

Regionalt planforum 13.10.2020 –

Bane NOR/ IC Haug - Seut. Kommunedelplan med KU på høring

Referat

Dato: 13.10.2020

Referent Kari Elisabet Ottestad

Til stede Bane NOR (prosjekt): Ken Ove Heiberg
Multiconsult: Jørgen Langård
Bane NOR (planforvaltning): Nina Michalowska
Jernbanedirektoratet: Bjørn Egede Nissen
Råde kommune: Kine Bangsund, Siv-Thuva Jansson
Fredrikstad kommune: Eirik Berget, Espen Eggen, Erling Gunnufsen
Statens vegvesen: Jan Antonsen
Fylkesmannen: Carl Henrik Jensen og Trygve Westrum Solum
Mattilsynet: Klaus Fottland
Dirmin.: Håvard Hammerstad
Fylkeskommunen: Infrastruktur: Hans Støvern, Rikard O. Haugen. Kulturarv: Peder Figenbaum, Tryggve Csisar. Friluftsliv og vilt: Per Christian Gisleberg,
Kommunale planer: Christine Stene, Kari Ottestad

Bane NOR presenterte arbeidet med kommunedelplan for Haug – Seut:

(Refereres kort, da alt finnes i materiale oversendt på høring.)

- Kort beskrivelse av alternativ 6a (øst), 5a (midt), 5b (vest) og 2a (felles).
- Kort beskrivelse av KU for prissatte konsekvenser med delutredninger for
 - Landskapsbilde
 - Friluftsliv, by- og bygdsliv
 - Naturmangfold
 - Kulturarv
 - Naturressurser
 - I tillegg er det utarbeidet: ROS, utredning av potensielle framtidige arealbruksendringer, klimabudsjett
- Kort beskrivelse av prissatte konsekvenser:
 - Kostnader
 - Entreprensekostnader
 - Byggherrekostnader
 - Grunnerverv
 - Usikkerhetsanalyse

- Spesielt om usikkerhet knyttet til omfang av grunnstabilisering, massehåndtering, støyskjerming og grunnerverv
- Bane NOR peker på betydelig forskjell mellom alternativene, og at alt vest kommer best ut: 6a+2a: dårligst med 15,0 mrd kr. Korridor 5a+2a nr 2 med 14,4 mrd kr og 5b+2a nr 1 med 12,6 mrd kr.
- Bane NOR viser til store forskjeller mellom alternativene i sammenstilling av ikke-prissatte konsekvenser samt sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Det er sammenfall i rangeringen for både prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Alt 5b+2a (vest) kommer best ut.
- Kort om sammenstilling av mål og måloppnåelse for alle alternativene. Alt. 5b+2a (vest) kommer best ut.
- Bane Nor sin anbefaling:
 - Alt 5b+2a(vest) er best for prissatte kons., ikke pris-satte kons. Samt for måloppnåelse. Bane Nor anbefaler denne lagt til grunn for etablering av dobbeltsporet på strekningen.
 - Korridor 6a+2a og 5a+2a frarådes. Disse er i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Bane NOR vil ikke akseptere disse, og vil motsette seg disse.
- Kort beskrivelse av plankart og planbestemmelser for hver kommune. Det ble vist til dialog med kommunene og VFK om bruk av hensynssone og utforming av bestemmelser og forholdet mellom kommunedelplanen og kommuneplanens arealdel.
- Bane NOR viser til digital kratløsning tilgjengelig på deres nettsider med både søkbart kart og fortellerkart.
- Gjennomgang av videre fremdrift
 - Offentlig ettersyn frem til 13. okt
 - Gjennomgang av uttalelser til okt-jan 2021
 - Sluttbehandling av planforslag vår/sommer 2021

Runde rundt «bordet» for innspill og tilbakemeldinger på Bane NOR sin presentasjon:

Råde kommune:

- Alternativene er behandlet i KS, og alt. 5b+2a (vest) ble enstemmig vedtatt som utgangspunkt for videre planarbeid. Det er gjort vurderinger som kan leses i skasfremlegget.
- Berømmer Bane NOR for god prosess.
- Råde kommune er generelt opptatt av adkomst til stasjonsområdet, og vektlegger at dette er viktig tema i reguleringsplanarbeidet, hvor alle parter må finne gode løsninger sammen.
- Sykkeladkomst mot Tomb/Saltnes må ses på videre. Sykkeladkomst til Karlshus er løst i kommunedelplanen med rekkefølgebestemmelser.

Fredrikstad kommune:

- Kommunen gir ros for god involvering i arbeidet så langt.
- Ber om status på arbeidet med plan for massehåndtering. Kommunen ber også om å bli involvert i det videre arbeidet med massehåndteringsplanen.
 - Bane NOR redegjorde for egen prosess med massehåndteringsplan, hvor det er gjort en intern, overordnet vurdering av mulige lokaliteter for deponi. Kommunen har vært involvert i den prosessen. Arbeidet er ikke del av kommunedelplanprosessen, men kjøres separat. I arbeidet med kommunedelplanen tas det utgangspunkt i et påslag og usikkerhet. Dette gir et etterslep til planen. Det er ønske om å få ned usikkerheten, og kommunene og aktuelle parter vil bli involvert i videre arbeid med massehåndteringsplanen. Dette arbeidet henger også sammen med neste parsell på IC-strekningen.

FMOV, miljø og landbruk:

- FMOV gir ros for god prosess
- FMOV hadde ønsket at etterbruk av dagens trase og massehåndteringsplan var del av samme planprosess.
- Minner om at massehåndtering ikke bare handler om deponering, men i stor grad også gjenbruk av masser.
- Det er konflikter med ulike verdier og hensyn uansett alternativ, men valgt alternativ er bedre enn den østre, som det ble startet reguleringsplanarbeid for.
- FMOV gir generelle tilbakemeldinger i møtet og vil se mer på detaljer i bestemmelser og føringer til kommende reguleringsplan som del av sin formelle uttalelse.

Mattilsynet:

- Alt 5b+21 (vestre) er lengst unna kommunal vannforekomst og krisevannforsyning av de 3 alternativene, og er da også i minst konflikt med hensyn til disse.
- Må også ta hensyn til private vannforsyningsanlegg.
- Positivt at ROS-analysen tar for seg forholdet til hovedvannledning og faktum at det er noe gammelt nett / behov for utskifting.
- Planteskadegjørere er viktig tema i arbeidet med massehåndtering. Ev restriksjoner må undersøkes.

Direktoratet for mineralforvaltning:

- Støtter innspill om at plan for massehåndtering er viktig.
- Tema om pukkeforekomster er noe sparsommelig nevnt i planmaterialet, men det er også lite tilgjengelig info om tema.
- Alt 5b+2a (vest) går utenom store tilganger til / forekomster av masser.
- Ikke uenig med vurderingene som er gjort.

SVV:

- Alle alternativene innebærer nye/omlegging av vei. Stiller spørsmål ved hvor nytt kryss for Rv 110 er tenkt plassert, om det er gjennomførbart, og om det finnes detaljerte tegninger for dette.
 - Bane NOR svarer at det finnes «grove C-tegninger», som oversendes SVV etterkant av møtet.

VFK, plan:

- Gir ros for god prosess og god involvering
- Regional plan "[Østfold mot 2050](#)" har retningslinjer for massehåndtering, som bla sier at masser er en ressurs som i størst mulig grad bør gjenbrukes. Dispensasjon bør ikke brukes hverken for permanente eller midlertidige deponier. Lokalisering av deponier bør som hovedregel alltid skje som del av plan- og bygningsloven.
- Videreformidling av innspill fra NVE om å nytte veilederen om NVE sine saksområder i arealplanleggingen, og vedlegg 1 til denne som «sjekklister» i planarbeidet.

VFK, kulturarv arkeologi:

- KU (s. 154) viser at undersøkelsesplikten ikke er oppfylt. Vurderer underkjenning av KU for kulturminner. Konkret knyttet til Strand gård, med angivelig bolig fra tidlig 1500-tall. Kan traseen senkes slik at det blir overdekning? Vil vurdere innsigelse på reguleringsplannivå.
 - Bane Nor svarer at bygningen på Strand var tema i møte med VFK i februar, og at det i ref. fra møtet står at VFK skulle undersøke denne bygningen videre, men at dette ikke er fulgt opp.
 - VFK v/kulturarv har ikke myndighet til undersøkelser av private boliger, og mener undersøkelsesplikten påhviler tiltakshaver, og at bolig fra tidlig 1500-tall fanges opp av Kulturminneloverket.
 - Bane NOR peker på at de ikke har fått beskjed om at det er deres ansvar å følge opp dette videre.
- Ved Burum er det nærføring til 1700-talls tun. Avbøtende tiltak må inn.
- Traseen ligger høyt i terrenget ved Onsøy, og med høy bru. Er det mulig å senke traseen her?
 - Bane NOR redegjorde for at vertikalnivået ikke vil bli fastlagt i kommunedelplanen, men at endringer i fht foreslått løsning vil gi virkninger over lang strekning. Endelig høyde avgjøres gjennom videre optimalisering og fastsettes i reguleringen. Det er mange forhold som spiller inn for å få fastsatt høyden på traseen. Endringer kan gi komplikasjoner for andre forhold, som grunnforhold.

VFK, infrastruktur:

- Støtter behovet for massehåndteringsplan og at spredning av fremmede arter må unngås.
- Vil delta i videre dialog om flytting / endring av fylkesvei.

- Det må utarbeides plan for anleggsgjennomføring og trafikksikkerhetsplan.

VFK: Vilt og friluftsliv

- Har Bane NOR tilstrekkelig kunnskap om vilthensyn og friluftsinnteresser?
 - Bane NOR svarer at de har tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag og at disse tema er vurdert i hhv delutredning for naturmangfold og friluftsliv, by- og bygdeliv.