassifisert. Der det har vært behov for mer detaljerte undersøkelser av enkelte naturtypelokaliteter for ytterligere artsdokumentasjon (spesialistkartlegging) av spesielt viktige lokaliteter er det gjennomført.

Utredningsbehov

- Der det har vært behov er det gjennomført supplerende registreringer og nødvendige undersøkelser av naturtypelokaliteter på land (terrestriske naturtyper) og i vassdrag.
- Der det har vært behov er det gjennomført supplerende undersøkelser der det er registrert rødlistede fuglearter i nærheten av planområdet (spesielt vipe og åkerrikse), for å få tilstrekkelig kunnskap om artenes bruk av arealene, og om planområdet for de ulike alternativene utgjør en del av disse artenes funksjonsområde.
- Utredningen gjør rede for hvordan de miljøretslige prinsippene for offentlig beslutningstaking i §§ 8-12 i naturmangfoldloven er vurdert og fulgt opp.

Metode

Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser er i hovedsak benyttet. Metoden er tilpasset plannivået. Illustrasjoner som bilder fra 3D-modell, foto og skisser som kan belyse problemstillingene inngår i analysen.

Fagrapport

Utredningen av naturmangfold er gjengitt i KU fagrapport Naturmangfold [25].

Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap.

Kulturarv defineres her som materielle og immaterielle spor etter menneskelig virksomhet. I denne analysen er det de materielle sporene etter menneskers virksomhet som er i fokus.

Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Kulturminner
- Kulturmiljøer
- Kulturhistoriske landskap

Kulturminner og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner. Kulturminner er her definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som et område der kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne sammenhengen forstås som større sammenhengende områder med kulturmiljøer, der den kulturhistoriske dimensjonen er framtreddende.

Formålet med utredningen har vært å frambringe kunnskap om kulturmiljøverdiene i plan- og influensområdet, og å belyse hvordan tiltaket vil kunne påvirke dem.

Problemstillinger

Det vil være direkte konflikt mellom tiltaket og verdifulle kulturminner og kulturmiljø i noen av alternativene. I forbindelse med det videre planarbeidet må det gjennomføres arkeologiske registreringer for det valgte alternativet. Det er i forbindelse med slike registreringer sannsynlig å gjøre nye funn som ikke tidligere er kartlagt.

Kunnskapsgrunnlag og veiledere

Utredningen er basert på arealplaner i kommunen, kartdatabasen Askeladden, SEFRAK-registeret, NB! registeret, eventuelle oppføringer i landsverneplaner, samt andre kulturhistoriske kilder og ev. tidligere utredninger. Plan- og influensområdet er befart som del av utredningen. Underveis i prosessen har det vært kontakt med Viken fylkeskommune ved kulturminneseksjonen.

Utredningsbehov

Det er utredet og begrunnet hvilken helhet eller sammenheng kulturminnene som er registrert inngår i. Kulturmiljøene er vist i temakart. Kulturhistoriske hovedtrekk, verdi og sårbarhet er omtalt for hvert kulturmiljø. Vurderingene er så detaljerte at man har fått identifisert de tilfeller der tiltaket kan gi direkte inngrep i registrerte kulturminner og kulturmiljøer. Kulturhistorisk verdi er satt ut

fra kulturmiljøenes representativitet, sammenheng/miljø, autentisitet, fysiske tilstand, bruksverdi og opplevelsesverdi. Dette danner grunnlaget for vurdering av tiltakets påvirkning og konsekvens.

Usikkerhet

En fullstendig oversikt over automatisk fredete kulturminner finnes ikke, og det er potensiale for funn av flere kulturminner. For tema kulturarv kan man derfor forvente stor differanse mellom vurderinger gjort i forbindelse med silingsrapporten og vurderinger ved senere planarbeid i de områder der det vil bli gjort arkeologiske registreringer. Dersom det blir påvist kulturminner som kommer inn under automatisk-frednings-kategorien innenfor områdene, kan graden av negativ konsekvens bli større enn hva tilgjengelige registreringer og befaringer viser på nåværende tidspunkt.

Metode

I tillegg til metodikk i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser, er veilederen "Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiingar" fra Riksantikvaren lagt til grunn for vurderingene under fagtemaet. Metoden er tilpasset plannivået. Illustrasjoner som bilder fra 3D-modell, foto og skisser som kan belyse problemstillingene inngår i analysen.

Fagrapport

Utredningen av kulturminner er gjengitt i KU fagrapport Kulturarv [26].

Naturressurser

Formålet med analysen har vært å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturressurser og belyse konsekvensene av tiltaket.

Under de ikke-prissatte konsekvensene ser en på naturressurser ut fra samfunnets interesser og behov for å ha ressursgrunnlaget tilgjengelig for framtiden. Det gjelder både som grunnlag for sysselsetting og verdiskaping og av hensyn til samfunnssikkerhet. Vurderingen omfatter både mengde og kvalitet av ressursen. De næringsmessige og foretaksøkonomiske virkningene er lagt til de prissatte konsekvensene. Naturressursene skal derfor ikke vurderes på eiendomsnivå (privatøkonomisk), men som samlet virkning på planområdene innenfor influensområdene.

Med fornybare ressurser menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Vannressurser er her avgrenset til ferskvann og gjelder drikkevannskilder, vann til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvanning og prosessvann. Det omfatter både overvann og grunnvann.

Med ikke-fornybare ressurser menes jordsmonn og mineralressurser (berggrunn og løsmasser) samt deres anvendelsesmuligheter.

Problemstillinger

Hensettingsanlegget vil medføre omdisponering av arealer med dyrka mark. Jordvernet er et særlig viktig tema og skal vektlegges. Her inngår også eventuelle endringer i dyrkingsforhold. Det gjelder for eksempel drenering og grunnvannssenkning i forbindelse med anlegget samt arrondering av gjenværende arealer. Relevante tema er hovedsakelig landbruk (dyrka- og dyrkbar mark).

Kunnskapsgrunnlag og veiledere

Registreringskategoriene i Statens vegvesens håndbok V712 har vært grunnlaget for utredningen. Det er tatt utgangspunkt i eksisterende kunnskapsgrunnlag som arealplaner i kommunen samt kommunale og fylkeskommunale kartlegginger. Det foreligger jordmonnskart for dyrka mark for hele strekningen. Området er befart og tilgjengelig kartmateriale, samt flyfoto er benyttet.

Utredningsbehov

- En beregning av arealbeslag av de ulike kvalitetene og egenskapene for dyrka og dyrkbar mark. Den landbruksmessige egnetheten til arealer kartlagt som dyrkbar mark innenfor planområdene er utredet.
- Kilder til jordvanning er omtalt.
- Eventuelle endringer i fordrøynings- og dreneringsforhold er vurdert på et overordnet nivå.

Metode

Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser er i hovedsak benyttet. Metoden er tilpasset plannivået. Illustrasjoner som bilder fra 3D-modell, foto og skisser som kan belyse problemstillingene inngår i analysen.

Fagrapport

Utredningen av naturressurser er gjengitt i KU fagrapport Naturressurser [27],

4.2 Videre utredninger

Detaljeringsgraden i en reguleringsplan vil være større enn i en kommunedelplan. Det er derfor behov for å gjennomføre en ny ROS-analyse og gjøre nye støyberegninger for det valgte alternativet i reguleringsplanfasen. Det vil også legges til grunn et oppdatert kunnskapsgrunnlag for konsekvensutredningen ved sluttbehandling av reguleringsplanen.

4.2.1 Oppdatering av konsekvensutredning

For å oppfylle krav i forskrift om konsekvensutredninger, jfr. §28 i forskriften, vil man måtte påse at et oppdatert kunnskapsgrunnlag legges til grunn for sluttbehandlingen av reguleringsplanen.

Konsekvensutredningen av de ikke-prissatte konsekvensene vil derfor bli oppdatert for det valgte alternativet i arbeidet med den statlige reguleringsplanen. Man vil i dette arbeidet ta utgangspunkt i den gjennomførte konsekvensutredningen og de underliggende fagrapportene. Metodikken som er beskrevet i kapittel 4.1 vil bli brukt når man oppdaterer utredningen. Det vil bli gjennomført ytterligere registreringer dersom det er nødvendig.

Det er ikke krav om å utarbeide en samfunnsøkonomisk analyse eller å utrede «prissatte konsekvenser» i forskrift om konsekvensutredninger. Dette er analyser og utredninger som er utarbeidet for å være en del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ. Den samfunnsøkonomiske analysen og de prissatte konsekvensene vil derfor ikke bli oppdatert i reguleringsplanfasen. Det anses ikke som relevant når beslutningen om lokalisering er fattet.

Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget vil være en del av reguleringsplanforslaget som skal utarbeides. Det vil komme tydelig frem i plandokumentene og det vil bli redegjort for endringer.

I forbindelse med oppdateringen av konsekvensutredningen vil virkninger for folkehelse bli oppsummert i et eget kapittel i planbeskrivelsen. Dette vil bli gjort for å synliggjøre hvordan folkehelsebegrepet er ivaretatt i konsekvensutredningen. Virkninger for folkehelsen er utredet under andre konsekvensutredningstemaer og konsekvensene som er avdekket er beskrevet i beslutningsgrunnlaget som foreligger uten at begrepet er benyttet.

Bane NOR vil også for det valgte alternativet oppdatere beskrivelsen av lokale og regionale virkninger

4.2.2 Støy

Det skal beregnes støy fra aktuelle kilder på hensettingsområdet og mot nærliggende bebyggelse. Konsekvenser av dette skal vurderes.

Utredningsbehov:

- Det skal ut ifra beregnede utendørs støynivåer kartlegges antall boenheter (boliger) og andre typer bygninger med støyfølsom bruk i gul og rød støysone. Beregningene skal vises på kart.
- Beskrivelser av tiltak for å redusere støyulempen skal vurderes og omtales.
- Dersom støyreducerende tiltak på anlegget er nødvendig for å imøtekomme krav i T-1442/2016 [8] skal disse reguleres.

Metode

Det skal benyttes godkjent beregningsmetode for Industristøy [21], samt nordisk beregningsmetode for skinnegående trafikk [22].

Gule og røde støysoner vises på kart i henhold til Miljødirektoratets Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016), med grenseverdier som vurderes opp mot grenseverdier for enten skinnegående trafikk eller terminaler.

4.2.3 Risiko og sårbarhet

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) for reguleringsplanen utarbeides i henhold til krav i plan- og bygningsloven (PBL) § 4-3. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging. Område med fare, risiko eller sårbarhet avmerkes i planen som hensynssone, jf. §§ 11-8 og 12-6. Planmyndigheten skal i arealplaner vedta slike bestemmelser om utbygging i sonen, herunder forbud, som er nødvendig for å avverge skade og tap.

Analysen skal dekke det areal som planen omfatter, og arbeidsmetodikk/analyse tilpasses planområdets kompleksitet og plannivå (reguleringsplan). Det gjennomføres en kvalitativ analyse med fokus på farekartlegging og risikoforhold som må følges opp med tiltak.

Antatte problemstillinger

Alternativene som er vurdert ligger i tilknytning til aktsomhetsområde for flom, og flom vurderes som et forhold som må kartlegges videre. Videre vil nærhet til høyspent og kritisk infrastruktur være aktuelle tema. Det vil være en viss risiko knyttet til utslipp fra maskiner og utstyr i forbindelse med anleggsarbeidet. Risikoen for- og konsekvensene av mulige utslipp til sårbare områder kartlegges og avbøtende tiltak beskrives. Dette gjelder spesielt grunnvann og vannressurser.

Kunnskapsgrunnlag og veiledere

Kartlegging av risiko- og sårbarhet gjennomføres på bakgrunn av tilgjengelige kartgrunnlag (aktsomhetskart for ulike tema – flom, skred, kvikkleire etc.), tidligere gjennomførte risiko- og sårbarhetsanalyser (eksempelvis Fylkes-ROS Østfold, kommunale ROS-analyser, ROS-analyser for kommune- og reguleringsplaner av nærliggende områder) samt eventuelle føringer fra kommune, Fylkesmannen i Oslo og Viken og andre relevante myndigheter.

Utredningsbehov

Utredning av risiko- og sårbarhet vil først omfatte en kartlegging av aktuelle forhold og behov for videre oppfølging og aktuelle tiltak. Videre vil det gjennomføres et eget analysemøte med deltakere fra Bane NOR, rådgiver, kommune og relevante myndigheter. Hensikten med analysemøtet vil være å vurdere risiko for aktuelle forhold og kartlegge aktuelle tiltak. Vurderingen vil omfatte både drifts- og anleggsfase for det aktuelle alternativet.

Metode

ROS-analysen gjennomføres som en kvalitativ analyse basert på metodikk beskrevet i NS 5814:2008 Krav til risikovurderinger og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder "Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» [19]. For vurderinger av risiko tilknyttet flom og skredfare benyttes i tillegg veileder utarbeidet av Norges vassdrags- og energidirektorat [20].

4.2.4 Matjordplan

Det skal utarbeides en matjordplan i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Kunnskapsgrunnlag

Det tas utgangspunkt i tilgjengelig informasjon fra offentlige registre og kart når planområdet og potensielle mottaksarealer kartlegges. Mattilsynet, Fylkesmannen, kommunen og berørte grunneiere vil bli kontaktet dersom det er behov for å innhente supplerende informasjon.

Utredningsbehov

I forbindelse med utarbeidelsen av matjordplanen vil det være behov for å undersøke mulige mottakssteder, estimere dybde på matjordsjikt og estimere volum av matjord som skal/kan flyttes. Det vil også være behov for å gjennomføre prøvetaking for å kartlegge eventuelle jordsykdommer og planteskadegjørere, både på tiltaksområdet og aktuelle mottaksarealer. Muligheten for å benytte matjord som omdisponeres i nydyrkingsprosjekter vil også bli utredet som en del av dette arbeidet.

Metode

Matjordplanen skal inneholde følgende elementer, listen er ikke uttømmende:

- En beskrivelse av jorda i planområdet
- En vurdering av mengde jord som skal flyttes midlertidig og/eller permanent
- Beskrivelse av håndtering og tilbakeføring av jord som fjernes midlertidig (anleggsområder)
- Beskrivelse av aktuelle arealer for mottak av overskuddsjord, ev inkl vurdering av ulike alternativ

- Beskrivelse av hvordan jorda flyttes og hvordan den legges ut på nytt sted

4.2.5 Massehåndtering og gjenbruk av masser

All håndtering av masser med fremmede/skadelige arter skal være i samsvar med Bane NORs krav og i henhold til naturmangfoldloven [32], forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere [33] og forskrift om fremmede organismer [34].

Volumet av overskuddsmasser i de forskjellige alternativene er svært varierende. I de prosjekterte alternativene som ligger til grunn for den gjennomførte utredningen er det anslått at overskuddet av masser vil være størst ved alternativ Kjellerødåsen Vest og minst ved alternativ Gon. Ved alternativet Kjellerødåsen Vest er det behov for å kjøre ut store mengder sprengt fjell, mens det ved alternativet på Gon kun er snakk om overskudd av jordmasser.

Utredningsbehovet er derfor svært forskjellig fra alternativ til alternativ. I det videre reguleringsplanarbeidet vil det valgte alternativet bli optimalisert med tanke på massebalanse. Massehåndteringen vil bli beskrevet og håndtert i miljøoppfølgingsplanen (MOP).

4.2.6 Trafikkanalyse

Det skal utarbeides en enkel trafikkanalyse som skal inngå i planbeskrivelsen. Analysen skal beskrive hvor mye trafikk som vil gå til/fra hensettingsanlegget. Det skal anslås hvor mye av trafikken som vil være tunge kjøretøy, lette kjøretøy og gang- og sykkeltrafikk. Forventet fordeling av trafikken over døgnet skal beskrives. Eventuelle virkninger av trafikken på det øvrige vegnettet skal vurderes.

Eventuelle endringer i adkomstforhold, parkering, løsninger for gående og syklende og buss for tog ved Rygge stasjon skal beskrives.

4.2.7 Belysning

Hensettingsanlegget vil bli belyst om natten. Planbeskrivelsen skal inneholde en beskrivelse med illustrasjoner av belysningen. Omtalen og illustrasjonene skal spesielt beskrive hvordan belysningen vil arte seg sett fra omgivelsene og omkringliggende bebyggelse.

5 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

I dette kapittelet redegjøres det for hvordan medvirknings- og reguleringsplanprosessen skal gjennomføres. Hensikten med kapittelet er å få synliggjort hvordan Bane NOR har planlagt å gjennomføre den statlige reguleringsplanprosessen.

5.1 Plandokumenter

Følgende plandokumenter skal utarbeides i reguleringsplanfasen, listen er ikke uttømmende:

- Planbeskrivelse med konsekvensutredning.
- Plankart og planbestemmelser.
- Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS).
- Oppsummering av merknader ved offentlig ettersyn med Bane NORs kommentarer.
- Miljøoppfølgingsplan (MOP)
- Matjordplan

5.2 Prosess for medvirkning

Plan- og utredningsarbeidet

Motstridende lokale-, regionale- og nasjonale interesser har gjort det vanskelig for kommunene å fatte vedtak i saken. Reguleringsplanprosessen vil derfor bli gjennomført som statlig planprosess med kommunal- og moderniseringsdepartementet som planmyndighet. Siden planmyndighetsrollen er flyttet vil det være viktig med en god dialog med kommunen. Bane NOR ønsker derfor å avholde jevnlig møter med kommunen slik at deres interesser kan ivaretas på en best mulig måte, uten at det går utover de nasjonale interessene.

I tillegg ønsker Bane NOR et nært samarbeid med regionale aktører i planarbeidet. Sentrale fora vil være:

- *Regionalt planforum* er det regionale planforumet. Hensikten med planmøtet er å dele og drøfte planspørsmål og sektorinteresser mellom sektormyndigheter, kommunene og Viken fylkeskommune.
- *Miljøløftet Moss* er en samarbeidsavtale mellom nye Moss kommune, Viken fylkeskommune, Bane NOR, Jernbanedirektoratet og Statens vegvesen. Hensikten med avtalen er å benytte virkemidler innen areal- og transportsektoren for å utvikle Mosseregionen til en attraktiv og bærekraftig region. Samarbeidet skal bidra til en god samordning av areal og transportutvikling på tvers av fag og forvaltningsnivå. I møter med representanter for samarbeidsavtalen må det tas hensyn til at Råde kommune ikke er en avtalepart. Dersom man velger å gå videre med et alternativ i Råde kommune vil forumet derfor ikke være relevant.

I arbeidet med den statlige reguleringsplanen vil det være viktig å ivareta de som blir direkte berørt av tiltaket og anleggets naboer. Det vil også være et spesielt fokus på barn og unge som indirekte berøres av tiltaket. Det legges opp til en tett dialog med berørte grunneiere og det vil bli avholdt grunneiermøter underveis i prosessen. Det vil også være viktig å involvere barn og unge i medvirkningsprosessen. Prosjektet vil legge til rette for medvirkning, informasjon og dialog mot skole og barnehage ved det valgte alternativet, dersom det ligger slike institusjoner i nærheten som blir indirekte/direkte berørt av tiltaket. Det legges også opp til å avholde åpne møter med allmenheten underveis i planarbeidet. Åpne møter er en god arena for å treffe et bredere lag av befolkningen for å informere og for å få til en dialog. Videre vil det bli informert om hva et hensettingsanlegg er, og bakgrunnen for hvorfor det er nødvendig å etablere nye anlegg. Det er planlagt å avholde flere åpne møter gjennom planarbeidet. I den innledende fasen med varsel om oppstart og høring av forslag til planprogram med tilhørende silingsrapport og konsekvensutredning vil man også legge vekt på å informere om bakgrunnen for Bane NOR sin anbefaling, samt å få dialog rundt valg av alternativ.

Når dette planprogrammet sendes til fastsettelse er Norge fremdeles i en periode hvor man er underlagt restriksjoner som følge av Covid-19 pandemien. Bane NOR følger rådene fra helsemyndighetene og vil derfor ikke avholde åpne møter så lenge det er frarådet. Bane NOR følger situasjonen tett og vil gjøre løpende vurderinger i tråd med anbefalingene fra helsemyndighetene. Som følge av begrensningene vil Bane NOR i større grad benytte seg av digitale verktøy for å ivareta

informasjons- og medvirkningsbehovet i planprosessen. Bane NOR vil også i slike perioder benytte seg av tradisjonelle medier og varslingsbrev for å nå ut til alle berørte.

I tillegg til medvirkningsmøter er følgende andre arenaer også aktuelle:

Informasjonskanaler

Informasjon om prosjektet vil bli lagt ut på Bane NOR sine nettsider og Facebookside.

Åpne kontordager

Det vil bli arrangert åpne kontordager hvor det vil være mulig å gi innspill til- og få informasjon fra representanter for Bane NOR. Tid og sted skal annonseres i god tid.

Informasjonsbrosjyrer og faktaark

Bane NOR vil lage informasjonsbrosjyrer og faktaark for distribusjon i aktuelle områder med informasjon om planarbeidet.

Høring av Bane NOR sitt forslag til planprogram og silingsrapport med konsekvensutredning

Ved høring av forslag til planprogram ønsker Bane NOR å få innspill og merknader til utredningsmaterialet, alle de fem utredede alternativene og til selve planprogrammet. Dersom man ønsker å synliggjøre innspill som er gitt i tidligere planfaser oppfordres man til å sende de inn på nytt da dette formelt er et nytt varsel om oppstart. Innspillene kan for eksempel være kunnskap om lokale forhold eller særskilte hensyn som bør ivaretas i det videre planarbeidet eller merknader knyttet til det gjennomførte utredningsarbeidet.

Sammen med silingsrapporten og utredningene vil de innkommende høringsuttalelser danne beslutningsgrunnlaget Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil få oversendt når planprogrammet skal behandles og fastsettelse. Ved offentlig ettersyn av reguleringsplanforslaget i neste fase av planprosessen ønskes det innspill til alternativet det er utarbeidet et reguleringsplanforslag for.

Høring av reguleringsplanforslaget

Bane NOR vil legge ut planforslaget på høring. Regionale og kommunale myndigheter og andre offentlige organer, private organisasjoner, institusjoner og naboer som blir berørt av forslaget, vil bli varslet med brev.

Offentlig ettersyn vil bli annonsert i lokale aviser, samt på nettsidene til de aktuelle kommunene og Bane NOR (<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/ostfoldbanen2/togparkering-hensetting/togparkering-moss/>).

Plandokumentene vil bli gjort tilgjengelige på de samme nettsidene.

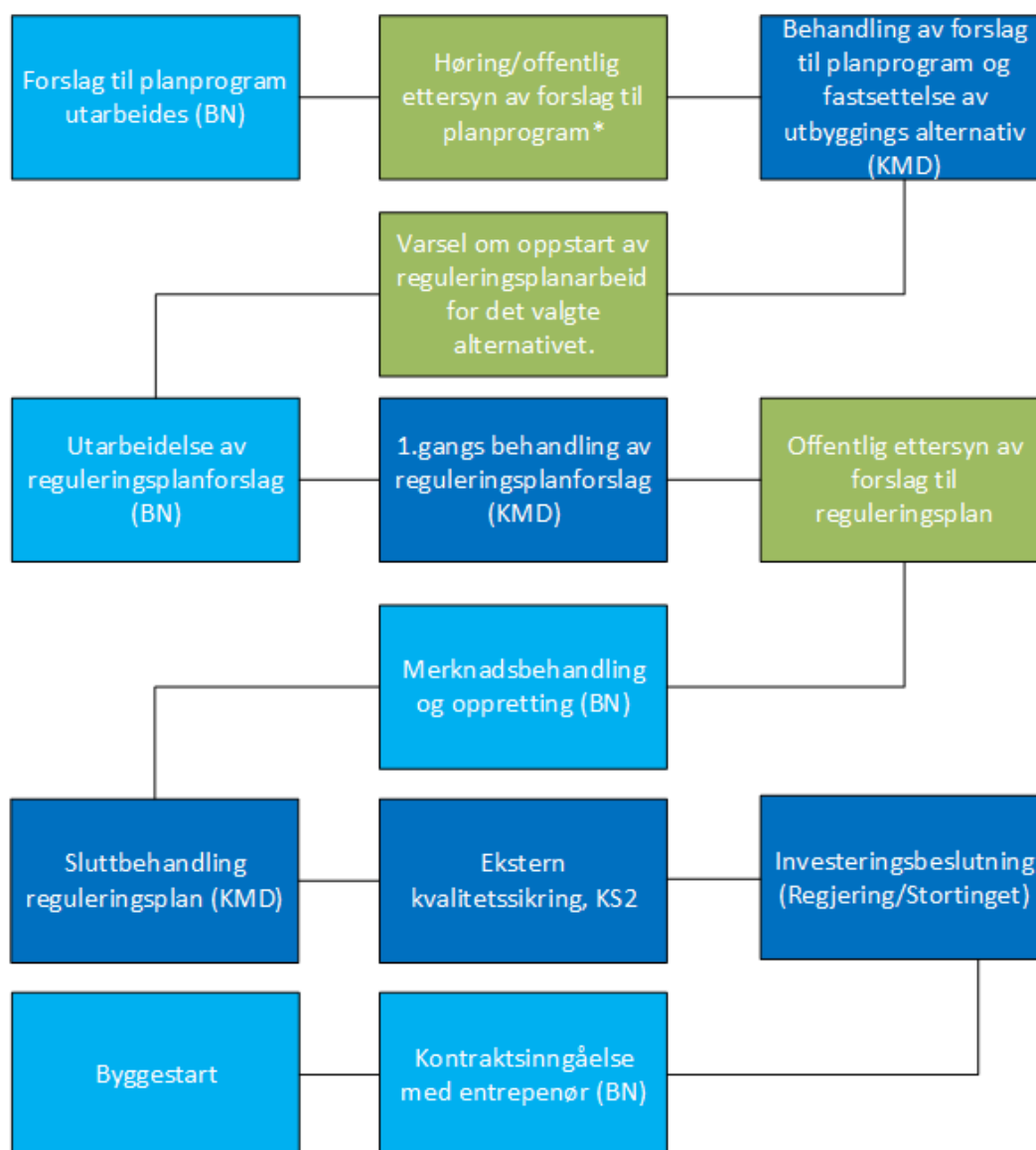
5.3 Planprosess

Planarbeidet skal gjennomføres som en statlig reguleringsplanprosess. Dette innebærer at Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil tre inn i kommunestyrets rolle som planmyndighet i den kommunen hvor tiltaket planlegges. Som planmyndighet vil Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin behandling erstatte den kommunale behandlingen i reguleringsplanprosessen.

Når departementet innehar rollen som planmyndighet vil det ikke være anledning til å fremme innsigelse til planen. Statlige og regionale organ med myndigheten til å fremme innsigelse vil fremdeles ha anledning til å påpeke forhold de mener må hensyntas ved behandling av saken. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil måtte ta stilling til disse forholdene og avgjøre hvordan de skal hensyntas når de fatter vedtak i saken.

Prosessene vil ellers være lik en vanlig reguleringsplanprosess hvor kommunen hadde vært planmyndighet. Reguleringsplanprosessen skal følge alle formalkrav gitt i kapittel 12 i plan- og bygningsloven. Første steg i prosessen vil være at dette forslaget til planprogram for statligreguleringsplan legges ut på høring. I etterkant av høringsperioden vil planprogrammet bli behandlet av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Først når planprogrammet er fastsatt og departementet har besluttet hvilket alternativ det skal gjennomføres et reguleringsplanarbeid for, vil

det bli varslet oppstart av reguleringsplanarbeidet for det valgte alternativet. Illustrasjonen under viser prosessens steg fram til byggestart for prosjektet.



Figur 5.1 Planprosess for hensetting Moss. Forkortelser og farger; BN: Bane NOR og KMD: Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Lyseblå: BNs interne prosesser, grønn: høringsperioder og mørkeblå: prosesser hos KMD og Regjering/storting. *Silingsrapporten og konsekvensutredningen vil ligge vedlagt Bane NOR sitt forslag til planprogram.

Figuren gir en skjematisk oversikt over den offentlige planprosessen fram til endelig vedtak av reguleringsplanen og byggestart.

Etter høring av forslag til planprogram vil innkomne uttalelser bli behandlet og eventuelle endringer av planprogrammet foretatt. Deretter blir planprogrammet sammen med vedlagt silingsrapport og utredninger oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) for behandling og fastsetting.

Gjennom behandlingen av Bane NOR sitt forslag til planprogram fastsettes det hvilket alternativ som skal reguleres. Dette danner grunnlaget for konsekvensutredningen og arbeidet med planforslaget. Når planforslaget foreligger oversendes dette til KMD, som behandler og vedtar planforslaget lagt ut til offentlig ettersyn. Planforslaget vil vise den endelige arealbruken innenfor planområdet til det fastsatte alternativet.

Planforslaget skal ligge ute til offentlig ettersyn i minimum 6 uker. Etter offentlig ettersyn drøftes de innkomne merknadene, og eventuelle endringer innarbeides i planforslaget før det sluttbehandles av KMD.

På nåværende tidspunkt anslås følgende fremdrift for planarbeidet:

- Høring og offentlig ettersyn av planprogram i andre/tredje kvartal 2020.
- Fastsettelse av planprogram i tredje/fjerde kvartal 2020.
- Førstegangsbehandling, høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan i andre kvartal 2021.
- Sluttbehandling og vedtak av reguleringsplan november 2021.

6 DOKUMENTINFORMASJON

6.1 Endringslogg

Rev. nr:	Revisjon utført av:	Beskrivelse av endring:	Dato:
00A	EL	Første utgave.	03.03.20
01A	EL	Revidert etter innspill fra regionale og statlige myndigheter	03.04.20
02A	EL	Revidert etter høringsperiode. Følgende endringer er innarbeidet:	23.09.20
		Kapittel 1	Forordet og innledningen er oppdatert i etterkant av høringsperioden.
		Kapittel 2.5	Inkludert «Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning» som føring
		Kapittel 2.8.4	Justering av datoer for «andre pågående planer»
		Kapittel 3.1	Endret feil i tekst, utvendig vask er endret til innvendig vask.
		Kapittel 3.2	Begrepet «servicespor» er fjernet, da det ikke lenger skal settes av areal til et glykol- og vaskeanlegg. Dette har medført noen mindre omformuleringer i andre kapitler i dokumentet.
		Kapittel 4.2.1	Tilføyd at virkninger for folkehelse skal oppsummeres i et eget kapittel.
		Kapittel 4.2.1	Tilføyd at lokale og regionale virkninger skal oppdateres for det valgte alternativet.
		Kapittel 4.2.4	Presisert at nydyrking skal utredes som et tema i matjordplanen
		Kapittel 4.2.6	Nytt kapittel: Trafikkanalyse
		Kapittel 4.2.7	Nytt Kapittel: Belysning
		Kapittel 5.2	Konkretisert opplegget for medvirkning med barn og unge i planprosessen. Formuleringer knyttet til covid-19 er justert med hensyn til nåværende status.
03A	EL	Forord og kapittel 1	Oppdatert etter fastsettelse av planprogrammet 10.02.21

6.2 Referanseliste

1	Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo – Halden, Jernbaneverket 2012
2	Hensetting Østlandet, Delrapport 3, UTF-00-A-20067, Jernbaneverket 2015
3	Meld. St. 33 (2016 –2017) Nasjonal transportplan 2018-2029, Samferdselsdepartementet
4	Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023. Fastsatt ved kgl. Res av 14.05.2019
5	Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Fastsatt ved kgl. Res. av 26.09.2014
6	Prop. 1 S (2018–2019), Landbruks- og matdepartementet Vedlegg 1, Oppdatering av nasjonal jordvernstrategi
7	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, FOR-1995-09-20-4146
8	Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)
9	Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen (T-1520/2012)
10	Utbyggingsstrategien for IC-strekningene, Sak 201304996
11	ICP-00-A-00030 Teknisk designbasis, Bane NOR 2019
12	ICH-11-A-25004 Østfoldbanen, Hensetting Moss Forstudie/silingsrapport, Bane NOR 2018
13	ICH-11-A-25056 Silingsrapport med konsekvensutredning, Bane NOR 2020
14	Håndbok V712 Konsekvensanalyser, Statens vegvesen 2018

15	ICH-11-A-0003 Måloppnåelse og Anbefaling, Bane NOR 2019
16	Forskrift 21. juni 2017 nr. 854 om konsekvensutredninger
17	Mulighetsstudie – utbyggingskonsepter for InterCity-strekningen Østfoldbanen, Jernbaneverket 2011
18	Hensetting Østlandet Vedlegg 2.3, Jernbaneverket 2015
19	Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging, DSB 2018
20	Flaum- og skredfare i arealplanar, NVE 2011
21	Nordisk beregningsmetode for industristøy og ISO 9613-2:1995
22	Nordisk beregningsmetode for skinnegående trafikk (Nord96).
23	ICH-11-A-25046 KU fagrapport Landskap, Bane NOR 2020
24	ICH-11-A-25047 KU fagrapport Friluftsliv, by- og bygdeliv, Bane NOR 2020
25	ICH-11-A-25048 KU fagrapport Naturmangfold, Bane NOR 2020
26	ICH-11-A-25049 KU fagrapport Kulturarv, Bane NOR 2020
27	ICH-11-A-25050 KU fagrapport Naturressurser, Bane NOR 2020
28	Strategi for Hensetting. Jernbanedirektoratet 2019 (Dokumentnr: 201800929-31)
29	Veileder for samfunnsøkonomiske analyser i jernbane sektoren, Jernbanedirektoratet 2018
30	Rundskriv R-109/14 Prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser mv. Finansdepartementet 30.04.2014
31	ICH-11-A-25044 KU fagrapport Prissatte konsekvenser, Bane NOR 2020
32	Lov 19. juni 2009 nr. 100 om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)
33	Forskrift 01. desember 2001 nr. 1333 om planter og tiltak mot planteskadegjørere
34	Forskrift 19. juni 2015 nr.716 om fremmede organismer
35	Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Fastsatt ved kgl.res. 28. september 2018

ICH-11-A-00009

Utgitt Agust 2021

Utgave 03A

Utgitt av Bane NOR

Foto Einar Aslaksen og Hilde Lillejord, Bane NOR

Postadresse Bane NOR SF, Postboks 4350, N-2308 Hamar

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon