



# Plan og utredning

## Hensetting Fredrikstad-Sarpsborg

Sammendrag av merknader til planprogram med forslagsstillers kommentar

00A	Første utgave	14.03.2019	ANHB/ AFKOST	HESM	IRELIL
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen vestre linje, (Moss) – Sarpsborg, Fredrikstad-Sarpsborg, Sammendrag av merknader til planprogram med forslagsstillers kommentar		Antall sider: 45		Entrepriise:	
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: 965013		Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:	
Parsell: 13		ICH-13-A-27554		00A	
		Drifts dokument-/tegningsnummer:		Revisjon drift:	

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>FELLES</b>	<b>4</b>
1.1	Offentlige etater	4
(1)	Statens Vegvesen (SVV), 31.01.19, 201811026-15	4
(2)	Fylkesmannen i Oslo og Viken, 31.01.19, 201811026-17	5
(3)	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune (F, S og FK), 08.02.19, 201811026-23	8
(4)	Direktoratet for mineralforvaltning, 09.01.19, 201811026-3	13
1.2	Organisasjoner, lag og foreninger	14
(5)	Sarpsborg bondelag, 17.01.19, 201811026-4	14
(7)	Sammen for Sarpsborg, 30.01.19, 201811026-9	14
1.3	Grunneiere, berørte, privatpersoner	16
(7)	Kristoffer Hagen, 15.01.19, 201811026-1	16
(8)	Øvind Sund, 31.01.19, 201811026-12	16
<b>2</b>	<b>VALLE</b>	<b>17</b>
2.1	Offentlige etater	17
(9)	Hafslund Nett (HN), 30.01.19, 201811026-8	17
(10)	Statens Vegvesen (SVV), 31.01.19, 201811026-15	19
(11)	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune, 08.02.19, 201811026-23	21
2.2	Organisasjoner, lag og foreninger	23
(12)	Sammen for Sarpsborg, 30.01.19, 201811026-9	23
(13)	Hauge Lokalsamfunnsutvalg, 31.01.19, 201811026-14	23
2.3	Grunneiere, berørte, privatpersoner	24
(14)	Thorvald Grini og Jorunn Aasgaard, 20.01.19, 201811026-2	24
(15)	Gulli Saxegaard, 25.01.19, 201811026-5	25
(16)	Gunnar H. Humlekjær, 29.01.19, 201811026-7	25
(17)	Bente Johansen, 30.01.19, 201811026-10	26
(18)	Øvind Sund, 31.01.19, 201811026-12	26
(19)	Bjørn Tore Thoresen, 31.01.19, 201811026-13	26
<b>3</b>	<b>KAMPENES</b>	<b>27</b>
3.1	Offentlige etater	27
(20)	Hafslund Nett (HN), 30.01.19, 201811026-8	27
(21)	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune, 08.02.19, 201811026-23	29
3.2	Organisasjoner, lag og foreninger	30
(22)	Sammen for Sarpsborg, 30.01.19, 201811026-9	30
3.3	Grunneiere, berørte, privatpersoner	30
(23)	Elin Jelsnes, 01.02.2019, 201811026-16	30
(24)	Hans August Hauge, Bjørn Hauge, Charlotte Dyrnes Hauge, Jon Åsbjørn Hauge, 15.02.19, utsatt frist ifbm. befarng, 201811026-27	31
<b>4</b>	<b>KLAVESTAD</b>	<b>31</b>
4.1	Offentlige etater	31
(25)	Hafslund Nett (HN), 30.01.19, 201811026-8	31
(26)	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune, 08.02.19, 201811026-23	33
4.2	Organisasjoner, lag og foreninger	35
(27)	Sammen for Sarpsborg, 30.01.19, 201811026-9	35
4.3	Grunneiere, berørte, privatpersoner	35
(28)	Øvind Sund, 31.01.19, 201811026-12	35
(29)	Bjørn Tore Thoresen, 31.01.19, 201811026-13	35

(30)	Elise Marie Klavestad Grythe, 15.02.19 – utsatt frist ifbm. befarings, 201811026-25 .....	35
(31)	Anny Guro Bjørnstad Gustavsen, Elise MK Grythe, Hans Grythe, Bjørn Hauge, Hans August Hauge, Charlotte Dyrnes Hauge, Jon Åsbjørn Hauge, Britt Marlene Sørli, Eirik Sørli, Hanne Østby, Asbjørn Østby, Nils Ole Klavestad, Bjarne CB Bjørnstad Gustavsen 15.02.19 – utsatt frist ifbm. befarings, 201811026-26 .....	36
(32)	Hans August Hauge, Bjørn Hauge, Charlotte Dyrnes Hauge og Jon Åsbjørn Hauge, 15.02.19 – utsatt frist ifbm. befarings, 201811026-27 .....	40
(33)	Anny Guro og Bjarne CB Bjørnstad Gustavsen, 15.02.19, 201811026-28 .....	41

**5 REVISJONSOVERSIKT ..... 43**

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 4 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

## 1 FELLES

### 1.1 Offentlige etater

<b>(1) Statens vegvesen (SVV), 31.01.19, 201811026-15</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hensettingsanlegg vil ikke medføre store endringer i trafikken. SVV mener likevel det bør utføres en enkel trafikkanalyse som illustrerer dagens situasjon og hvilken endring i trafikk tall tiltaket medfører. Det bør gis omtale av trafikkavvikling i kryss og hvordan trafikken forventes å fordele seg på overordnet vegnett når det blir klart hvordan adkomst til anlegget blir.</li> <li>SVV ser positivt på at planprogrammet beskriver at behov for massetransport og anleggstrafikk skal vurderes på overordnet nivå. SVV mener at Bane NOR selv må utrede konsekvenser av massetransport på offentlige veganlegg. Tema som bør utredes er: <ul style="list-style-type: none"> <li>Trafikkfaglige utredninger av konsekvenser på offentlig veganlegg som følge av massetransport</li> <li>Konsekvenser for fremkommelighet for øvrig transport på vegnettet som følge av massetransport</li> <li>Redegjørelse av standard på vegnett som må tas i bruk og evt. tiltak som må gjøres for å ivareta trafiksikker transport</li> <li>Det bør vurderes tidlig hvor det blir aktuelt å plassere overskuddsmasser fra arbeidet med hensettingsanlegget</li> </ul> </li> <li>Tilrettelegging for sykkel- og gangadkomst bør være et viktig tema i arbeidet. Det bør vurderes om gående og syklende bør ha egen adkomst til anlegget (snarveg) dersom kjøreadkomst kan oppleves som omveg.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tiltaket skaper veldig lite ny trafikk. En trafikkanalyse vil derfor ikke være del av utredningen, men temaet vil bli omtalt i planbeskrivelsen.</li> <li>Behov for massedeponier (både midlertidige og permanente), massetransport og anleggstrafikk vurderes på et overordnet nivå i KU, jfr. planprogrammets kapittel 4.8. Det skal vurderes transportruter for masse- og anleggstrafikk. Detaljerte vurderinger av massedeponi gjøres i neste planfase. Bane NOR har et eget prosjekt som ser på massehåndtering i et helhetlig perspektiv i forbindelse med alle Inter City-prosjektene på Østfoldbanen. Kunnskapen fra analysen vil bli lagt til grunn i videre prosjektering.</li> <li>Konsekvenser for fremkommelighet for andre trafikanter på offentlig veganlegg i anleggsfase vil bli utredet. Tiltaket vil tilsluttes eksisterende vegnett. Muligheten for å sykle til og fra hensettingsanlegget vil dermed være begrenset av eksisterende vegnett.</li> </ol>
---	---	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>4. SVV legger til grunn at Bane NOR er opptatt av å tilrettelegge for en trafiksikker anleggsperiode. Det må tilrettelegges for gående og syklende der det er behov for det – særlig i punkt der anleggstrafikk skal krysse fortau/gang- og sykkelveg med tanke på sikt. Det må utredes om anleggsarbeidet kan påvirke fremkommelighet på det offentlige vegnettet, og eventuelle avbøtende tiltak. SVV legger til grunn at slik utredning er inkludert i temaet <i>Midlertidig omlegging av eksisterende infrastruktur</i>.</p> <p>5. Planarbeidet må redegjøre for universell utforming og vise hvordan dette ivaretas – for eksempel at transportsystemet skal være universelt utformet.</p> <p>6. SVV forutsetter at retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) legges til grunn for planarbeidet. Som et minimum bør planbestemmelsene stille krav om at grenseverdiene fra tabell 3 i retningslinjen gjøres gjeldende for planen. Støy må utredes tidlig i planprosessen. Samspillseffekter mellom støy- og luftforurensning må vurderes. SVV spør om det bør vurderes om enkelte områder kan være utsatt for støybelastning fra flere kilder, og påpeker at slik støybelastning må utredes samlet.</p>	<p>4. Trafikkavvikling og trafiksikkerhet i anleggsfasen vil bli behandlet i henhold til kapittel 4.8 Bygge- og anleggsperioden i planprogrammet.</p> <p>5. Universell utforming ivaretas i henhold til PBL §1-1, og vil bli beskrevet i tiltakets planbeskrivelse.</p> <p>6. Støy skal utredes i henhold til kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. Støy skal modelleres fra alle kilder og må utredes samlet. I tema friluftsliv by og bygdeliv (planprogrammet kap 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Eventuell vegtrafikkstøy som vil begrense seg til anleggsfasen, vil behandles i henhold til kapittel 4.8 bygge- og anleggsperioden i planprogrammet.</p>
<p><b>(2)</b> <b>Fylkesmannen i Oslo og Viken,</b> <b>31.01.19,</b> <b>201811026-17</b></p>	<p>Fylkesmannen hovedfokus i høringsprosessen er å ivareta nasjonale og vesentlige regionale interesser i planleggingen.</p> <p>1. Det er viktig med en føre-var-holdning når det gjelder støy- og lysforurensning. Fylkesmannen forutsetter at støy utredes for anleggsfasen og driftsfasen. Avvik må planlegges med tilstrekkelige avbøtende tiltak. Lysforurensning fra hensettingsanlegget må utredes som eget tema med</p>	<p>1. Støy skal utredes i henhold til kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv by og bygdeliv (planprogrammet kap 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Eventuell vegtrafikkstøy vil begrense seg til anleggsfasen, dette vil behandles i henhold til kapittel 4.8 bygge- og</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>vurdering av begrensning av lysbruk, type lys og avbøtende tiltak.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Alle planområdene må håndtere vann som drenerer til bekker, vassdrag og sjø. Fylkesmannen framhever særlig behovet for registrering av vannkvalitet/vanntilstand, kantvegetasjon og gårdsdammer. Avrenning/utspyling av slam og partikler og tiltak for begrensning av tilførselen i anleggsfasen må utredes. Det må avklares med Fylkesmannen om tiltakene kan kreve utslippstillatelse etter forurensningsloven. Fylkesmannen forutsetter at Bane NOR legger tidligere erfaringer til grunn når anleggsarbeidet krysser bekker.</li> <li>3. Det må gjennomføres naturfaglige feltregistreringer av kantvegetasjonen langs elver og bekker i planområdet.</li> <li>4. Fylkesmannen ønsker at vegetasjonsbeltene forblir intakte framfor senere restaurering.</li> <li>5. Den dyrkede jorda i planområdene er av svært god kvalitet. Arealene er blant landets mest verdifulle for matproduksjon. Dette forplikter planmyndighet og tiltakshaver til å ha jordvern og konsekvenser for dyrka mark høyt på agendaen gjennom planprosessen. Særlig viktig å ha fokus på avbøtende og kompensere tiltak når det gjelder nedbygging av matjord. I anleggsfasen er det viktig at matjord som skal føres tilbake flyttes og lagres slik at tilbakeføring kan utføres på en optimal måte.</li> <li>6. Anleggsarbeidet må utføres og riggplasser plasseres slik at det blir minst mulig trykkskader på arealer som senere skal dyrkes. Fylkesmannen forutsetter at Bane NOR knytter seg til NIBIOs kompetanse på områdene rundt tilbakeføring og anleggsfase.</li> </ol>	<p>anleggsperioden i planprogrammet. Eksponering og lysforurensning skal utredes i henhold til planprogrammets 4.4.2 friluftsliv by og bygdeliv.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Overvannshåndtering og eventuelle fordrøynings tiltak vil bli vurdert i videre planlegging. I en evt. senere reguleringsplanfase vil det bli gjort beregninger og vurderinger av avrenningshastighet fra området. Normalt vil utgangspunkt for en slik vurdering være at avrenningshastigheten ikke skal øke som følge av anlegget. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Det skal planlegges for bygging av vaskeanlegg. Løsninger for et slikt anlegg skal vurderes i det videre planarbeidet. Miljøkonsekvenser og forurensning vil bli utredet og omtalt i planbeskrivelsen og miljøprogram som skal følge planene.</li> <li>3. Feltregistreringer er en del av metoden for utredningen under Naturmangfold, jf. kap 4.4.3 i planprogrammet.</li> <li>4. Bevaring av vegetasjon og vegetasjonsbelter vurderes i henhold til planprogrammet under tema landskapsbilde (4.4.1), naturmangfold (4.4.3) og naturressurser (4.4.5). Bevaring av vegetasjon er lagt inn under kap. 4.8 Bygge og anleggsfasen i planprogrammet. Det skal søkes å bevare fremfor å anlegge nytt.</li> <li>5. Jordvernproblematikken settes høyt på agendaen og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.</li> <li>6. I planprogrammets kap. 4.8 Bygge- og anleggsperioden er det inkludert et nytt punkt som omhandler dette. Anleggsarbeidet må utføres og riggplasser plasseres slik at det blir minst mulig trykkskader på arealer som senere skal dyrkes, og skal planlegges i samråd med NIBIO eller tilsvarende kompetanse.</li> </ol>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>7. Eventuelle jordvanningsanlegg og drenering som blir berørt i anleggsperioden må erstattes slik at gode dyrkingsforhold beholdes.</p> <p>8. Ved anleggsarbeid på dyrka mark er det viktig at Bane NOR rådfører seg med Mattilsynet for å unngå spredning av plantesykdommer og uønskede/fremmede arter ved masseforflytning og bruk av maskiner i anleggsperioden. Områdene bør undersøkes for fremmede, skadelige arter slik at man kan bekjempe og hindre spredning av disse. Det bør etableres kontrollrutiner ved innkjøring av masser til planområdet. Før flytting av masser skal den ansvarlige i rimelig utstrekning undersøke om massene inneholder fremmede organismer som kan gi risiko for uheldige følger for det biologiske mangfoldet. Fylkesmannen viser til forskrift om fremmede arter § 24 punkt 4, og anbefaler Statens vegvesens rapport om fremmede, skadelige arter (nr. 387/2016) og Forsvarsbyggs <i>Håndbok i økologisk restaurering</i>.</p> <p>9. Fylkesmannen forutsetter at Bane NOR utarbeider massebalanseplan og plan for mellomlagring og deponering av masser parallelt med reguleringsplanarbeidet, før anleggsfasen. Dette bør legges inn som en føring i kommunedelplanen. Det er viktig at de minst konfliktfylte deponeringsstedene tas i bruk og fylles opp før eventuelt mer konfliktfylte deponeringsplasser tas i bruk. Overskuddsmasser bør, om mulig, brukes til gjenvinning i stedet for å legges i deponi.</p> <p>10. Framtidig utbyggingspress og arrondering av jordbruksarealene bør vurderes i konsekvensutredning.</p>	<p>7. Jordvanningsanlegg og drenering skal erstattes i tråd med gjeldende praksis for grunnverv og erstatning.</p> <p>8. Ved anleggsarbeid på dyrka mark og masseforflytning skal Bane NOR rådføre seg med Mattilsynet for å unngå spredning av plantesykdommer og uønskede/fremmede arter ved masseforflytning og bruk av maskiner i anleggsperioden. Dette vil bli omtalt i kommunedelplanen, men skal følges opp mer detaljert i senere planfaser. Det gjennomføres feltregistreringer i forbindelse med planarbeidet knyttet til kap. 4.4.3 Naturmangfold. Fremmede arter vil bli registrert.</p> <p>9. Behov for massedeponier (både midlertidige og permanente), massetransport og anleggstrafikk vurderes på et overordnet nivå i KU, jfr. planprogrammets kapittel 4.8. Det skal vurderes transportruter for masse- og anleggstrafikk. Detaljerte vurderinger av massedeponi gjøres i neste planfase. Bane NOR har et eget prosjekt som ser på massehåndtering i et helhetlig perspektiv i forbindelse med alle Inter City-prosjektene på Østfoldbanen. Kunnskapen fra analysen vil bli lagt til grunn i videre prosjektering.</p> <p>10. Bane NOR anser ikke at anlegget i seg selv vil stimulere til annen arealbruk, og vil ikke inkludere slike virkninger i utredningen. Arrondering av jordbruksarealene tas inn i utredningen av naturressurser (i henhold til planprogrammets</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 8 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

	11. Fylkesmannen ser positivt på at regionalt planmøte blir orientert om resultatet av konsekvensutredningen før Bane NOR tar stilling til hvilket alternativ det skal utarbeides kommunedelplan for.	4.4.5) der også områder som får for dårlig arrondering til videre drift tas inn i regnestykket for jord som går tapt. Det vil senere i prosessen vurderes makeskifte/jordskifte for berørte for det eller de hensettingsalternativene som blir valgt. 11. Det vil bli utarbeidet en konsekvensutredning for alternativene Valle, Kampenes og Klavestad. Konsekvensutredningen vil følge planen som går til behandling. Bane Nor er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i forbindelse med Fredrikstad og Sarpsborg stasjon. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter, myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet, og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så fram for planmyndigheten (den/de aktuelle kommunen(e)) for behandling.
<b>(3) Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune (F, S og FK),</b>	Fredrikstad bystyre behandlet forslag til høringsuttalelse datert 17.01.19 den 07.02.19, og vedtok enstemmig innstillingen formannskapsmøtet den 31.01.19. Bystyret vedtok også å delegere til formannskapet å fastsette endelig planprogram. Høringsuttalelsen er en felles uttalelse fra Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner mener det er avgjørende for regionens utvikling å få på plass et bedre togtilbud til Fredrikstad og Sarpsborg. Utbygging av	



Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
<b>08.02.19, 201811026-23</b>	<p>stasjonsområdene og dobbeltspor til Hafslund må ikke forsinkes.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planprogrammet må vise til at det foregår et utredningsarbeid om utbyggingsrekkefølge langs Østfoldbanen, og sammenhengen mellom utbyggingsrekkefølge for dobbeltspor og lokalisering av hensettingsanlegg i regi av Bane NOR.</li> <li>2. På grunn av usikkerheten knyttet til sammenhengene mellom utbygging av dobbeltspor og hensetting, mener F, S og FK at det er riktig å utrede alle tre alternativer foreslått av Bane NOR.</li> <li>3. Det nasjonale målet om reduksjon av støyplager (nedfelt i Nasjonal handlingsplan mot støy) bør nevnes i planprogrammet.</li> <li>4. I planprogrammet henvises det til Fylkesplan for Østfold vedtatt 26.02.2009 og stadfestning av revidert fylkesplan 20.06.2018. Rett henvisning er vedtak av fylkesplan 21.06.2018.</li> <li>5. Andre regionale planer som bør nevnes er: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regional plan for vannforvaltning i Nedre Glomma 2016-2021</li> <li>- Regional plan for fysisk aktivitet 2018-2029</li> <li>- Kulturminneplan for Østfold 2010-2022</li> <li>- Fylkesdelplan barn og unge</li> <li>- Vannforskriften</li> <li>- Regional plan for klima og energi 2019-2030 som er under utarbeiding</li> </ul> </li> <li>6. I planprogrammet kap. 1.7.1 henvises det til lokale planer for Fredrikstad kommune. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det henvises til Kommuneplan for Fredrikstad kommune for perioden 2011-2023. Det bør presiseres at dette er arealdelen av kommuneplanen.</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR er av Jernbanedirektorartet bedt om å se på muligheter for hvordan tilbudsforbedringer til Fredrikstad og Sarpsborg kan oppnås innenfor NTP-perioden uten fullstendig utbygging av dobbeltsporet langs Østfoldbanen. En slik etappevis utbygging kan medføre behov for andre områder for hensetting enn det som er vurdert for full utbygging. Planprogrammet kap. 1.9.1 er oppdatert og viser til at det foregår et utredningsarbeid om utbyggingsrekkefølge langs Østfoldbanen, og sammenhengen mellom utbyggingsrekkefølge for dobbeltspor og lokalisering av hensettingsanlegg i regi av Bane NOR.</li> <li>2. Alle tre alternativer skal utredes i konsekvensutredningen og det skal lages optimaliserte tekniske løsninger for alle tre alternativer.</li> <li>3. Planprogrammet kap. 1.5 er revidert slik at det henvises til Nasjonal handlingsplan mot støy.</li> <li>4. Vedtaksdato på fylkesplan er revidert i planprogram.</li> <li>5. Opplistede planer er tatt inn i planprogrammet.</li> <li>6. Oversikten over lokale planer i Fredrikstad er oppdatert i tråd med innspillet.</li> </ol>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 26. april 2018, er ikke nevnt i planprogrammets kapittel 1.7.1. Denne bør inkluderes da den er den overordnede planen i det kommunale planhierarkiet. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Under overskriften "andre planer med relevans for planarbeidet" er informasjon om planstatus utdatert for flere av de omtalte planene. Kommunedelplan for naturmangfold ble vedtatt 18.10.2018</li> <li>- Kommunedelplanene for kultur og for næringsutvikling er gjeldende, men det bør nevnes at disse er under rulling.</li> <li>- Klima- og energiplan for Fredrikstad kommune (2013-2017) er under rulling og bør være med på listen.</li> </ul> </li> <li>- Trafikksikkerhetsplan 2014-2017 bør være med på listen.</li> </ul> <p>7. I planprogrammet kap. 1.7.2 henvises det til lokale planer for Sarpsborg.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nylig vedtatt Handlingsplan mot støy, Fredrikstad og Sarpsborg 2018-2023 bør nevnes</li> </ul> <p>8. Planprogrammet 1.9.1 omhandler regionale planer. Rulling av regional transportplan pågår ikke lenger.</p> <p>9. F, S og FK viser til Handlingsplan mot støy Fredrikstad og Sarpsborg 2018-2023, og om at kommunene har en målsetning om å redusere støyplagen med 10% innen 2020 sammenlignet med 1999. Vurdering av hensetting bør vurderes nøye med hensyn til støypåvirkning på boliger, barnehage og annen støyfølsom bruk. Vurderingen bør følge Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)</p>	<p>7. Handlingsplan mot støy, Fredrikstad og Sarpsborg 2018-2023 er tatt inn.</p> <p>8. «Under rulling» er fjernet for regional transportplan og avsnittet er skrevet om på bakgrunn av dette.</p> <p>9. Støypåvirkning på boliger vil bli modellert og fulgt opp i henhold til retningslinjene. Støy skal utredes i henhold til kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv by og bygdeliv (planprogrammet kap 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Eventuell vegtrafikkstøy vil begrense seg til anleggsfasen, dette vil behandles i henhold til kapittel 4.8 bygge- og anleggsperioden i planprogrammet.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>10. Planprogrammets kap. 1.9.2 omhandler Fredrikstad kommune. Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad er ikke lenger på høring. Planen er vedtatt i styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma, og skal vedtas i Bystyret i Fredrikstad i februar 2019. Forslag til reguleringsplan for fv. 109 skal etter planen på høring i januar 2019. SVV sikter mot vedtak av planen høsten 2019.</p> <p>11. Potensialet for overføring av gods fra veg til bane bør utredes for alle alternativer.</p> <p>12. Kap 4.1 og 4.2 om metode og referansealternativ. Hvis det vurderes flere alternativer innenfor et planområde, må det gjennomføres en konsekvensutredning av hvert alternativ hver for seg. Dette må gjøres for å kunne veie alternativene mot hverandre.</p> <p>13. For de ikke-prissatte konsekvensene i kap. 4.1 og 4.2 skriver Bane NOR at referansealternativet innebærer at hvert alternativ sammenlignes med den arealbruken som vil være i området om en ikke bygger hensetting. F, S og FK forutsetter at for arealene som er satt av til nærings- eller boligbebyggelse i reguleringsplan, kommuneplan eller fylkesplan, er referansealternativet en situasjon hvor området bygges med nærings- eller boligbebyggelse.</p> <p>14. Kap. 4.3.2 om støy. Dersom valgt alternativ medfører økt trafikk på jernbanen til hensettingsanlegget, må også støy forbinder med denne trafikkøkningen beregnes.</p> <p>15. Kap. 4.4 om ikke-prissatte konsekvenser. I tillegg til påvirkningen av tiltaket på ikke-prissatte konsekvenser isolert sett, må også nåværende og sannsynlig framtidig samlet belastning utredes (jf. prinsippet i naturmangfoldloven § 10).</p>	<p>10. Kommunedelplan for ny bru over Glomma ble vedtatt 07.02.2019, punkt 1.7.1 i planprogrammet er revidert. Datoer for fv. 109 er gjennomgått under pkt. 1.9.2.</p> <p>11. Hensettingsanlegget er ikke et tiltak for godstrafikken og hensettingsanleggene har ingen synergieffekt for godstransport. Overføring av gods fra veg til bane vil derfor ikke være en effekt ved anleggene, og vil ikke bli utredet. For Valle-alternativet vil eventuell effekt for Rolvsøy godsterminal bli utredet som en prissatt konsekvens.</p> <p>12. Der det er flere aktuelle alternativ innenfor et planområde vil disse bli konsekvensutredet hver for seg. Dette er tydeliggjort i planprogrammet i kap. 3.</p> <p>13. Referansealternativet skal inkludere framtidige utbygginger som en kan påregne gjennomført når hensettingsanlegget ferdigstilles, og som det er mulig å vurdere omfanget av. Det krever at tiltaket er fastlagt i planer som gir rett til utbygging. Arealbruk i henhold til vedtatte reguleringsplaner vil inngå i referansealternativet. Dette er tydeliggjort i planprogrammet under kap 4.2.</p> <p>14. Dersom valgt alternativ medfører økt trafikk på jernbanen til hensettingsanlegget, skal også støy knyttet til denne trafikkøkningen beregnes. Dette er inkludert i planprogrammet kap. 4.3.2.</p> <p>15. Samlet belastning med hensyn til naturmangfold vil bli utredet for alle lokaliseringalternativ, jfr. planprogrammet kap 4.4.3.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>16. Kap. 4.4.2 om friluftsliv/by- og bygdeliv. Det må tydeliggjøres at bebyggelse i konsekvensutredningen må deles i antall boenheter som blir berørt, og antall andre berørte bygg.</p> <p>17. Kap. 4.4.3 om naturmangfold. Kartlegging av viktige viltområder i Sarpsborg fra 1994 bør skrives under "Kunnskapsgrunnlag og veiledere".</p> <p>18. Kap. 4.4.4 om kulturarv. For alle tre alternativer må en påregne arkeologiske registreringer for å avklare forholdet til ikke tidligere kjente fredete kulturminner.</p> <p>19. Kap. 4.4.5 om naturressurser. Nedbygging av matjord er en nasjonal utfordring. Ved valg av område må man finne en løsning som gir minst mulig tap av dyrka mark.</p> <p>20. Kap. 4.4.5 om naturressurser. Dersom dyrka mark tas ut av produksjon, skal det redegjøres for muligheten for nydyrking eller flytting av jord til erstatning for tapt produktiv jord. Viser til vedtak i fylkesutvalget 23.01.2017 om jordflytting i samferdselsprosjekter.</p> <p>21. Kap. 4.4.5 om naturressurser. Selv om skogen som produksjonsressurs regnes som en prissatt ressurs, bør klimaeffekten av tapt skogareal vurderes som en ikke-prissatt naturressurs.</p> <p>22. Generelt bør klimaeffekter forbundet med valg av areal og gjennomføring av utbygging tas med og redegjøres for. Dette er klimaeffekter som er separat fra at jernbanedrift som transportmetode er klimagunstig.</p> <p>23. Overvannsproblematikk knyttet til mengde og kvalitet, både i anleggsfase og driftsfase, må utredes godt.</p>	<p>16.Under 4.4.2 om friluftsliv/by- og bygdeliv er det tydeliggjort at bebyggelse i konsekvensutredningen skal deles i antall boenheter som blir berørt, og antall andre berørte bygg.</p> <p>17.Kartlegging av viktige viltområder i Sarpsborg er lagt til under «kunnskapsgrunnlag og veiledere» under kap. 4.4.3.</p> <p>18.Det påregnes arkeologiske registreringer for et eller flere lokaliseringsalternativer for å avklare forholdet til ikke tidligere kjente fredete kulturminner tidlig i prosessen.</p> <p>19.Jordvernproblematikken utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.</p> <p>20.Følgende ordlyd er tatt inn under kap. 4.4.5. "Dersom dyrka mark tas ut av produksjon, skal det redegjøres for muligheten for nydyrking eller flytting av jord til erstatning for tapt produktiv jord. Viser til Fylkesplan for Østfold, Østfold mot 2050, vedtatt 21.06.2018 retningslinje 3.1.2."</p> <p>21.Skogens effekt som klimaskjerm og effekten for landbruket skal utredes i det videre arbeidet med konsekvensutredning der det er relevant, i henhold til planprogrammets 4.4.5 naturressurser.</p> <p>22.Klimaeffekter behandles på flere nivåer i planarbeidet. Det skal lages et miljøbudsjett for tiltaket som bl.a. vil redegjøre for klimabelastningen fra tiltaket. I vurdering av naturressurser vil eventuelle endringer i lokalklima/ påvirkning av skog som klimaskjerm bli vurdert og omtalt.</p> <p>23.Overvannshåndtering og eventuelle fordrøyningsiltak vil bli vurdert i videre planlegging. I en evt. senere reguleringsplanfase vil det bli gjort beregninger og vurderinger av avrennings-hastighet fra området. Normalt vil utgangspunkt for en slik vurdering være at avrenningshastigheten ikke skal øke som</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 13 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

	<p>24. Kap. 4.8 om bygge- og anleggsperioden. Mener at klimaeffekter knyttet til anleggsperioden bør beskrives. Det bør gjøres en sammenligning med et fossilfritt alternativ (fossilfri anleggsplass).</p> <p>25. Kap. 5.2 om prosess for medvirkning. Ber om at konsekvensutredningen sendes til planmyndighetene for kvalitetssikring før ferdigstilling. Det bør legges opp til at politiske organer blir orientert om konsekvensutredningen før forslag til kommunedelplan behandles.</p>	<p>følge av anlegget. Anlegget vil til enhver tid måtte følge gjeldende regler for miljøpåvirkning. Miljøkonsekvenser og forurensning vil bli utredet og omtalt i planbeskrivelsen og miljøprogram som skal følge planene.</p> <p>24. Klimaeffekter behandles på flere nivåer i planarbeidet. Utredningskrav som foreligger vil bli fulgt opp. Det skal lages et miljøbudsjett for tiltaket som bl.a. vil redegjøre for klimabelastningen fra tiltaket.</p> <p>25. Det vil bli utarbeidet en konsekvensutredning for alternativene Valle, Kampenes og Klavestad. Konsekvensutredningen vil følge planen som går til behandling. Bane Nor er tiltakshaver for prosjektet, og ansvarlig for prosjektering, konsekvensutredning og utarbeidelse av forslag til kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg i forbindelse med Fredrikstad og Sarpsborg stasjon. Bane NOR ønsker en løpende dialog med planmyndigheter, myndigheter på fylkesnivå og allmennheten i denne prosessen. Dialogen med planmyndigheten vil skje i form av løpende møtevirksomhet på administrativt nivå og dialog med politisk nivå i form av informasjons- og drøftingsmøter med politiske organer i kommunene. I disse møtene vil Bane NOR orientere om arbeidet, og drøfte de avveininger som tas fram mot anbefaling av ett alternativ. Det er Bane NORs ansvar å anbefale en løsning, og utarbeide et forslag til kommunedelplan for denne. Kommunedelplanen med konsekvensutredning legges så fram for planmyndigheten (den/de aktuelle kommunen(e)) for behandling.</p>
<b>(4)</b> <b>Direktoratet for mineralforvaltn</b>	1. Direktoratet for mineralforvaltning kan ikke se at de tre utredningsalternativene for planområder kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser, tildelte rettigheter eller masseuttak. Det er ikke vurdert større uttak av	1. Tas til orientering

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 14 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
ing, 09.01.19, 201811026-3	kommersiell natur. Direktoratet for mineralforvaltning har derfor ingen merknader til planprogrammet.	

## 1.2 Organisasjoner, lag og foreninger

<b>(5)</b> <b>Sarpsborg bondelag,</b> <b>17.01.19,</b> <b>201811026-4</b>	1. Sarpsborg bondelag krever at hensetting blir etablert utenfor dyrka mark. Det er viktig å finne alternativer som tar vare på kulturlandskap og arrondering. Østfold fylke er viktig for å oppnå nasjonale mål om økt matproduksjon og for å sikre høyest mulig selvforsyning. 3 % av landet er dyrka mark, og Østfold innehar ca. 1/5 av kornarealene. Bondelaget ønsket at det blir tatt spesielle hensyn der utbygging berører dyrka mark. En god måte for å hindre nedbygging av matjord, vil være å benytte andre arealer enn dyrka mark – f.eks. fjell og lavbonitet skogsområder. Det finnes arealer ved Kampenes som i liten grad kommer i konflikt med jordvernet.	1. Jordvernproblematikken står høyt på agendaen og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.
<b>(7)</b> <b>Sammen for Sarpsborg,</b> <b>30.01.19,</b> <b>201811026-9</b>	Mener at det foreligger stor usikkerhet, vesentlige endringer og ny informasjon knyttet til de planer og tidligere vedtak som planen for hensettingsanlegg bygger på. Viser til brev fra Stortinget datert 15.01.19 angående sak om bompenger, om at dersom det gjøres vesentlige endringer i forutsetningene for saken som lå til grunn for Stortingets vedtak, bør saken forelegges Stortinget på nytt. Mener dette kan brukes som argumentasjon mot planen for hensettingsanlegg. Som grunnlag for argumentet om at det har skjedd vesentlige endringer i beslutningsgrunnlaget for å planlegge hensetting, viser forfattere av innspill til flere forhold:	Hensettingsprosjektet for Fredrikstad-Sarpsborg er en del av InterCity-prosjektet på Østfoldbanen. Planprogrammet for hensetting omfatter ikke en revurdering av tidligere valg knyttet til stasjonsstruktur og trasé for dette prosjektet. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Fredrikstad og deretter Sarpsborg stasjon er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostnader har økt vesentlig for IC-strekningen. Dette er en vesentlig endring av beslutningsgrunnlaget for KDP IC Østfoldbanen.</li> <li>- Det planlegges ikke lenger dobbeltspor mellom Sarpsborg og Halden, som de mener er i strid med IC Østfoldbanens formål om å binde Østlandet sammen.</li> <li>- Det er ikke forelagt planer om nytt godsspor mellom Sarpsborg-Ski. Innspilllets forfatter mener at det må utarbeides planer for videreføring av gods fra Sverige og inn i Norge, helst en KVU for effektiv godstrafikk og utenlandstrafikk Oslo – Gøteborg, der man utreder hvordan ny infrastruktur kan betjene og styrke mellomliggende regioner.</li> <li>- Usikkerhet knyttet til behov for dobbeltspor Sarpsborg-Fredrikstad. Mener at begrunnelsen for å bygge dobbeltspor på strekningen vil være økt kapasitet på gods. Mer godstrafikk forutsetter imidlertid mer kapasitet på strekningen Ski-Moss.</li> <li>- Stortinget har forutsatt at dobbeltspor skal ha hastighet på minst 250 km/t, og det er siden understreket at IC-nettet skal danne grunnlag for senere høyhastighetsnett. For Østfold betyr det at dobbeltspor skal kunne benyttes som høyhastighetstog Oslo-Gøteborg. Stortingets bestilling brytes dersom dobbeltspor ikke kan eller vil bli forlenget til Sarpsborg, Halden og Gøteborg.</li> <li>- Kostnadsoverskridelser og utsettelse av framdrift utgjør vesentlige endringer i forutsetningene, tilliten, grunnlaget og ansvaret for prosjektet.</li> <li>- Det foreligger stor lokal motstand mot foreliggende planer.</li> </ul>	<p>trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012.</p> <p>Flere av punktene i merknaden er knyttet til overordnede vurderinger av InterCity-prosjektet og jernbanepolitikken i Norge, og ligger således utenfor de rammene som er gitt for det aktuelle prosjektet Hensetting Fredrikstad – Sarpsborg. Merknadene tas til orientering, men anses ikke å være merknader til planprogrammet for hensetting. Merknaden medfører ingen endringer i planprogrammet.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 16 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
---	-------------------------	---------------------

### 1.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

<b>(7)</b> <b>Kristoffer Hagen,</b> <b>15.01.19,</b> <b>201811026-1</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Planprogrammet sier ikke noe om hvor mange arbeidsplasser som kreves ved et hensettingsanlegg av denne størrelsen. Ønsker opplyst erfaringstall for arbeidsplasser fra andre anlegg. I planprogrammet for Hensetting Moss vises det til at en hensettingsplass genererer ca. 1,5 til 2 arbeidsplasser.</li> <li>Ber om at reisemåte for arbeidstakere til og fra hvert alternativ vurderes. Det er stor forskjell på reisemåte for tre alternativene. Valle har et større antall boliger i gang- og sykkelavstand, og ligger langs tre hovedbusslinjer. Klavestad ser ut til å basere seg på privatbil. Reisemåten til anlegget bør tillegges vekt på grunn av arbeidsplassene som genereres.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Et hensettingsanlegg krever ikke veldig mange ansatte. Antall arbeidsplasser kommer an på hvor stort anlegget blir og dette vil bli omtalt i planutarbeidelsen, jfr. planprogrammets kap 4.5.2 regionale virkninger.</li> <li>Anlegget vil generere et begrenset antall arbeidsplasser. Behov for varetransport blir moderat, og samlet reiseaktivitet til/fra anlegget vil ikke bli stor. Kommunedelplanen vil omtale trafikken til/fra anlegget, men det anses ikke nødvendig med en omfattende trafikkanalyse.</li> </ol>
<b>(8)</b> <b>Øivind Sund,</b> <b>31.01.19,</b> <b>201811026-12</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Mener at IC-prosjektene bærer preg av dårlig overordnet planlegging med valgte trase fra Moss til svenskegrensen. Jernbaneverket (Bane NOR) har forsømt sin plikt til å påpeke hvilke økonomiske og tekniske rammer prosjektet har.</li> <li>Stortinget og regjeringen har kommet med tilleggskrav til banestrekningen (IC) som ikke er innarbeidet, herunder krav til hastighet, støy, lokalmiljø, kurvatur og overføring av gods til bane og passasjerer fra fly til bane. Flere punkter, se innspill.</li> <li>I henhold til gjeldende IC-planer med stasjon i Råde vil det ikke bli marked for å øke antall avganger fra Sarpsborg og Halden. Når antall passasjerer og frekvenser blir likt som i dag, faller behovet for alternativer ved Kampenes og Klavestad bort.</li> <li>Det ser ut til at det vil bli valgt en annen trase for Østfoldbanen grunnet politisk situasjon, grunnforhold, gods, passasjergrunnlag osv. Mener det vil være naturlig at det anlegges godsterminal nær E6 og næringsområdet Tofteberg ved Glomma, og at hensetting bør bli etablert i dette området.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hensettingsprosjektet for Fredrikstad-Sarpsborg er en del av InterCity-prosjektet på Østfoldbanen. Planprogrammet for hensetting omfatter ikke en revurdering av tidligere valg knyttet til stasjonsstruktur og trasé for dette prosjektet. Et hensettingsanlegg i tilknytning til Fredrikstad og Sarpsborg stasjoner er en forutsetning for å øke antall togavganger når nytt dobbeltspor er ferdigstilt. Hvis en ikke har tilstrekkelig plass til hensetting av tog vil en ikke kunne tilby frekvensøkningen og reisetidsreduksjonen som Inter City-prosjektet har som mål, og den samfunnsøkonomiske gevinsten av Inter City-utbyggingen blir ikke realisert. Utbyggingen av Inter City er et viktig tiltak for å nå Stortingets mål om at all trafikkvekst i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange, ref. NTP 2018-2029 og Stortingets klimaforlik 2012</li> </ol> <p>2-5  Flere av punktene i merknaden er knyttet til overordnede vurderinger av InterCity-prosjektet og jernbanepolitikken i Norge, og ligger således utenfor de rammene som er gitt for det aktuelle</p>



<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 17 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
--	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	5. Ønsker at alt videre arbeid med IC gjennom Østfold avventes til en samlet plan for godstrafikk, utenlandstrafikk og lokaltrafikk er laget.	prosjektet Hensetting Fredrikstad – Sarpborg. Merknadene tas til orientering, men anses ikke å være merknader til planprogrammet for hensetting. Merknaden medfører ingen endringer i planprogrammet.

## 2 VALLE

### 2.1 Offentlige etater

<b>(9) Hafslund Nett (HN), 30.01.19, 201811026-8</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I kommunene er høyspenningsanlegg bygget etter anleggskonsesjon gitt av NVE. Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra plan- og bygningsloven. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.</li> <li>2. HN har regionale kraftledninger innenfor planavgrensning. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.</li> <li>3. Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.</li> <li>4. Innenfor planavgrensning er en 47/52 kV regional kraftledning Raa-Greåker. Byggeforbudsbeltet langs denne kraftledningen strekker seg 16,5-20,5 meter (8,25-10,25 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen).</li> </ol>	Punktene 1.- 9. tas til følge.
--	--	--------------------------------

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
---	-------------------------	---------------------

	<p>5. Kraftledningen Raa-Sandem (47/52 kV) ligger på grensen til planavgrensning. Byggeforbudet er 16,2 meter (8,1 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen).</p> <p>6. HN ber om at dersom endelig planavgrensning kommer i nærheten av HN sine kraftledninger, må traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370-høyspenningsanlegg.</p> <p>7. Planlagt ny bebyggelse som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. HN oppstiller en del vilkår for at ev. omlegginger av nevnte kraftledning skal kunne gjennomføres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye kabler/luftledninger som skal erstatte eks. anlegg må minst ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.</li> <li>- Ønsker om omlegging må meldes til HN i god tid da det kan være en tidkrevende prosess.</li> <li>- Krever full kostnadsdekning for omlegging.</li> <li>- Må påregnes krav om tidsrom og tider på året utkobling må avgrenses til.</li> </ul> <p>8. Anlegg som er under 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. Innenfor planavgrensningen er det ikke HN som drifter og eier distribusjonsnettet. Forhold knyttet til dette må avklares med Fredrikstad Energi.</p> <p>9. Innspillet inneholder også forutsetninger for bruk av vedlagte kart og innspill om inntegning på plankart. For inntegning i plankart spiller de inn følgende: I plankart skal ikke spenningsnivået tegnes inn, parallelle ledninger i luftstrek skal tegnes som en linje. Høyspentledninger under bakken skal ikke tegnes inn.</p>	
--	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 19 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

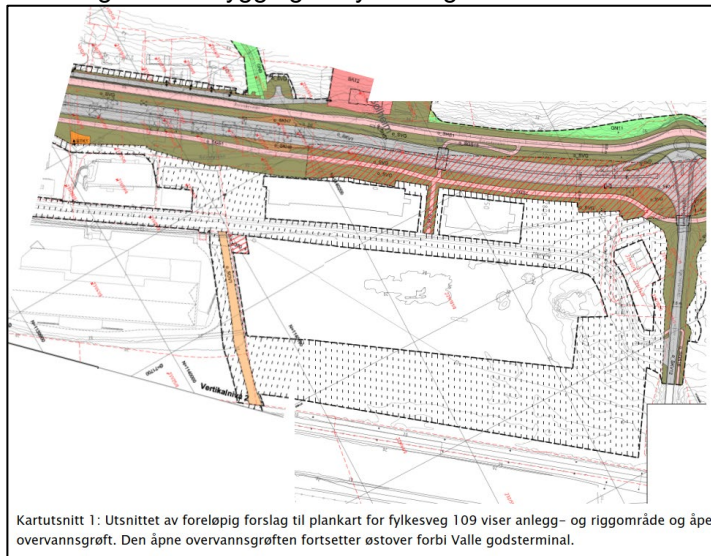
<b>(10) Statens vegvesen (SVV), 31.01.19, 201811026-15</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det planlegges ny infrastruktur ved Valle, som ny fylkesveg 109 og ny bro over Glomma. Grensesnitt, koordinering og optimalisering av planarbeidet er viktig. SVV legger til grunn at det også senere vil bli behov og muligheter for å gi mer spesifikke uttalelser, og at SVV får bidra i vurderinger som angår fylkesvegnettet.</li> <li>2. Plassering av hensetting nord for næringsbebyggelsen i Dikeveien er i strid med reguleringsplan for fylkesveg 109, dersom hensettingstiltaket kommer før eller samtidig med anleggsperioden for fylkesveg 109. Langs Dikeveien er det oppført nytt bygg og bygg som er under oppføring som ikke framgår av kartet med planavgrensning (s. 16 i planprogrammet). SVV planlegger anleggs- og riggområde øst for Dikeveien og har inngått avtale med grunneier. SVV har ikke funnet andre egnede og tilgjengelige riggområder på</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det vil bli opprettet dialog med SVV angående ny infrastruktur ved Valle, ny fylkesveg 109 og ny bro over Glomma.</li> <li>2. At plassering av hensetting nord for næringsbebyggelsen i Dikeveien er i strid med reguleringsplanen for fv. 109 vil bli vurdert som en konsekvens under lokale virkninger i henhold til planprogrammets kap. 4.5.1. Hensettingsalternativ på nordsiden av jernbanesporet kommer som nevnt i konflikt med riggområdet hvis hensettingsprosjektet bygges før eller samtidig. Bane NOR merker seg innspillet i forhold til riggområdet og overvannsrøftas lokalisering. Dette må avklares i det videre arbeidet. Det vises for øvrig til punktet over om dialog mellom Bane NOR og Statens vegvesen knyttet til utbyggingen i området. Kartene som er benyttet i planprogrammet ble utarbeidet før de aktuelle byggene var innarbeidet i kartgrunnlaget. I videre arbeid vil de aktuelle byggene bli innarbeidet i arbeidsmodeller og kart.</li> </ol>
--	---	--

Innspillnr.,  
avsender,  
dato, Referansenr.  
Bane NOR

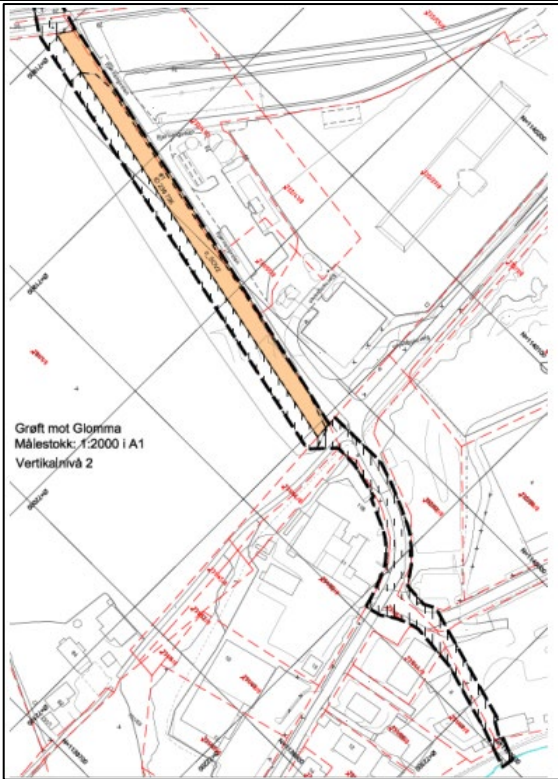
**Oppsummering av merknad**

**Bane NORs kommentar**

strekningen for utbygging av fylkesveg 109.



SVV planlegger etablering av åpen overvannsgrøft innenfor planområdet ved Valle. Denne skal etableres syd for Rolvsøy godsterminal. Bane NOR må ta hensyn til denne i det videre arbeidet.

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	 <p>Utsnittet av foreløpig forslag til plankart for fylkesveg 109 viser åpen overvannsgrøft sydvest for Rolvsøy godsterminal.</p>	
<b>(11) Fredrikstad kommune,</b>	1. Planprogrammets kap. 3.1 omhandler Valle. En hensetting på Valle vil ligge nær Valle godsterminal. F, S og FK mener eventuelle synergieffekter av en samlokalisering av hensettingsanlegg og godsterminal bør utredes.	1. Hensettingsanlegget er ikke et tiltak for godstrafikken og hensettingsanleggene har ingen synergieffekt for godstransport. Overføring av gods fra veg til bane vil derfor ikke være en effekt ved anleggene, og vil ikke bli utredet. For Valle-

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 22 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
<b>Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune, 08.02.19, 201811026-23</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kap. 4.4.2. om friluftsliv/by- og bygdeliv. Mener at det i tillegg til barrierevirkning mellom turområdene i Fredrikstadmarka og langs Glommastien må nevnes at mange skoleelever krysser planområdet på veg fra boligområdene Hauge, Omberg og nes til Hauge barneskole og Haugeåsen ungdomsskole.</li> <li>3. Kap. 4.4.3 om naturmangfold. På Valle er det, i tillegg til rødlisteartene som er nevnt, funnet nikkebrønsle (2007) og muserumpe (2012) i grøfta/Bekken langs Dikeveien. I forbindelse med grøfterensking i juni 2018, undersøkte naturforvalterne i Fredrikstad kommune lokalitetene, men plantene ble ikke gjenfunnet.</li> <li>4. Kap. 4.4.4 om kulturarv. Det er registrert et betydelig antall fredete kulturminner. Flere av disse er helleristninger som det ikke er mulig å undersøke videre med en arkeologisk utgraving dersom det skulle bli aktuelt.</li> <li>5. Kap. 4.4.5 om naturressurser. Under antatte problemstillinger beskrives jordsmonnressursen på Valle og Klavestad allerede med forskjellig vektning. Mener disse i utgangspunktet bør betraktes som relativt likeverdige inntil fullstendig utredning er gjennomført.</li> </ol>	<p>alternativet vil eventuell effekt for Rolvsøy godsterminal bli utredet som en prissatt konsekvens.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Informasjonen tas med i fagrapport KU friluftsliv/by- og bygdeliv i henhold til kap. 4.4.2.</li> <li>3. Informasjonen synes usikker og legges ikke til grunn som føring i planprogrammet, men vurderes på lik linje med annen informasjon i konsekvensutredningen jfr. 4.4.3 i planprogrammet. Det vil gjennomføres en registrering som en del av konsekvensutredningen.</li> <li>4. Det er supplert med informasjon om at det finnes helleristninger i kap. 4.4.4.</li> <li>5. Beskrivelsen av jordsmonnressursene på Valle/Klavestad er skrevet om i kap. 4.4.5. Konsekvensutredningen vil vise verdiene på de ulike områdene, jfr. planprogrammet kap 4.4.5.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 23 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

## 2.2 Organisasjoner, lag og foreninger

<b>(12)</b> <b>Sammen for Sarpsborg,</b> <b>30.01.19,</b> <b>201811026-9</b>	1. Momenter taler for delt løsning Valle/Kampenes på grunn av logikk og logistikk. Dersom Fredrikstad får dobbelt så mange avganger mot Oslo som Sarpsborg, bør et hensettingsanlegg legges i Fredrikstad. Ikke rettferdig at Fredrikstad får store fordeler med kort reisetid og mange avganger til Oslo, mens Sarpsborg får færre avganger og i tillegg et hensettingsanlegg.	1. Prosjektet tar utgangspunkt i at dobbeltspor bygges ut til Sarpsborg. Synspunkt tas til orientering.
<b>(13)</b> <b>Hauge Lokalsamfunn utvalg,</b> <b>31.01.19,</b> <b>201811026-14</b>	Lokalsamfunnsutvalget berøres av flere store prosjekter med betydelige inngrep i området – ny fv. 109, dobbeltspor og utvikling av Dikeveien handelsområde. Flere beboere blir rammet på ulike vis og gjennom lengre tid, og opplever utrygghet og belastning av dette. 1. Det skisserte området framstår som egnet og i tilknytning til terminalen på Valle. Ser likevel utfordringer ved anlegget, som ønskes utredet: <ol style="list-style-type: none"> <li>Miljømessige forhold, støy som kan uroe selv på natten</li> <li>Beslag av områder som er attraktive for næringsvirksomhet</li> <li>Beslag av områder som er attraktive til jordbruksformål</li> <li>Arealkrevende prosjekt</li> <li>Nærheten til boligområder, Vallefjellet, Nes og Omberg</li> <li>Økt trafikkbelastning som følge av anlegget</li> <li>Løsninger med grunneiere</li> <li>Medvirkning med involverte</li> </ol>	1. <ol style="list-style-type: none"> <li>Støy vil bli utredet i henhold til planprogrammets kap. 4.3.2. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper.</li> <li>Beslag av områder som er attraktive for næringsvirksomhet vil bli utredet i henhold til planprogrammets 4.5.1 Lokale virkninger.</li> <li>Beslag av områder som er attraktive til jordbruksformål vil bli utredet i henhold til planprogrammets 4.4.5 Naturressurser.</li> <li>Det vil fremkomme av dokumentene at det er et arealkrevende prosjekt.</li> <li>Nærheten til boligområder, Vallefjellet, Nes og Omberg vil bli utredet under 4.5.1 Lokale virkninger og «livet mellom husene» blir utredet i henhold til friluftsliv/by- og bygdeliv 4.4.2.</li> <li>Tiltaket skaper lite ny trafikk. En trafikkanalyse vil derfor ikke være del av utredningen, men temaet vil bli omtalt i beskrivelsen av planen.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 24 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	2. Informasjonsmøter ble holdt i Fredrikstad – oppleves underlig at et møte legges her når alle berørte befinner seg lenger nord.	g. Grunnerverv innarbeides som et nytt kap 5.4 i planprogrammet: "Utgangspunktet for formelt grunnerverv er en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan vil vise hvilke arealer som berøres av utbyggingen; varig eller midlertidig i anleggsperioden. Planen gir utbygger grunnlag for å kreve eller skaffe hjemmel til disse arealene for å kunne gjennomføre tiltaket. Avtalene inngås innenfor ekspropriasjonsrettslige regler. Bane NOR søker i størst mulig grad å komme fram til minnelige avtaler, eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes har tiltakshaver anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter. For midlertidig bruk av arealer til anleggsformål, som områder for rigg og mellomlagring av masser, vil det bli inngått leieavtale og fastsatt krav til istandsetting". h. Medvirkning med involverte er beskrevet og vil gjennomføres i henhold til kap. 5.2 i planprogrammet. 2. To Informasjonsmøter i forbindelse med varsel om oppstart og planprogram ble avholdt, et i Sarpsborg og et i Fredrikstad. Begge møtene hadde tilnærmet likt innhold. Møtested ble valgt pga. møtefasiliteter.

### 2.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

<b>(14)</b> <b>Thorvald Grini og Jorunn Aasgaard,</b>	1. Er sterkt imot hensettingsområde øst for jernbanen ved Valle. Ønsker at området øst for jernbanen ved Valle tas ut av planen og ikke utredes videre med hensyn til jordvernet. Ønsket at planen avgrenses til området i vest hvor det ikke er jordbruk i dag. Forfattere av innspillet er eiere av gnr 733 bnr 1 (Omberg) i Fredrikstad. Eiendommen ligger sentralt i hensettingsområdet	1. Jordvernproblematikken står høyt på agendaen og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.
--	--	---



<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 25 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
<b>20.01.19,</b> <b>201811026-2</b>	for Valle. Området øst for jernbanen er et stort, sammenhengende jordbruksområde og svært lite egnet for hensetting. Det dyrkes matkorn på området i dag, og matjordene har høy kvalitet. Kornproduksjon er driftsgrunnlaget i dette området, og de berørte gårdene er ikke større enn at de må opprettholde sitt areal for å fortsette driften. Kampenes er et bedre egnet område for hensetting ut ifra hensynet til arealressurser. 2. Området ved Valle har potensiale for store forekomster av fornminner. Viser til at det ble gjort en rekke eldre funn (300-400 år e. Kr) i forbindelse med utbygging av Østfoldhallen.	2. Det skal vurderes om det skal gjøres arkeologiske registreringer i tidlig fase. Kulturminner utredes i henhold til kap. 4.4.4. i planprogrammet.
<b>(15)</b> <b>Gulli Saxegaard,</b> <b>25.01.19,</b> <b>201811026-5</b>	1. Eier av gårdsbruk på Omberg, hvor deler av jordbruksarealet ligger innenfor planområdet for hensetting ved Valle. Svært bekymret for hvordan et hensettingsanlegg vil påvirke området, eiendommen og mulighet for bærekraftig drift av restarealer. Ønsker en konstruktiv dialog med Bane NOR om hvordan eventuell avtale om frivillig avståelse av grunn kan sikre rimelig vederlag og mulighet for regulering av restarealer til annet formål enn jordbruk (næring eller bolig).	1. Det er innarbeidet et nytt kap 5.4 om grunnverv i planprogrammet. Utgangspunktet for formelt grunnverv er en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan vil vise hvilke arealer som berøres av utbyggingen; varig eller midlertidig i anleggsperioden. Planen gir utbygger grunnlag for å kreve eller skaffe hjemmel til disse arealene for å kunne gjennomføre tiltaket. Avtalene inngås innenfor ekspropriasjonsrettslige regler. Bane NOR søker i størst mulig grad å komme fram til minnelige avtaler, eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes har tiltakshaver anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter. For midlertidig bruk av arealer til anleggsformål, som områder for rigg og mellomlagring av masser, vil det bli inngått leieavtale og fastsatt krav til istandsetting.
<b>(16)</b> <b>Gunnar H. Humlekjær,</b> <b>29.01.19,</b> <b>201811026-7</b>	1. Protest mot å velge/videreføre utredning av alternativet 3.1 og spesifikt alternativet sørøst for hovedsporet, sør for Valle godsterminal og nord for boligområdet ved Hauge. Ønsker at dette alternativet skal bli tatt ut. Viser til at eiendommen (gnr. 735 bnr. 3) har SEFRAK-merkede bygninger og har høy kilde- og verneverdi, og vil kunne bli fysisk berørt av alternativet.	1. Bane NOR forutsetter at alternativet Valle blir med i det videre arbeidet, men innspillet tas med inn i konsekvensutredningen. Verneverdi på eiendom 735/3 utredes i henhold til planprogrammets 4.4.4 Kulturarv. Konsekvenser for boligområdet ved Hauge vil også bli vurdert i

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 26 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

	2. Alternativet vil tangere boligområdet Hauge direkte, og boligområdet Omberg indirekte. Serviceaktiviteten som forventes av et hensettingsanlegg er lite forenlig med et etablert bomiljø. Lite forståelig at man skal bygge ut et så stort område i et sentralt område for "sammenvoksingen" av Sarpsborg og Fredrikstad.	konsekvensutredningen under lokale virkninger (jf. planprogrammets kap. 4.5.1). 2. Konsekvenser for stedsutvikling vil bli vurdert i henhold til planprogrammets kapittel 4.5, andre samfunnsmessige virkninger. Serviceaktivitet som medfører støy (i henhold til 4.3.2) og lyssetting (4.4.2) blir også utredet i konsekvensutredningen.
<b>(17)</b> <b>Bente Johansen,</b> <b>30.01.19,</b> <b>201811026-10</b>	1. Ønsker ikke at Bane NOR arbeider videre med alternativet. Sterkt bekymret for alle dekar som blir omdisponert fra dyrka mark til andre formål. Det er full forståelse for at man trenger areal til infrastruktur, men viser til at man har andre typer areal som kan benyttes. Valle-alternativet inneholder god matjord hvor det blir dyrka korn med høy kvalitet. Denne jorda må ikke benyttes til andre formål. Bekymret for at nedbygging medfører restarealer som ikke danner grunnlag for dyrking. 2. Alternativet berører mange husstander, og medfører støyproblematikk for disse.	1. Bane NOR forutsetter at alternativet Valle blir med i det videre arbeidet, men innspillet tas med inn i konsekvensutredningen. Jordvernproblematikken står høyt på agendaen og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram. 2. Støy vil bli utredet i henhold til planprogrammets kap. 4.3.2. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper.
<b>(18)</b> <b>Øivind Sund,</b> <b>31.01.19,</b> <b>201811026-12</b>	Valle inngår i et stort handelsområde, framtidig næringsområde og dyrka mark. I deler av planområdet er det planlagt ny fv. 109 og tilførselsveg for ny bro over Glomma og nytt IC-dobbeltspor. Vest for fv. 109 ligger flere boligområder, og i nord ligger Rolvsøy kirke samt boligområder. 1. Støy fra anlegget må ikke undervurderes. "Regler for støy" bør implementeres i prosjektering. 2. Ønsker å tilpasse anlegg slik at man ikke fjerner eksisterende bebyggelse. 3. Problematisk at man bygger ned dyrka mark.	1. Støy vil bli utredet i henhold til planprogrammets kap. 4.3.2. I henhold til retningslinjene for støy i arealplanlegging (T1442) skal støy på kvelds- og nattetid vektlegges høyere enn støy på dagtid i utredningene av støyulemper. 2. Bane NOR ønsker så langt det går å tilpasse anlegget slik at det ikke går utover eksisterende bebyggelse. I visse tilfeller kan bygg måtte berøres. 3. Jordvernproblematikken står høyt på agendaen og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.
<b>(19)</b> <b>BBjørn Tore</b>	1. Det bør utredes mulighet for å bygge hensettingsanlegg delvis i fjell på Valle mot Rekustad for å unngå beslaglegning av	1. Bane NOR har i forbindelse med hensettingsanlegg bl.a. ved Moss vurdert å anlegge hensettingsanlegg i fjelltunnel.

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 27 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
<b>Thoresen,</b> <b>31.01.19,</b> <b>201811026-13</b>	dyrka mark og annet areal som har stor verdi for fremtidig næringsvirksomhet, bolig og jordbruk.	Vurderingen har vist at et slik anlegg vil bli uforholdsmessig dyrt og ligge utenfor tilgjengelige budsjettammer for prosjektet. Det er derfor ikke vurdert fjellanlegg i det aktuelle området.

### 3 KAMPENES

#### 3.1 Offentlige etater

<b>(20)</b> <b>Hafslund Nett (HN), 30.01.19,</b> <b>201811026-8</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I kommunene er høyspenningsanlegg bygget etter anleggskonsesjon gitt av NVE. Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra plan- og bygningsloven. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. ‘</li> <li>2. HN har regionale kraftledninger innenfor planavgrensning. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.</li> <li>3. Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.</li> <li>4. Innenfor planavgrensning ligger kraftledningen Hasle-Navestad avgreining Kampenes (47/52 kV). Byggeforbudsbeltet for avgreiningen til Kampenes er 20 meter, dvs. 10 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.</li> <li>5. HN ber om at dersom endelig planavgrensning kommer i nærheten av HN sine kraftledninger, må traseen med</li> </ol>	Innspill 1-9 tas til etterretning.
---	---	------------------------------------

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
---	-------------------------	---------------------

	<p>byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370-høyspenningsanlegg.</p> <p>6. Planlagt ny bebyggelse som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. HN oppstiller en del vilkår for at ev. omlegginger av nevnte kraftledning skal kunne gjennomføres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye kabler/luftledninger som skal erstatte eks. anlegg må minst ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.</li> <li>- Ønsker om omlegging må meldes til HN i god tid da det kan være en tidkrevende prosess.</li> <li>- Krever full kostnadsdekning for omlegging.</li> <li>- Må påregnes krav om tidsrom og tider på året utkobling må avgrenses til.</li> </ul> <p>7. Innenfor planavgrensningen ligger Kampenes transformatorstasjon på eiendommen 1050/187. Det er nødvendig med sikker drift av disse stasjonene. HN må derfor til enhver tid ha adkomst til transformatorstasjonene. Komponentene i stasjonen er ømtålig for rystelser, og sprenging, pigging mv. i nærheten krever forsiktighet. Det bes om at det tas kontakt med HN før slike arbeider påbegynnes.</p> <p>8. Anlegg som er under 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. Innenfor planavgrensningen har HN flere anlegg etablert. Disse må tas høyde for og hensyn til.</p> <p>9. Innspillet inneholder også forutsetninger for bruk av vedlagte kart og innspill om inntegning på plankart. For inntegning i plankart spiller de inn følgende: I plankart skal ikke spenningsnivået tegnes inn, parallelle ledninger i luftstrek skal tegnes som en linje. Høyspentledninger under bakken skal ikke tegnes inn.</p>	
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 29 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

<b>(21)</b> <b>FFredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune, 08.02.19, 201811026-23</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Østfoldbanens Østre og Vestre linjer er utstyrt med forskjellig signalsystem – Østre linje med ERTMS og Vestre linje med gammelt signalsystem. Bane NOR mener at dette kan gjøre at Kampenes ikke egner seg for plassering av hensettingsanlegg. Vestre linje skal etter Nasjonal signalplan være utstyrt med ERTMS i 2030. Behovet for hensetting i Sarpsborg oppstår kun når dobbeltsporet er bygget til Sarpsborg – i 2029. Selv om Bane NOR skulle være forsinket med omgjøring til ERTMS, vil problemet med signalsystem, dobbeltspor og behov for hensetting være aktuelt for kun noen få år. Kommunene mener dette problemet alene ikke kan være avgjørende i avveiningen mellom Kampenes og Klavestad.</li> <li>Kommunene mener planområdet på Kampenes bør ta inn jernbanestrekningen langs Østre linje helt til planområdet for kommunedelplan InterCity. Dette for å kunne vurdere planfrie krysninger langs Østre linje. Et hensettingsanlegg på Kampenes vil generere togtrafikk langs linjen, og Hafslundskogens tilgjengelighet fra boligområdet på Hafslund må sikres gjennom planarbeidet.</li> <li>Kap. 4.3.2 om støy. Dersom valgt alternativ medfører økt trafikk på jernbanen til hensettingsanlegget, må også støy forbinder med denne trafikkøkningen beregnes. Influensområdet for temaet støy på Kampenes må omfatte boligområdene på Hafslund.</li> <li>Kap. 4.4.1 om landskapsbilde. Kommunene mener beskrivelsen for Kampenes i større grad bør skille mellom de to ulike alternativene vest eller øst for jernbanelinja.</li> <li>Kap. 4.4.3 om naturmangfold. På Kampenes er det myr, som anses som en viktig naturtype.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Signalsystemet er ikke alene det eneste som er avgjørende for avveiningen mellom Kampenes og Klavestad. Det er tre alternative lokasjoner som skal konsekvensutredes, og Bane NOR vil basere sin anbefaling på resultatet av konsekvensutredningen. Spørsmålet om utbyggingsrekkefølge kan også påvirke vurderingen av hvor det er mest hensiktsmessig å plassere et hensettingsanlegg.</li> <li>Det er plankryssinger på strekningen. Bane NOR vurderer om sikring av disse skal innarbeides i planforslaget, eller ivaretas gjennom egne planer. Sikring av planoverganger har høy prioritet og det vil være et fokusområde.</li> <li>Trafikkøkningen på østre linje vil bli en del av støyutredningen.</li> <li>I det videre arbeidet vil det bli vurdert om det skal utredes ett eller to alternativ på Kampenes. Bli to eller flere alternativer tatt med videre innenfor et av områdene Valle, Kampenes eller Klavestad vil begge/alle alternativer bli konsekvensutredet.</li> </ol>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 30 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	6. Kap. 4.4.4 om kulturarv. Alternativet fremstår som det alternativet som i utgangspunktet i minst grad påvirker kjente kulturminneverninteresser. 7. Kap. 4.4.5 om naturressurser. Det inngår dyrka mark i planområdet. Hovedparten ligger øst for jernbanelinjen og er allerede regulert til fremtidig boligområde. Både omfang, arrondering og jordkvalitet tilsier at arealet har lavere verdi enn dyrka mark ved Valle og Klavestad. 8. Det er ikke registrert områder med forurenset grunn innenfor, eller i umiddelbar nærhet til planområdet på Kampenes.	Konsekvensutredningen vil ta utgangspunkt i verdiene som blir berørt. 5. Myrforekomst nevnes nå under 4.4.3 om naturmangfold i planprogrammet. 6. Tas til orientering. 7. Tas til orientering. Verdi på dyrka mark og størrelsen på inngrep vil bli vurdert i KU, jfr. planprogrammet kap 4.4.5. 8. Tas til orientering.

### 3.2 Organisasjoner, lag og foreninger

<b>(22)</b> <b>Sammen for Sarpsborg,</b> <b>30.01.19,</b> <b>201811026-9</b>	1. Dersom Kampenes velges, må Sarpsborg få absolutte og juridisk bindende forsikringer om at antall avganger ikke forsvinner. Dersom ikke slike forsikringer kan gis, bør konklusjonen heller være delt løsning Kampenes/Valle.	1. Meningsytring tas til orientering.
---	---	---------------------------------------

### 3.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

<b>(23)</b> <b>Elin Jelsnes,</b> <b>01.02.2019,</b> <b>201811026-16</b>	1. Det vil komme nytt boligfelt med over 100 nye boenheter på Kroken ved Kampenes. Boligfeltet bygges inntil jernbanelinjen. Mange barnefamilier vil bo her. Ønsker ikke at hensettingsanlegget skal bli plassert på Kampenes med tanke på sikkerhet for barn og HMS. Hensettingsanlegget kommer til å være i gangavstand for barnehage, skole og sentrum. Ønsker ikke mer tungtrafikk i nærheten.	1. Sikkerhet blir utredet i henhold til planprogrammets 4.6 Risiko og sårbarhet. Boligområder som er ferdig regulert vil inngå i referansealternativet, og virkningene vil bli vurdert som om boligene var bygget.
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 31 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
<b>(24)</b> <b>Hans August Hauge, Bjørn Hauge, Charlotte Dyrnes Hauge, Jon Asbjørn Hauge,</b> <b>15.02.19, utsatt frist ifbm. befarings, 201811026-27</b>	Alternativet berører verken dyrka mark eller boligområder nevneverdig. Virker som det minst alvorlige alternativet. 1. Det skiller et år i tidsplanene på bygging av hensetting og oppgradering av signalsystemet. Forsinkelse på ett år sett opp mot å radere dyrka mark som det tar hundrevis av år å erstatte, kan ikke vektlegges.	1. Signalsystemet er ikke alene det eneste som er avgjørende for avveiningen mellom Kampenes og Klavestad. Det er tre alternative lokasjoner som skal konsekvensutredes, og Bane NOR vil basere sin anbefaling på resultatet av konsekvensutredningen. Spørsmålet om utbyggingsrekkefølge kan også påvirke vurderingen av hvor det er mest hensiktsmessig å plassere et hensettingsanlegg.

## 4 KLAVESTAD

### 4.1 Offentlige etater

<b>(25)</b> <b>Hafslund Nett (HN), 30.01.19, 201811026-8</b>	1. I kommunene er høyspenningsanlegg bygget etter anleggskonsesjon gitt av NVE. Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra plan- og bygningsloven. For disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. 2. HN har regionale kraftledninger innenfor planavgrensning. Det må ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg. 3. Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom	Innspill 1-9 tas til etterretning.
---	---	------------------------------------

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
---	-------------------------	---------------------

	<p>hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.</p> <p>4. Innenfor planavgrensningen ligger regionalnett kraftledning Hasle-Navestad (47/52 kV). Byggeforbudsbeltet er 40 meter, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av kraftledningen. Kraftledning Navestad-NSB Sarpsborg samt transformatorstasjon er eid av Bane NOR.</p> <p>5. HN ber om at dersom endelig planavgrensning kommer i nærheten av HN sine kraftledninger, må traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370-høyspenningsanlegg.</p> <p>6. Planlagt ny bebyggelse som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. HN oppstiller en del vilkår for at ev. omlegginger av nevnte kraftledning skal kunne gjennomføres:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye kabler/luftledninger som skal erstatte eks. anlegg må minst ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.</li> <li>- Ønsker om omlegging må meldes til HN i god tid da det kan være en tidkrevende prosess.</li> <li>- Krever full kostnadsdekning for omlegging.</li> <li>- Må påregnes krav om tidsrom og tider på året utkobling må avgrenses til.</li> </ul> <p>7. Innenfor planavgrensningen ligger transformatorstasjon NSB Sarpsborg. Det er nødvendig med sikker drift av disse stasjonene. HN må derfor til enhver tid ha adkomst til transformatorstasjonene. Komponentene i stasjonen er ømtålig for rystelser, og sprenging, pigging mv. i nærheten krever forsiktighet. Det bes om at det tas kontakt med HN før slike arbeider påbegynnes.</p>	
--	--	--



Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>8. Anlegg som er under 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. Innenfor planavgrensningen har HN flere anlegg etablert. Disse må tas høyde for og hensyn til.</p> <p>9. Innspillet inneholder også forutsetninger for bruk av vedlagte kart og innspill om inntegning på plankart. For inntegning i plankart spiller de inn følgende: I plankart skal ikke spenningsnivået tegnes inn, parallelle ledninger i luftstrek skal tegnes som en linje. Høyspentledninger under bakken skal ikke tegnes inn.</p>	
<p><b>(26) Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommu ne, 08.02.19, 201811026-23</b></p>	<p>1. Fredrikstad og Sarpsborg kommune viser til utredningene i regi av Bane NOR om utbyggingsrekkefølge langs Østfoldbanen. Lokalisering av hensettingsanlegg kan påvirkes av utbyggingsrekkefølgen, samtidig som at lokalisering av hensetting kan ha betydning for hvilken utbyggingsfølge som legges til grunn. Sarpsborg kommune har tidligere uttalt seg kritisk til plassering av hensetting på Klavestad i forbindelse med høring av rapporten "Hensetting Østlandet".</p> <p>2. Østfoldbanens Østre og Vestre linjer er utstyrt med forskjellig signalsystem – Østre linje med ERTMS og Vestre linje med gammelt signalsystem. Bane NOR mener at dette kan gjøre at Kampenes ikke egner seg for plassering av hensettingsanlegg. Vestre linje skal etter Nasjonal signalplan være utstyrt med ERMTS i 2030. Behovet for hensetting i Sarpsborg oppstår kun når dobbeltsporet er bygget til Sarpsborg – i 2029. Selv om Bane NOR skulle være forsinket med omgjøring til ERTMS, vil problemet med signalsystem, dobbeltspor og behov for hensetting være aktuelt for kun noen få år. Kommunene mener dette problemet alene ikke kan være avgjørende i avveiningen mellom Kampenes og Klavestad.</p>	<p>1. Bane NOR er av Jernbanedirektoratet bedt om å se på muligheter for hvordan tilbudsforbedringer til Fredrikstad og Sarpsborg kan oppnås innenfor NTP-perioden uten fullstendig utbygging av dobbeltsporet langs Østfoldbanen. En slik etappevis utbygging kan medføre behov for andre områder for hensetting enn det som er vurdert for full utbygging. Planprogrammet kap. 1.9.1 er oppdatert og viser til at det foregår et utredningsarbeid i regi av Bane NOR om utbyggingsrekkefølge langs Østfoldbanen, og sammenhengen mellom utbyggingsrekkefølge for dobbeltspor og lokalisering av hensettingsanlegg.</p> <p>2. Signalsystemet er ikke alene det eneste som er avgjørende for avveiningen mellom Kampenes og Klavestad. Det er tre alternative lokasjoner som skal konsekvensutredes, og Bane NOR vil basere sin anbefaling på resultatet av konsekvensutredningen. Spørsmålet om utbyggingsrekkefølge kan også påvirke vurderingen av hvor det er mest hensiktsmessig å plassere et hensettingsanlegg.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Alternativet på Klavestad ble foreslått ikke videre utredet ved plan- og økonomiutvalget i Sarpsborg sin behandling av sak 98/15. Dette ble begrunnet med at Klavestad er en del av et sammenhengende, verdifullt kulturlandskap, i tillegg til at området ligger innenfor kjerneområde landbruk med fulldyrka mark av høy verdi. Kommunene er svært kritisk til en løsning i dagen på Klavestad.</li> <li>4. Kommunene mener at Bane NOR også må utrede en løsning i fjellet som ikke forringer jordbruksområdene og kulturlandskapet. Et slikt alternativ må innarbeides i planforslaget.</li> <li>5. Antar at hensettingsanlegget vil kunne generere noe tung trafikk. Denne trafikken bør ikke tilknyttes det kommunale vegnettet. Kommunene foreslår at planområdet på Klavestad utvides noe for sikre tilknytning til Haugeveien.</li> <li>6. Kap. 4.4.4 om kulturarv. Alternativet ligger i konflikt med nasjonale og regionale landskapsområder som vil bli påvirket. I det videre planarbeidet bør det arbeides med å dempe konflikten, i første rekke gjennom grundig utredet tema for kulturarv.</li> <li>7. Kap. 4.4.5 om naturressurser. Under antatte problemstillinger beskrives jordsmonnressursen på Valle og Klavestad allerede med forskjellig vektning. Mener disse i utgangspunktet bør betraktes som relativt likeverdige inntil fullstendig utredning er gjennomført.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Bane NOR merker seg innspillet. Bane NOR har i forbindelse med hensettingsanlegg bl.a. ved Moss vurdert å anlegge hensettingsanlegg i fjelltunnel. Vurderingen har vist at et slik anlegg vil bli uforholdsmessig dyrt og ligge utenfor tilgjengelige budsjettammer for prosjektet. Det anses derfor ikke hensiktsmessig å bruke planmidler på å utrede et slikt alternativ. Ettersom det bare er selve sporviften som vil kunne plasseres inne i et fjellanlegg vil konsekvensene for beslag av dyrka mark og landskapsbilde bli tilnærmet like stort for et fjellanlegg som for et anlegg i dagen. Der er derfor ikke vurdert fjellanlegg i det aktuelle området.</li> <li>4. Det vises til punktet over.</li> <li>5. Vegtilknytning skal vurderes i det videre arbeidet i dialog med kommunen.</li> <li>6. BaneNOR er klar over stor konflikt med kulturarv og skal konsekvensutrede dette i henhold til planprogrammets 4.4.4.</li> <li>7. Beskrivelsen av jordsmonnressursene på Valle/Klavestad er skrevet om i kap. 4.4.5. Konsekvensutredningen vil vise verdiene på de ulike områdene, jfr. planprogrammet kap 4.4.5.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader  til planprogram med Bane  NORs kommentarer</b>	Side: 35 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
--	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
---	-------------------------	---------------------

#### 4.2 Organisasjoner, lag og foreninger

<b>(27)</b> <b>Sammen for  Sarpsborg,  30.01.19,  201811026-9</b>	1. Klavestad bør utelukkes grunnet konflikt med jordvern og negativ endring av området med tanke på boligområder og kulturlandskap.	1. Bane NOR merker seg innspillet.
--	---	------------------------------------

#### 4.3 Grunneiere, berørte, privatpersoner

<b>(28)</b> <b>Øivind Sund,  31.01.19,  201811026-12</b>	1. Klavestad bør utelukkes grunnet konflikt med jordvern og negativ endring av nærliggende boligområder og kulturlandskap.	1. BaneNOR merker seg innspillet.
<b>(29)</b> <b>Bjørn Tore  Thoresen,  31.01.19,  201811026-13</b>	1. Det bør utredes mulighet for å bygge hensettingsanlegg delvis i fjell gjennom fjellpartiet mellom Klavestad/Sandbakken øst for eksisterende jernbanetrase for å unngå beslaglegning av jordbruksarealer.	1. I videre planlegging og optimalisering vil det bli lagt vekt på minst mulig beslag av dyrka mark. Bane NOR har i forbindelse med hensettingsanlegg bl.a. ved Moss vurdert å anlegge hensettingsanlegg i fjelltunnel. Vurderingen har vist at et slik anlegg vil bli uforholdsmessig dyrt og ligge utenfor tilgjengelige budsjettammer for prosjektet. Der er derfor ikke vurdert fjellanlegg i det aktuelle området.
<b>(30)</b> <b>Elise Marie  Klavestad</b>	Driver Klavestad gård og har investert i gården for å kunne leve av den. 150 daa av gårdens areal ligger innenfor planområdets avgrensning. Dette utgjør 63 % av det totale arealet.	

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 36 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

<b>Grythe, 15.02.19 – utsatt frist ifbm. befaring, 201811026-25</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tap av dyrkbar mark er et tap av spredeareal som hun er helt avhengig av da dyra produserer gjødsel, som er en ressurs i kornproduksjonen. Tap av dyrkbar mark vil ha konsekvens for smågrisproduksjonen, da det er krav til spredeareal fra myndighetenes side. Reduksjon i spredeareal vil gjøre at man ikke kan drive med dyr på gården. Arealet har god arrondering, og er en del av det åpne landskapet som strekker seg fra Hafslund mot Skjeberg. Skogen som ligger innenfor planavgrensningen er av middels til høy bonitet, og er del av den langsiktige planen for gården. Deler av skogen er hogd i 2018 og det planlegges tilplanting i 2019. Det er satt av et område med høy bonitet som en lunge til dyrelivet. Denne vil etter hvert bli til urskog, og dermed kunne ha flere insektarter og annet dyreliv. Vil tape dyrkbar mark og skog som vil ha konsekvenser som ikke er akseptable. I verste fall betyr det at hun ikke lenger kan leve av gården</li> <li>2. Hensettingsanlegget vil trenge en adkomstveg. Dersom denne går fra Haugeveien (fv. 583) eller Skjebergveien (fv. 118), vil den gå over dyrka mark. Vil også føre til en forringelse av gården gjennom økt trafikk.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR merker seg innspillet.</li> <li>2. Ulike adkomstalternativer vil bli vurdert.</li> </ol>
<b>(31) Anny Guro Bjørnstad Gustavsen, Elise MK Grythe, Hans Grythe, Bjørn Hauge, Hans August Hauge, Charlotte</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jordvern. Ta vare på og opprettholde de få matjordressursene som er igjen i Norge er den største og viktigste verdien man kan bringe videre til våre etterkommere.</li> <li>2. Bane NOR er forpliktet til å vurdere andre områder enn dyrka mark når de skal planlegge og bygge ut infrastruktur. Vanskelig å forstå og umulig å akseptere at Klavestad/Bjørnstad med svært god jord er et av alternativene for hensetting.</li> <li>3. Tidligere stilt krav om at dobbeltspor og ny veg over Glomma skal planlegges parallelt. Paradoks at planlegging av</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jordvern er viktig og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.</li> <li>2. Bane NOR merker seg innspillet.</li> <li>3. Det gjennomføres mange og kompliserte planprosesser både for veg og jernbane i regionen. Det er større eller mindre avhengigheter mellom flere av disse. Bane NOR søker</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 37 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

<b>Dyrnes Hauge, Jon Åsbjørn Hauge, Britt Marlene Sørli, Eirik Sørli, Hanne Østby, Asbjørn Østby, Nils Ole Klavestad, Bjarne CB Bjørnstad Gustavsen 15.02.19 – utsatt frist ifbm. befarig, 201811026-26</b>	<p>dobbeltspor, hensetting og nytt signalsystem ikke er pålagt å samkjøres.</p> <p>4. Strider mot all sunn fornuft at verdien av dyrka mark ikke er viktigere enn manglende signalsystem i ett år kan avgjøre i negativ forstand for Klavestad og dyrka mark. En liten tidsforskjell i det evige perspektivet, skal ikke kunne avgjøre plassering av hensetting.</p> <p>5. Ønsker at hensetting for Sarpsborg må ligge på østre linje, og at Skauløkka skal tas inn igjen i planen. Argumenter for dette:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ingen bor på Skauløkka, og ingen har utsikt dit</li> <li>- de som bor sør for østre linje har mindre belastning i form av færre tog enn de som bor ved linja til Halden og som etter hvert vil få dobbeltspor med økt trafikk og anleggsarbeid</li> <li>- østre linje er en naturlig skjerming for et eventuelt hensettingsanlegg på Skauløkka</li> <li>- med Skauløkka deler befolkningen på østsiden av Glomma på belastningen det er at jernbanen skal bygges</li> <li>- hensetting kan planlegges uavhengig av dobbeltsporets framdrift</li> <li>- Skauløkka består av fjell, og vil være et tryggere alternativ kostnadsmessig</li> <li>- Skauløkka er eid av Hafslund Hovedgård (HH), som ikke er like avhengige av og knyttet til sin eiendom som private grunneiere er. Liten del av HHs eiendom, gjør dem mindre sårbare</li> <li>- enklere å planlegge og tilpasse, fordi det ikke er bygget noe</li> <li>- nærmere Sarpsborg som fører til mindre tomkjøring</li> <li>- Skauløkka ligger i skogen og er i noen grad skjermet av landskapsformene</li> <li>- mindre ulemper med tanke på landskapsbilde og lysforurensning</li> </ul>	<p>gjennom planarbeidet å ivareta grensesnittene mellom de ulike prosessene, men må samtidig ta hensyn til at de ulike prosessene har ulike tidsrammer.</p> <p>4. Signalsystemet er ikke alene det eneste som er avgjørende for avveiningen mellom Kampenes og Klavestad. Det er tre alternative lokasjoner som skal konsekvensutredes, og Bane NOR vil basere sin anbefaling på resultatet av konsekvensutredningen. Spørsmålet om utbyggingsrekkefølge kan også påvirke vurderingen av hvor det er mest hensiktsmessig å plassere et hensettingsanlegg.</p> <p>5. Skauløkka er i silingsprosessen før planprogrammet ble lagt fram vurdert mot det andre alternativet på Østre linje, jfr. planprogrammet kapittel 6. Samlet ble det i dette arbeidet vurdert at Kampenes var bedre egnet enn Skauløkka.</p>
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>- For Kampenes må det mest sannsynlig bygges adkomstveger fra Haugeveien eller Skjebergveien. Dette vil forringe landskapet og kreve mer dyrka mark.</p> <p>- Adkomst til Skauløkka vil ikke føre til like store inngrep, da det allerede ligger veger fram til Østre linje.</p> <p>- Området rundt Skauløkka blir brukt som friluftss- og rekreasjonsområde. Mener likevel at de negative konsekvensene ved Klavestad må veie tyngre. Hafslundskogen vil fortsatt være et stort område som kan og vil bli brukt som friluftss- og rekreasjonsområde for alle aldre. Barrieren mot skogen finnes i dag, fordi man må krysse jernbanen.</p> <p>- Ved å justere ned antall togsett som skal ha plass på Skauløkka, vil inngrepet og arealbeslaget bli mindre også her.</p> <p>6. Tema som bør konsekvensutredes (både prissatte og ikke-prissatte) – de som mister driftsgrunnlaget som følge av arealtap på gården og ikke lenger kan opprettholde drift.</p> <p>7. Klavestad er allerede presset med tanke på nedbygging. Føler ytterligere press fra hensettingsprosjektet. Bekymret for virkningene av et evt. hensettingsanlegg her, og hvilke signaler det gir for nedbygging for andre prosjekter i området.</p> <p>8. Ønsker konsekvensutredning av hvilke konsekvenser et hensettingsanlegg med adkomstveger vil kunne få for omkringliggende jordbruksarealer nå og i framtiden.</p> <p>9. Klavestadgata blir brukt av svært mange til fots og på sykkel – både som rekreasjon og reise til jobb og skole. Underdrivelse fra forstudien at Klavestadgata "antas å være en del brukt som turveg". Skogene øst og vest for dagens jernbane blir mye brukt som turområde.</p>	<p>6. Vurdering av landbruksdriften skal skje i henhold til planprogrammets kap 4.4.5. Driftsstruktur er et av elementene som vurderes her.</p> <p>7. Hensettingsanlegget vil være et avgrenset prosjekt. Det anses ikke relevant at hensettingsanlegget vil medføre press om annen utbygging. Virkningene for landbruket som følge av et hensettingsanlegg skal utredes i henhold til planprogrammets 4.4.5</p> <p>8. Konsekvenser for arrondering og jordbruksjord vil bli konsekvensutredet i henhold til planprogrammets kap. 4.4.5 naturressurser.</p> <p>9. Konsekvenser for friluftslivet vil bli vurdert under temaet friluftsliv/ by- og bygdelig, jfr. Planprogrammet kap. 4.4.2. Omfanget av bruken av områdene er en del av denne vurderingen.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>10. Et hensettingsanlegg vil være en sterk kontrast og fremmedelement i kulturlandskapet og landskapsbildet. Anlegget vil forringe kvaliteten området har boområde. Anlegget vil også forringe rekreasjonsverdien området har. Bekymring vedrørende økt trafikk på adkomstveg og toglinje, samt lysforurensning.</p> <p>11. Ønsker av planovergangene i området skal opprettholdes, da de er nødvendige for drift av jorda.</p> <p>12. Forventer at infrastruktur som ledninger og kabler, samt privat vanningsanlegg og drenering skal bli godt ivaretatt gjennom gjeldende regler og kontrakter ved evt. utbygging.</p> <p>13. Det er kulturminner og fornminner i området. Det er funnet helleristninger rett utenfor planområdet. Ikke lang avstand til bygdeborg samt helleristningen Bjørnstadskipet. Antar at det vil finnes flere kulturminner.</p> <p>14. Skeptiske til lydforurensning. Ønsker at det gjøres fysiske undersøkelser av hvor langt og hvor høyt lyd bærer i området, gjerne under ulike værforhold.</p> <p>15. Bekymret for eventuelle uvedkomne som vil kunne tiltrekkes av et hensettingsanlegg med ønske om å begå hærverk, innbrudd og forsøpling.</p> <p>16. Skogen for hver gård har eierne et langsiktig perspektiv for, og utgjør en del av ressursgrunnlaget til gårdene. Skogen gir god avkastning.</p> <p>17. Forventer at innspillforfattere, deres familier og eiendommer blir behandlet med respekt. Ønsker å bli løpende informert og at det legges opp til en dialog. Ønsker at det vises hensyn til at de ikke ønsker prosjektet og at det er en stor belastning for dem. Forventer at de kontaktes før evt. arbeider blir satt i gang, og at ved evt. arbeider blir skrevet kontrakter.</p>	<p>10. Eksponering og landskapsbilde utredes i henhold til planprogrammets 4.4.1 landskapsbilde. Lysforurensning skal utredes i henhold til planprogrammets 4.4.2 friluftsliv by og bygdeliv.</p> <p>11. Eksisterende kryssinger/planoverganger skal vurderes i det videre planarbeidet. Det vil være aktuelt å erstatte planoverganger med planskilte kryssinger, evt. slå sammen flere kryssinger i en planskilt kryssing.</p> <p>12. Infrastruktur som ledninger og kabler, samt privat vanningsanlegg og drenering vil bli lagt om av prosjektet hvis aktuelt.</p> <p>13. Det påregnes arkeologiske registreringer for et eller flere lokaliseringsalternativer for å avklare forholdet til ikke tidligere kjente fredete kulturminner tidlig i prosessen. Kulturminner utredes i henhold til kap. 4.4.4. i planprogrammet.</p> <p>14. Støypåvirkning på boliger vil bli modellert og bli fulgt opp i henhold til retningslinjene. Støy skal utredes i henhold til kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. I tema friluftsliv by og bygdeliv (planprogrammet kap 4.4.2) utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftsområder. Eventuell vegtrafikkstøy vil begrense seg til anleggsfasen, dette vil behandles i henhold til kapittel 4.8 bygge- og anleggsperioden i planprogrammet.</p> <p>15. Anlegget vil bli sikret mot inntrenging i henhold til Bane NORs sikkerhetsrutiner</p> <p>16. Skog blir vurdert under prissatte konsekvenser i henhold til kap. 4.3.1.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 40 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

	18. Ønsker at området Klavestad/Bjørnstad blir tatt ut av planen.	17. Bane NOR ønsker en løpende dialog med berørte i denne prosessen. Grunneiere vil bli kontaktet i forkant i forbindelse med ev. arbeider. 18. Bane NOR forutsetter at alternativet Klavestad blir med i det videre arbeidet, men innspillene tas med inn i konsekvensutredningen.
<b>(32)</b> <b>Hans August Hauge, Bjørn Hauge, Charlotte Dyrnes Hauge og Jon Åsbjørn Hauge, 15.02.19 – utsatt frist ifbm. befarig, 201811026-27</b>	<p>Innspillforfattere eier gnr. 1040 bnr. 1 Bjørnstad gård, Nordre.</p> <p>1. Jordvern har blitt satt mer på dagsorden på kommunalt nivå, fylkesnivå og statlig nivå. Liten andel dyrka mark som stadig blir mindre. Nasjonal jordvernstrategi har som mål å begrense og unngå utbygging av dyrka mark. Dette bør i stor grad følges av at statlig eid selskap. Forskjellige faktorer gjør at resultatet av avlingene er lavere enn potensialet i ren matjord. Vekstsesongen 2018 er et godt eksempel – hvor været gjorde avlingstapet stort. På gården til innspillforfattere var gjennomsnittlig avlingstap de siste fem årene på 30 %. Dette var vesentlig "bedre" enn mange andre. Dette burde gi et inntrykk av alvorlighetsgraden av fjorårets vekstsesong og avlingsresultat. Viktig å opprettholde matjord, både for å ha nok mat til befolkningen nå, men også seinere. Egenproduksjon av mat er en stor del av Norges samfunnsberedskap.</p> <p>2. IC Østfoldbanen kommer allerede til å gjøre beslag på store arealer med dyrka mark. Hensetting kommer til å gjøre ytterligere beslag. Ser behovet for infrastrukturen, men finner det uheldig at matjorda alltid må vike. Kjenner på fortvilelse, maktesløshet og sinne overfor dette. På eiendommen er det allerede et anlegg tilhørende Bane NOR, samt at jernbanelinja deler eiendommen. Anlegget genererer allerede i dag trafikk av personell og utstyr, i tillegg til at jernbanelinja medfører trafikk for vedlikehold og feilretting. Dette medfører en del</p>	<p>1. Jordvern er viktig og utredes i fagrapport KU naturressurser i henhold til kap. 4.4.5 i planprogram.</p> <p>2. Bane NOR merker seg innspillet.</p>



Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>ekstra bekymringer, frustrasjon og tidvis arbeid. Ønsker ikke mer av byrden. I ferd med et generasjonsbytte på gården. Tåleevnen økonomisk er mindre enn normalt i flere år framover. Dobbeltsporet har vært kjent lenge, og er innenfor tåleevnen. Å miste enda mer matjord til andre prosjekter, gjør at det ikke lenger er noe driftsgrunnlag på gården. Gården produserer korn og har et jordsmonn med potensiale for gode avlinger og proteinrike planter. Mister de, eller ser faren for å miste driftsgrunnlaget, forsvinner mulighetene til å satse økonomisk og fremtidsrettet.</p> <p>3. Jordsmonnet gjør at området ikke nødvendigvis har de beste grunnforholdene for bygging av større anlegg. Sør for omformerstasjonen, langs jernbanen på eiendommen ligger det en rekke "synkehull" med kvikkleire.</p> <p>4. Negative konsekvenser for livskvalitet, privat- og bedriftsøkonomi. Anlegget ødelegger også friluftsområdene som brukes av beboere på Sandbakken, Klavestad, Navestad og Bede.</p> <p>5. Ønsker å stryke Klavestad som alternativ, og heller bygge på områder med skog.</p>	<p>3. Grunnforhold vurderes i prosjekteringen av anlegget og i ROS-analysen.</p> <p>4. Friluftsliv vil bli utredet i henhold til planprogrammets 4.4.2 friluftsliv/by- og bygdeliv.</p> <p>5. Bane NOR forutsetter at alternativet Klavestad blir med i det videre arbeidet.</p>
<p><b>(33)</b> <b>Anny Guro og</b> <b>Bjarne CB</b> <b>Bjørnstad</b> <b>Gustavsven,</b> <b>15.02.19,</b> <b>201811026-28</b></p>	<p>1. Fjerde generasjons grunneiere på Klavestad. Ønsker å fortsette med jordbruk, ønsker ikke hensettingsanlegg. Avhengige av jordbruksarealet for å kunne forsvare investeringer og opprettholdelse av drift.</p> <p>2. Ønsker at adkomstveg til et evt. anlegg går via Bjørnstad. Begrunner dette i at de mener det er et større press på jordbruksarealene på Klavestad enn Bjørnstad. Adkomst via Klavestadgata vil gjøre at presset på jordbruksarealer blir enda mer utsatt for videre nedbygging i fremtiden. Adkomst via Klavestadgata fra Skjebergveien vil føre til lettere tilgjengelighet for uvedkommende og større risiko for hærverk,</p>	<p>1. Bane NOR merker seg innspillet.</p> <p>2. I videre arbeid med prosjektering og optimalisering av alternativet kan ulike adkomstalternativer bli vurdert.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>innbrudd og forsøpling av deres eiendom og evt. hensettingsanlegg. Har allerede et redskapshus som har blitt utsatt for hærverk og innbrudd, og området er utsatt for uønsket og ulovlig forsøpling. Har derfor bevisst holdt en lav standard på Klavestadgata. Ønsker ikke adkomstveg via Klavestadgata til Haugeveien, da dette er rett gjennom forfatternes gårdstun. Vil forringe deres og deres barns livskvalitet, sikkerhet og bevegelsesfrihet. Bekymret for hvordan adkomstveg her vil øke trafikk og at den kan føre til mer hærverk og innbrudd.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Ønsker at det konsekvensutredes hvor mye dyrka mark som kommer til å bli berørt totalt, inkludert adkomstveger og anleggsarbeid mv.</li> <li>4. Tror at anlegget vil føre til mer "uvøren kjøring" og parkering på jordene deres.</li> <li>5. Ser vipe på jordene hvert år.</li> <li>6. Klavestadgata blir brukt som ferdselsveg for rekreasjon. Hensettingsanlegg vil oppleves som en sterk kontrast og barriere i landskapsbildet.</li> <li>7. Er helt avhengige av en god måte å krysse jernbanen på med landbruksmaskiner.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. I konsekvensutredningen i henhold til planprogrammet kap. 4.4.5 naturressurser vil totalarealet av berørt dyrka mark utredes. Areal som ligger igjen med dårlig arrondering eller lite areal vil også bli med i disse beregningene.</li> <li>4. Anlegget vil bli utformet med tilstrekkelig parkeringsplasser for eget bruk. Anlegget vil bli sikret mot inntrenging og ikke inneholde fasiliteter som vil tiltrekke seg trafikk og parkering ut over anleggets eget behov. Det er lite som tilsier at anlegget vil tiltrekke seg publikum eller uønsket trafikk og parkering.</li> <li>5. BaneNOR merker seg at det finnes vipe på Klavestad.</li> <li>6. Konsekvenser for friluftsliv skal utredes i henhold til kap. 4.4.2 friluftsliv/ by- og bygdsliv. Konsekvenser for landskapsbilde utredes i henhold til planprogrammets kap. 4.4.1.</li> <li>7. Eksisterende kryssinger/planoverganger skal vurderes i det videre planarbeidet. Det vil være aktuelt å erstatte planoverganger med planskilt kryssinger, evt. slå sammen flere kryssinger i en planskilt kryssing.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 43 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

	8. Reagerer på deler av retorikken som er blitt brukt i planene og omtalen av planene. Opplever at det positive og det negative ved en utbygging ikke blir framstilt i like stor grad på Klavestad som på de andre alternativene. 9. Bekymret for hvilke konsekvenser et hensettingsanlegg vil ha for gården. 10. Begge lever, i tillegg til gården, av musikk, og det blir spilt inn lydopptak på gården. Bekymret for støyen et evt. hensettingsanlegg vil føre med seg. 11. Ønsker at Klavestad blir tatt ut av planen.	8. Beskrivelsen av jordsmonnressursene på Valle/Klavestad er skrevet om i kap. 4.4.5. Konsekvensutredningen vil vise verdiene på de ulike områdene, jfr. planprogrammet kap 4.4.5. 9. Bane NOR merker seg innspillet. 10. Støypåvirkning på boliger vil bli modellert og bli fulgt opp i henhold til retningslinjene. Støy skal utredes i henhold til kap. 4.3.2 under prissatte konsekvenser i planprogram. 11. Bane NOR forutsetter at alternativet Klavestad blir med i det videre arbeidet, men innspillene tas med inn i konsekvensutredningen.
--	---	---

## 5 REVISJONSOVERSIKT

Forslag til planprogram er revidert etter offentlig ettersyn. Tabellen under oppsummerer de endringene som er gjort i planprogrammet, og angir hvilke innspill som har initiert endringen.

Kapittel	Endring	Basert på innspill fra
1.5	Det henvises til Nasjonal handlingsplan mot støy.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.6	Vedtaksdato på fylkesplan er revidert i planprogram.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.6	Følgende planer tas inn under regionale planer: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Regional plan for vannforvaltning i Nedre Glomma 2016-2021</li> <li>• Regional plan for fysisk aktivitet 2018-2029</li> <li>• Kulturminneplan for Østfold 2010-2022</li> <li>• Fylkesdelplan barn og unge</li> <li>• Vannforskriften</li> <li>• Regional plan for klima og energi 2019-2030 som er under utarbeiding</li> </ul>	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 44 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
1.6	«Under rullering» er fjernet for regional transportplan og avsnittet er skrevet om på bakgrunn av dette.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.7	Kommunedelplan for ny bru over Glomma ble vedtatt 07.02.2019, punkt 1.7 og 1.9.2 i planprogrammet er revidert.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.7.1	Det er presisert i planprogrammet at omtale av kommuneplanen gjelder kommuneplanens arealdel.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.7.1	Kommuneplanens Samfunnsdel tas inn.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.7.1	«Andre planer med relevans for planarbeidet» er gjennomgått og status er oppdatert <ul style="list-style-type: none"> <li>• Trafikksikkerhetsplan 2014-2017 er tatt inn i listen.</li> <li>• Handlingsplan mot støy, Fredrikstad og Sarpsborg 2018-2023 er tatt inn</li> </ul>	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.9.1	Pågående utredningsarbeid om utbyggingsrekkefølge langs Østfoldbanen, og sammenhengen mellom utbyggingsrekkefølge for dobbeltspor og lokalisering av hensettingsanlegg, omtales.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
1.9.2	Datoer for høring av reguleringsplan for fv. 109 er oppdatert.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
3	Der det er flere aktuelle alternativ innenfor et planområde vil disse bli konsekvensutredet hver for seg. Dette er tydeliggjort i planprogrammet i kap. 3.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.2	Det er innarbeidet at referansealternativet skal inkludere framtidige utbygginger som en kan påregne gjennomført når hensettingsanlegget ferdigstilles. Dette gjelder utbygging som det er mulig å vurdere omfanget av. Det krever at tiltaket er fastlagt i planer som gir rett til utbygging.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.3.2	Planprogrammet er endret og inkluderer nå utredning av støy knyttet til økt trafikk på jernbanen dersom lokalisering av hensettingsanlegget genererer trafikkøkning på hovedspor.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.4.2	Det er tydeliggjort at bebyggelse i konsekvensutredningen må deles i antall boenheter som blir berørt, og antall andre berørte bygg.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune

<b>BANE NOR</b> Hensetting Fredrikstad - Sarpsborg	<b>Oppsummering av merknader til planprogram med Bane NORs kommentarer</b>	Side: 45 av 45 Dok.nr. ICH-13-A-27554 Rev.: 00A Dato 14.03.2019
---	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
--	-------------------------	---------------------

4.4.3	Kartlegging av viktige viltområder i Sarpsborg er lagt til under «kunnskapsgrunnlag og veiledere».	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.4.3	Myrforekomst på Klavestad nevnes nå under naturmangfold i planprogrammet.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.4.4	Planprogrammet er supplert med informasjon om at det finnes helleristninger på Valle.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.4.5	Beskrivelse av Valle og Klavestad når det gjelder naturressurser er gjennomgått og endret i planprogrammet.	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune Anny Guro og Bjarne Bjørnstad Gustavsven
4.4.5.	Følgende ordlyd er tatt inn: «Dersom dyrka mark tas ut av produksjon, skal det redegjøres for muligheten for nydyrking eller flytting av jord til erstatning for tapt produktiv jord. Viser til Fylkesplan for Østfold, Østfold mot 2050 vedtatt av fylkesutvalget 22.08.2018 retningslinje 3.1.2.»	Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune
4.8	Bevaring av vegetasjon innarbeides. At anleggsarbeidet må utføres og riggplasser plasseres slik at det blir minst mulig trykkskader på arealer som senere skal dyrkes er tatt inn i teksten.	Fylkesmannen i Oslo og Viken
5.4	Omtale av grunnerverv innarbeides som nytt kap 5.4 i planprogrammet. «Utgangspunktet for formelt grunnerverv er en vedtatt reguleringsplan. Reguleringsplan vil vise hvilke arealer som berøres av utbyggingen; varig eller midlertidig i anleggsperioden. Planen gir utbygger grunnlag for å kreve eller skaffe hjemmel til disse arealene for å kunne gjennomføre tiltaket. Avtalene inngås innenfor ekspropriasjonsrettslige regler. Bane NOR søker i størst mulig grad å komme fram til minnelige avtaler, eller avtaleskjønn. Dersom det ikke lykkes har tiltakshaver anledning til å ekspropriere grunn og rettigheter. For midlertidig bruk av arealer til anleggsformål, som områder for rigg og mellomlagring av masser, vil det bli inngått leieavtale og fastsatt krav til istandsetting.»	Hauge lokalsamfunnsutvalg Gulli Saxegaard