



# Plan og utredning Hensetting

Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram  
med forslagsstillers kommentar

03B	Revidert med høringsuttalelse oversendt fra Samferdselsdep.	28.10.2020	JRUU/ AFKOST	IRELIL	IRELIL
02B	Revidert etter tilbakemelding fra Bane NOR	23.09.2020	IRELIL		IRELIL
01B	Revidert etter tilbakemelding fra Bane NOR	23.09.2020	JRUU/ AFKOST	JRUU/ IRELIL	IRELIL
00B	Første utgave	28.08.2020	JRUU/ AFKOST	JRUU/ IRELIL	IRELIL
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Østfoldbanen vestre linje, (Moss) – Sarpsborg, Rygge st., Hensetting Moss Oppsummering av merknader til planprogram med forslagsstillers kommentar		Antall sider: 92	Entrepriise:		
		Produsent:			
		Produsent dok.no:			
		Erstatning for:			
		Erstattet av:			
Prosjekt: 965012	Dokument-/tegningsnummer:			Revisjon:	
Parsell: 11	<b>ICH-11-A- 25144</b>			<b>03B</b>	
	Drifts dokument-/tegningsnummer:			Revisjon drift:	
					

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 2 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	--

## INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>OFFENTLIGE ETATER</b>	<b>3</b>
	Moss kommune, 24.06.20 (202001152-20)	3
	Forsvarsbygg, 29.05.2020 (202001152-7)	7
	Statens vegvesen, 11.06.2020 (202001152-9)	7
	Vestby kommune, 11.06.2020 (202001152-10)	8
	Fylkesmannen i Oslo og Viken, 19.06.2020 (202001138-28)	8
	Råde kommune, 23.06.2020 (202001152-15)	13
	Direktoratet for mineralforvaltning, 24.06.2020 (202001152-18)	13
	Mattilsynet, 23.06.2020 (202001152-36)	14
	Viken Fylkeskommune, 24.06.2020 (202001152-37)	15
<b>2</b>	<b>ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER</b>	<b>21</b>
	Kureåa og Gulland vanningslag, 05.05.20,	21
	Aksjonsgruppa for bevaring av et godt bomiljø på Halmstad, 18.10.2018 (202001152-4)	22
	Fellesinnspill Kureåa og Gulland vanningslag, Goenveien sameie, gatu Park, Gatugrenda, Solhøitunet Sameie, Søndre Rygge Vel, Rygge Bondelag, Rygge Seniorbo, Aksjonsgruppa for bedre bomiljø, 11.05.20 (202001152-4)	24
	Solstad vel, 13.05.2020, (202001152-5)	26
	Solbakken vel, 09.06.2020 (202001152-8)	27
	Råde Jeger og fiskerforening, 03.06.2020	29
	Moss-Rygge Senterparti, 23.06.2020 (202001152-17)	31
	FAU Halmstad kole, 24.06.2020 (202001152-21)	33
	Foreldre i Fasanveien barnehage, 24.06.2020 (202001152-24)	37
	Miljøpartiet de Grønne i Moss, 26.06.20 (202001152-33)	37
	Norges Miljøvernforbund, 26.06.20 (202001152-34)	39
	2.1.1 Norsk gartnerforbund (NG) ved generalsekretær Kathrine Røed Meberg og nestleder Sidsel Bøckman, 10.07.20,	41
<b>3</b>	<b>GRUNNEIERE, BERØRTE, PRIVATPERSONER</b>	<b>43</b>
	Vibeke Dons Wankel, 22.06.20 (202001152-14)	43
	Fellesinnspill fra grunneiere tilknyttet Løken/høyda (Bjørn Syver Grimstad, Arne Jukam, Tormod Sandaker, Lars Molvig, Magnus Løken, Lars Jørgen Sandaker, Øystein Grimstad Stomner, Johan Edv. Grimstad, Ingar Andersen, Ann Kristin Sogn, Eivind Gregers Husebye.	45
	Torgeir Gjølberg, 25.06.2020 (202001138-27)	48
	Torgeir og Anne Gjølberg, Mari G. Ålerud og Sigrun Gjølberg, 25.06.20 (202001152-25)	51
	3.1.1 Torgeir og Ole Gjølberg, Eiere av gnr 104, bnr 1, Gatu Gård, 26.06.20 (2302001152-29)	74
	3.1.2 Tor Petter Ekroll, 23.06.2020 (202001152-18)	75
	3.1.3 Karl Emil Rosnæs og Bente Roer, 25.06.2020 (202001152-23)	78
	Hans Jørgen Weel, 25.06.20 (202001138-27)	80
	Lars Jørgen Huseby 25.06.20 (202001152-30)	82
	Fasanveien barnehage, 26.06.20 (2302001152-28)	82
	Vidar Innlagen, 26.06.20 (202001152-31)	84
	Arne og Berit Andreassen, 26.06.20 (202001152-32)	84
	Petter Andersen og Birgit Gjølberg, 26.06.2020 (202001152-35)	88
<b>4</b>	<b>REVISJONSOVERSIKT</b>	<b>92</b>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 3 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	--

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

## 1 OFFENTLIGE ETATER

<b>Moss  kommune,  24.06.20  (202001152-20)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Hensettingsanlegg er avgjørende for å kunne få på plass et nytt og bedre togtilbud og for å kunne utnytte kapasiteten på det nye dobbeltsporet, og det er nødvendig å få på plass et hensettingsanlegg samtidig med dobbeltspor gjennom Moss.</li> <li>Gon-alternativet er det gjenværende alternativet som får størst negative konsekvenser for folkehelsen og for flest mennesker der de bor og ferdes, og som får en direkte negativ konsekvens for barn og unges oppvekstvilkår. Metoden for konsekvensutredning av ikke-prissatte konsekvenser og vektingen av hensyn slår feil ut, når Gon blir anbefalt på bakgrunn av denne.</li> <li>Ved vekting av konsekvenser må det tas større hensyn til hvor mange mennesker som blir berørt av de negative konsekvensene. I konsekvensutredningen er det for Gon vurdert at konsekvensen for landskapsbilde og naturressurser (jordvern) er middels negativ og friluftsliv, by og bygdeliv noe negativ. Dette bør endres til store negative konsekvenser, og alternativene bør vurderes opp mot hverandre på nytt.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tas til orientering</li> <li>Etter metodikken i håndbok V712 behandles ikke folkehelse som eget tema, men er innarbeidet i de ikke-prissatte og prissatte konsekvensene, og omtales først og fremst under temaene friluftsliv, by- og bygdeliv og støy. Bakgrunnen for dette er blant annet å unngå dobbelttelling. For å tydeliggjøre folkehelseaspektet vil planbeskrivelsen til reguleringsplanen inneholde et kapittel med en beskrivelse av hvordan ulike elementer i folkehelsebegrepet er ivaretatt i konsekvensutredningen.</li> <li>Metoden som er benyttet i konsekvensutredningen er beskrevet i Statens vegvesens håndbok V712, Konsekvensanalyser, og hensyntar hvor mange som berøres av tiltaket. Antall berørte vurderes først og fremst under temaene friluftsliv, by- og bygdeliv og støy. Konsekvensgraden innenfor fagtemaene i metoden er satt for hvert enkelt tema uten å ta hensyn til hvordan de vektes mot hverandre. Bane NOR mener at vurderingene følger metoden og at det derfor ikke er grunn til å endre konsekvensgrad for temaene naturressurser (jordvern), landskapsbilde og friluftsliv, by og bygdeliv. Konsekvensutredningen er utført i henhold til forskrift om konsekvensutredning og metodebeskrivelsen i håndbok V712, og Bane NOR mener dette gir planmyndigheten et</li> </ol>
---	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>4. Anbefaling om å fraråde plassering på Kambo støttes.</p> <p>5. På tross av at Gon alternativet er rangert som nr. 1 i den samfunnsøkonomiske analysen (det billigste alternativet) er dette alternativet fra et jordvern, miljø, klima og folkehelsemessig perspektiv antatt å være alternativet som har de største negative konsekvensene. Moss kommune vil anbefale at det gjennomføres en ny vurdering som tar hensyn til alle lovpålagte konsekvensutredninger og som legger vesentlig større vekt på jordvern, miljø, klima og folkehelsemessige konsekvenser i sin anbefaling.</p> <p>6. Moss kommune mener at BaneNOR har misforstått sitt samfunnsoppdrag ved å båndlegge arealer rundt en InterCity-stasjon til togparkering. Poenget med InterCity-satsingen er å legge til rette for by- og stedsutvikling rundt InterCity-stasjonene. På denne måten kan reisende flyttes fra vei til bane.»</p>	<p>tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for valg av alternativ. Bane NOR vil derfor ikke anbefale å følge Moss kommunes anbefaling om ny utredning.</p> <p>4. Tas til orientering</p> <p>5. Den samfunnsøkonomiske analysen omfatter både de prissatte og ikke prissatte konsekvensene. Bane NOR har ikke anbefalt alternativet Gon på grunn av de prissatte konsekvensene alene, men fordi det har størst samfunnsøkonomisk nytte i en samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser og tilbyr den beste jernbanetekniske funksjonaliteten. Den gjennomførte konsekvensutredningen viser at alternativet ikke har størst negativ konsekvens for noen av fagtemaene som er vurdert. Virkninger for folkehelse er utredet under andre konsekvensutredningstema i silingsrapporten med konsekvensutredning. For å tydeliggjøre folkehelseaspektet vil planbeskrivelsen til reguleringsplanen inneholde et kapittel med en beskrivelse av hvordan ulike elementer i folkehelsebegrepet er ivaretatt i konsekvensutredningen.</p> <p>6. Alternativet vil berøre et lite areal som er avsatt til boligbygging. Det vil i det videre arbeidet bli sett på byggegrenser og hvordan de kan brukes for å minimere beslag av arealer regulert til bolig. Bane NOR kan ikke se at et hensettingsanlegg på Gon gir vesentlige hindre for å utvikle de sentrumsarealene som ligger inne i gjeldende reguleringsplaner, eller forslag til revidert kommuneplan for Moss, hverken i forhold til arealbeslag eller miljøpåvirkning. Bane NOR mener derfor at GON-alternativet ut over det direkte arealbeslaget ikke vil gi noen vesentlige begrensinger på aktuelle utbyggingsområder på Halmstad. Konsekvensene for nærmiljøet og utbyggingsområder er</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram	Side: 5 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	---	--

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

	<p><u>Innspill fra vurderingskapittelet i saksframlegget og fra folkehelseseksjonen i Moss kommune</u></p> <p>7. I fagrapport Friluftsliv, by- og bygdelivs punkt 1.2.1 blir Kambo gård omtales som en gammel adelsgård og den eneste herregården i Moss kommune. Det riktige er at den er en av tre adels- og herregårder i Moss. De to andre er Evje herregård og Værne kloster. Vil det endre vurderingen av ikke prissatte konsekvenser?</p> <p>8. I fagrapport Friluftsliv, by- og bygdelivs punkts 4.2.2. Delområde 1 Rygge stasjon er ikke Halmstad skole omtalt, selv om de er nærmeste nabo til toglinjen.</p> <p>9. Støy er en av flere kilder til uhelse. I alternativet for Gon i rapporten blir området definert som "noe forringet" med hensyn til støy. Så langt tilbake som i 2011 ble Halmstad i en levekårsrapport definert som plagsomt støyutsatt. Med flyplass/nå helikopterbase, E6 og Fv118 tett på boligområdene blir det nok en tilleggsbelastning dersom togparkeringen legges i dette området. For de andre fire alternativene er støy definert til ikke å endre bruken av</p>	<p>omtalt i konsekvensutredningen. Alternativet muliggjør en videreutvikling av Rygge stasjon, med en utvidelse til tre spor. Hvis hensettingsanlegget ligger sør for Rygge kan det gjøre det mulig at noen lokaltogavganger kan gå til/fra Rygge i stedet for Moss. Det vil være et positivt bidrag til Rygge stasjon som knutepunkt.</p> <p>7. Kilden til dette er Riksantikvarens database Askeladden. Beskrivelsen er ikke oppdatert etter kommunesammenslåingen, slik at den ikke hensyntar at de to herregårdene som tidligere lå i Rygge kommune nå ligger i Moss. Kambo gårds verdi endres ikke av at to andre herregårder nå ligger i Moss kommune som følge av kommunesammenslåing. Det påvirker dermed ikke konsekvensvurderingen.</p> <p>8. Bakgrunnen for at skolen ikke er omtalt er at tiltaket ikke innebærer noen permanent endring i forhold til skolens arealer. Utvidelsen av stasjonen er planlagt på motsatt side av eksisterende jernbane og berører dermed ikke skolens arealer. Skolearealet kan bli påvirket i anleggsperioden.</p> <p>9. Begrunnelsen for at konsekvensen blir «noe forringet» for tema friluftsliv, by – og bygdeliv er bare i liten grad støyforholdene, men at turveier må legges om og at det kan bli noe mindre fleksibilitet i valg av turtraseer på grunn av bl.a. stenging av kulvert ved Gon gård.</p>
--	---	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>området. For Halmstad derimot, hvor det nå bor mange mennesker, kan ikke bruken endres. Det er her folk er, beveger seg og lever.</p> <p>10. En annen viktig faktor for folkehelsen er trivsel, tilhørighet og medvirkning. Ytterligere avbøtende tiltak, som opprusting av turveier, støy- og lysskjerming, estetiske løft og grønnsstruktur må innlemmes i beregningen for prisfastsatte konsekvenser.</p> <p>11. Det er grunn til å påpeke at dette er jordbruksareal av beste kvalitet; sørvendt i kanten av raet, med utbygd vanningsanlegg for jordbruksvanning og førsteklasses jordart for grønnsakdyrking. Det er derfor grunn til å spørre hvorfor ikke alternativet kommer høyere ut mht. negative konsekvenser for naturressurser enn det som fremgår av planprogrammet (moderat negativ konsekvens). Jordbruksarealene på Gon har god arrondering, de benyttes til grønnsaker og består av lett, moldholdig jord. Arealene er systematisk drenert og er tilknyttet privat fellesanlegg for jordbruksvanning med jordfast anlegg (nedgravd rørsystem med hydranter) og vannforsyning fra Vansjø. Vanningskapasiteten er god. Dyrkingsforholdene er blant de beste i landet. Årlig avlingspotensiale er 5 tonn grønnsaker pr. daa. Det er opplyst at håndbok for kvalitet på jordbruksareal er lagt til grunn for vurderingen. Et av kriteriene for å oppnå høyeste kvalitetsvurdering her er at jorda er «selvdrenerende». 95% av de beste jordbruksarealene på Østlandet er systematisk drenert. Det er også arealene på</p>	<p>10. Flere av tiltakene som er nevnt i innspillet er forutsatt i planen og innarbeidet i kostnadsoverslaget og konsekvensutredningen for tiltaket; Det gjelder bl.a. støytiltak og omlegging av turstier. Utformingen av disse tiltakene vil bli nærmere fastlagt i reguleringsplanen. Skadereduserende tiltak er omtalt i planprogrammets kapittel 4.1.4. Det skilles mellom skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsestimatet og tiltak som kan være aktuelle å gjennomføre i tillegg. Bane NOR vil gå i dialog med Moss kommune vedrørende dette.</p> <p>11. Verdiene i klassifisering av jordkvalitet bygger direkte på kartlaget "Verdiklasser basert på jordsmonnkart" i NIBIOs kartportal Kilden. NIBIOs kartlegging av verdiklasser for jordkvalitet er utarbeidet for bruk ved konsekvensanalyser etter Statens vegvesens håndbok V712, Konsekvensanalyser, og metodikken benyttes for vurdering av dyrka mark i de aller fleste samferdselsprosjekter i Norge. Bane NOR mener det er viktig å benytte denne metoden på samme måte i alle prosjekter, og for alle alternativene i dette prosjektet, for å kunne gi en konsistent vurdering av konsekvenser på tvers av alternativ og prosjekter. Verdien av jordas avkastning gjenspeiles også i de prissatte konsekvensene, ved at det er vurdert kostnader til erverv av grunnen.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 7 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	--

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

	Goen. Selvdrenerende jord er lite relevant som kvalitetskriterium på dyrket mark.	
<b>Forsvarsbygg,  29.05.2020  (202001152-7)</b>	1. Et av de tre skisserte alternativene vil ha betydning for Forsvarets anlegg, slik som diskutert på møte den 12.05.2020. Vi ber derfor om en fortsatt god dialog med Bane NOR knyttet til løsninger for dette alternativet, dersom denne lokasjonen blir foretrukket.	1. Bane NOR vil videreføre dialogen med Forsvarsbygg dersom dette alternativet velges.
<b>Statens  vegvesen,  11.06.2020  (202001152-9)</b>	Vi mener at det i planprogrammet er redegjort godt for formålet med planarbeidet, planprosessen og utredningstemaer, og at det er i henhold til krav som stilles i plan- og bygningsloven. Vi ønsker likevel å kommentere noen forhold. <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trafikkanalyse for vegtrafikk. Vi antar at tiltaket ikke vil medføre problemer eller store endringer i vegtrafikken, men som et minimum bør det utføres en enkel trafikkanalyse som viser dagens situasjon og endring i trafikk tall som følge av tiltaket. Det bør gis en omtale av trafikkavviklingen i kryss og hvordan trafikken forventes å fordele seg på overordnet vegnett.</li> <li>2. Massetransport. I tillegg til omfanget av massetransport må det redegjøres for konsekvenser for framkommelighet for øvrig transport på vegnettet og redegjøre for standard og eventuelle nødvendige tiltak som må gjøres på offentlig veganlegg, som må benyttes til massetransport.</li> <li>3. Syklende. Det er en overordnet nasjonal strategi om å øke andelen syklende. For å oppnå dette er det blant annet viktig å etablere sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i byer og tettsteder, herunder å sørge for sikker sykkelparkering. Det må derfor i</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosjektet vil utarbeide en enkel analyse av trafikken til/fra anlegget. Analysen vil bli oppsummert i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Det innarbeides et nytt punkt under kapittel 4.2 «videre utredninger» i planprogrammet som beskriver dette.</li> <li>2. Vurdering av massetransport i anleggsfasen vil bli en del av trafikkanalysen som er beskrevet over, og vil også bli omhandlet i en egen beskrivelse av anleggsarbeidet.</li> <li>3. Adkomstvegen får liten trafikk og vil være godt egnet for syklende til hensettingsanlegget. Planen vil ivareta dagens muligheter for å sykle til Rygge stasjon og sykkelparkering ved stasjonen.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 8 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	--

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

	<p>planarbeidet legges til rette for at man kan benytte sykkel til og fra det nye hensettingsanlegget.</p> <p>4. Gående. Statens vegvesen har utarbeidet en nasjonal gåstrategi. Strategien har to hovedmål om at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer. Det er i nærmiljøet der folk bor og i byer og tettsteder potensialet er størst for økt gåing. Det må i planarbeidet legges til rette for mer gåing, f.eks. vil snarveger fungere som supplement til resten av gangnettet. Der en snarveg er hovedløsningen, må denne ha universell utforming.</p> <p>5. Universell utforming. Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Planarbeidet må derfor redegjøre for, og vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel skal transportsystemet være universelt utformet.</p>	<p>4. Adkomstvegen får liten trafikk og vil være godt egnet for gående til hensettingsanlegget. Planen vil ivareta dagens muligheter for å gå til Rygge stasjon.</p> <p>5. Universell utforming vil bli lagt til grunn for utformingen av anlegget, og det vil bli redegjort for hvordan dette er ivaretatt i reguleringsplanen.</p>
<b>Vestby  kommune,  11.06.2020  (202001152-10)</b>	Vestby kommune ved administrasjonen har ingen merknader til Bane NOR sitt forslag til planprogram slik det her foreligger.	Tas til orientering
<b>Fylkesmannen  i Oslo og  Viken,  19.06.2020  (202001138-28)</b>	<p>1. Vi ser det som viktig å legge til rette for at toget skal være en attraktiv og kapasitetssterk ryggrad i kollektivtransportsystemet jf. NTP-2018-2029. Toget er et viktig element for å nå målet om at veksten i persontransport i byområdene skal tas av kollektivtransport, sykling og gåing. For å få et godt togtilbud er det avgjørende å også få på plass hensettingsanlegg.</p> <p>2. Ingen av de fem gjenværende alternativene; Kambo, Gon, Løken/Høyda, Kjellerødåsen vest og Kjellerødåsen øst, er</p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Bane NOR vil jobbe videre med optimalisering og tilpassing av anlegget, for å ivareta de forholdene som er nevnt så godt som mulig.</p>



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

	<p>konfliktfrie. Det er også forståelig at det er motstand mot å få lokalisert slike anlegg i sitt nærområde. Uansett lokalisering bør det legges betydelig vekt på lokale tilpasninger av anlegget og avbøtende tiltak for å få konflikten med for eksempel jordvern hensyn, landskap, naturmangfold, vannmiljø, og nærmiljøforhold lavest mulig.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det fremgår av planprogrammet at støy anses å ikke være et beslutningsrelevant tema for valg av hensettingsalternativ. Det er i tekstlig form redegjort for hvor mange boliger som får støy over anbefalte grenseverdier ved de ulike lokaliseringalternativene. Vi savner støysonekart, som kunne visualisert beregnet framtidig støysituasjon på de ulike stedene.</li> <li>4. Sett i lys av nasjonal jordvernstrategi, mener vi dette legger et særlig stort ansvar på beslutningstakerne for å velge løsninger med minst mulig negativ konsekvens for jordressursene. Føringene i den nasjonale jordvernstrategien innebærer at det må foreligge svært tungtveiende grunner for omdisponering av dyrket mark.</li> <li>5. Samlet arealbeslag av dyrka jord er vist i delutredningens tabell 5. Vi vil påpeke at i tabellens kommentarfelt er alternativet Løken/Høyda omtalt til å berøre et større areal enn alternativet Gon. Dette er tilsynelatende feilaktig. Kommentaren er egnet til å skape forvirring og bør korrigeres.</li> <li>6. Av planprogrammet går det fram at det ikke planlegges anlegg for utvendig vask av togsett/glykolpåføring, og dette er derfor ikke omhandlet i ROS-analysen og delutredningene. Det planlegges likevel å sette av areal for slikt anlegg, slik at det eventuelt kan gjennomføres på</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det er utarbeidet støysonekart. Det er tatt inn en henvisning i planprogrammet til rapporten hvor disse inngår. Bane NOR vil oversende fagrapport for støy med tilhørende støysonekart som en del av beslutningsgrunnlaget til Kommunal og moderniseringsdepartementet. Det vil bli utarbeidet revidert støysonekart i reguleringsplanfasen.</li> <li>4. I Bane NORs anbefaling er det lagt vekt på jordvern. I videre planlegging vil det fortsatt bli lagt vekt på å minimere beslag av dyrka mark. Hvordan matjord som blir berørt behandles vil framkomme av matjordplanen som skal utarbeides i reguleringsplanfasen, jmfør planprogrammets kap. 4.2.4.</li> <li>5. Kommentaren i fagrapporten endres til «Alternativet berører nest minst areal av tiltakene»</li> <li>6. Som det framgår av planprogrammets kap. 3.2 er ikke utvendig vask- og glykolpåføring en del av tiltaket det planlegges og utredes for. Det vil heller ikke bli avsatt plass</li> </ol>
--	--	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>et senere tidspunkt. Med tanke på den utstrakte bruken av jordvanningsanlegg innenfor områdene, mener vi etablering av vaskeanlegg er et tema som bør utredes og inngå i beslutningsgrunnlaget allerede på dette stadiet.</p> <p>7. I utbyggingsfasen vil det være viktig å unngå ytterligere negative påvirkninger på sjørretvassdrag. Det må forventes krav om utslippstillatelse og renskrav.</p> <p>8. De alternative tiltaksområdene vil i ulik grad føre til fysiske endringer i vassdragene. For de tre sydligste områdene vil det trolig være mulig å kompensere for dette, ved å gjøre tiltak og tilrettelegge for sjørret ved å legge ut gytegrus og lignende.</p> <p>9. I driftsfasen vil det være viktig at det ikke slippes forurensing ut i vassdragene. Vann som inneholder forurensende stoffer fra vasking av togsettene, vann som inneholder glykol og eventuelt annet forurenset vann må samles opp og håndteres på en måte som sikrer at det ikke fører til negative konsekvenser for vannlevende organismer.</p> <p>10. Det bør vurderes om eventuelt påslipp til kommunalt avløpsnett bør være en faktor å vurdere mellom de ulike alternativene, slik at man også tar dette med i betraktningen når man bestemmer seg for alternativ. Det kan være både økonomiske, tekniske og miljømessige forskjeller mellom de ulike lokaliseringalternativene knyttet til eventuelt påslipp til kommunalt avløpsnett.</p> <p>11. Alternativet på Kambo vil berøre en viktig del av Kambobekken, som er en viktig sjørrettbekk hvor det etter tidligere omlegging har blitt etablert nye gyteområder. Bekken har moderat økologisk tilstand og har en god bestand av sjørret og muligens stasjonær</p>	<p>til dette i videre planlegging. Det er ved en feil skrevet utvendig vask i kap. 3.1, men dette rettes til innvendig vask.</p> <p>7. Tas til orientering. Dette følges opp i miljøoppfølgingsplan i reguleringsplanfasen.</p> <p>8. Tas til orientering</p> <p>9. Det inngår ikke utvendigvask og glykolpåføring i tiltaket. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</p> <p>10. Bane NOR ønsker i utgangspunktet å koble anleggene til offentlig nett, men vil ellers forholde seg til de krav som stilles til håndtering av avløpsvann.</p> <p>11. Naturverdiene i Kambobekken og de hule eikene som nevnes i innspillet har inngått i grunnlaget for vurdering av konsekvenser for naturmangfold. Konsekvensutredningen vil bli revidert for det alternativet det lages reguleringsplan for.</p>

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

	<p>ørret. Tiltaket vil ha stor påvirkning for vassdraget, også etter anleggsavslutning. Vi legger videre til grunn at det vil bli mye massehåndtering og fare for avrenning fra disse massene. En utbygging her ser også ut til å være det alternativet som berører flest forekomster av den utvalgte naturtypen hule eiker, jf. naturmangfoldloven kapittel VI.</p> <p>12. Alternativet på Gon kan berøre vassdraget Kureåa. Kureåa har dårlig økologisk tilstand. Hovedpåvirkningene er knyttet til avrenning fra jordbruk og utslipp av avløpsvann. Det er en god bestand av sjøørret helt opp til gyteområdene ved Kirkegrenda. Tiltaksområdet er helt i toppen av vassdraget i et kanalisert sideløp. Tiltaket vil i liten grad ha direkte påvirkning på de fysiske forholdene i vassdraget, og forventet påvirkning for sjøørret eller andre vannlevende organismer blir liten.</p> <p>13. Løken/Høyda-alternativet vil komme i konflikt med Heiabekken. Heiabekken har svært dårlig økologisk tilstand. Hovedpåvirkningene er knyttet til avrenning fra jordbruk og utslipp av avløpsvann. Heiabekken har en bestand av sjøørret. Den produktive strekningen (gyte- og oppvekstområdene) av bekken er på ca. 800 meter, og ligger på områdene fra bekkelukkinga og opp til jernbanen. Ovenfor jernbanen er det ikke påvist fisk. Tiltaksområdet vil komme i konflikt med gyteområdene til sjøørret. Vi legger til grunn at det vil bli mye massehåndtering og fare for avrenning fra disse massene.</p> <p>14. Alternativene Kjellerødåsen øst og vest vil berøre Akersbekken. Akersbekken har svært dårlig økologisk tilstand. Hovedpåvirkningene er knyttet til avrenning fra jordbruk og utslipp av avløpsvann. Akersbekken har en</p>	<p>12. Naturverdiene i Kureåa har inngått i grunnlaget for vurdering av konsekvenser for naturmangfold. Konsekvensutredningen vil bli revidert for det alternativet det lages reguleringsplan for.</p> <p>13. Naturverdiene i Heiabekken har inngått i grunnlaget for vurdering av konsekvenser for naturmangfold.</p> <p>14. Naturverdiene i Akersbekken har inngått i grunnlaget for vurdering av konsekvenser for naturmangfold.</p>
--	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>bestand av sjørret som kan vandre helt opp til Tesalaveien. Tiltaket er i de helt øverste delene av vassdraget og vil trolig kunne gjennomføres uten store fysiske endringer i vassdraget. Vi legger til grunn at det vil bli mye massehåndtering og fare for avrenning fra disse massene.</p> <p>15. Vi ber om å få tilsendt vedtaket i saken og vedtatt planprogram. Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om de nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.</p> <p><b>UTTALELSE TIL FORESLÅTT PLANPROGRAM</b></p> <p>2.5 Nasjonale og statlige føringer Vi ber om at statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, vedtatt i 2018, innarbeides som føring i punkt 2.5. Vi anbefaler videre Miljødirektoratets veileder Hvordan ta hensyn til klimaendring i plan?</p> <p>4.2 Videre utredninger Vi etterspør en utredning av nydyrking som kompenserende tiltak for nedbygging av dyrka jord.</p> <p>Vi mener at utvendig vaskeanlegg bør inngå i utredningsmaterialet dersom det planlegges å sette av areal til dette formålet.</p> <p>Øvrige overordnede og generelle føringer kan dere finne i Fylkesmannens forventningsbrev til kommunene for 2020 av 29.01.2020 og Fylkesmannen i Oslo og Vikens forventninger til kommunal arealplanlegging 2019-2020 av</p>	<p>15. Vedtaket vil bli oversendt.</p> <p>2.5 Tas til følge. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, vedtatt i 2018, innarbeides som føring i punkt 2.5.</p> <p>4.2 Muligheter for nydyrking vil bli vurdert gjennom matjordplanen som vil følge reguleringsplanen.</p> <p>Det planlegges ikke for anlegg for utvendig vask og det planlegges derfor ikke utredet. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</p> <p>Tas til orientering. Dette følges opp gjennom reguleringsplanarbeidet.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 13 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	14.11.2019. Vi anbefaler også nettsidene www.planlegging.no og www.miljøstatus.no.	
<b>Råde  kommune,  23.06.2020  (202001152-15)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kommunen har forståelse for at hensettingsanlegg er avgjørende for å kunne få på plass et nytt og bedre togtilbud og for å kunne utnytte kapasiteten på det nye dobbeltsporet, og det er nødvendig å få på plass et hensettingsanlegg samtidig med dobbeltspor gjennom Moss.</li> <li>2. Silingsrapporten med KU anses å gi tilstrekkelig og riktig beslutningsgrunnlag for å sammenligne de valgte alternativene forutsatt at allerede planlagt omdisponert dyrka mark i reguleringsplaner eller kommune(del)planer ikke inngår i sammenligningsgrunnlaget knyttet til naturressurser.</li> <li>3. Kommunen er av den oppfatning at et hensettingsanlegg bør etableres nærmest mulig Moss stasjon og de som skal betjenes fra denne. For Råde- samfunnet oppfattes hensettingsanlegget ikke å gi direkte positive virkninger for noen av de tre alternativene, hverken nå eller i fremtiden. Kun negative. Alle tre alternativene i Råde kommune vil være klart i strid med kommunens ønskede utvikling.</li> <li>4. Råde kommunen støtter bane NORs anbefaling om at Kjellerødåsen Vest frarådes og at Løken / Høyda og Kjelleråsen Øst ikke anbefales.</li> <li>5. Kommunen har ingen merknader til det fremlagte planprogrammet</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering</li> <li>2. Dyrka mark regnes som omdisponert når den er omregulert til annen bruk i detaljreguleringsplan eller områdereguleringsplan. Landbruksarealer som er avsatt til annet fremtidig formål i kommunedelplaner, eller kommuneplan, men som ikke er regulert, vurderes som dyrka mark i konsekvensutredningen.</li> <li>3. Tas til orientering</li> <li>4. Tas til orientering</li> <li>5. Tas til orientering</li> </ol>
<b>Direktoratet  for</b>	DMF har ikke merknader til høring og forslag til planprogram for statlig reguleringsplan – Nytt hensettingsanlegg i Moss i	Tas til orientering

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 14 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>mineralforvaltning, 24.06.2020 (202001152-18)</b>	Vestby, Moss og Råde kommuner.	
<b>Mattilsynet, 23.06.2020 (202001152-36)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ved behov for å flytte jord skal Mattilsynet i det berørte området kontaktes. Vi viser her til Fylkeskommunens veileder til matjordplan fra 2016. Det er viktig at det ved flytting av jord blir gitt bestemmelser om dette i reguleringsplaner.</li> <li>2. Tiltak/inngrep langs vassdrag kan spre sykdommer. Særlig aktuelle sykdommer i vår region er Gyrodactylus på laks og krepspest. Bruk av maskiner, redskap og andre innsatsfaktorer som er benyttet i smittede vassdrag er forbudt uten forutgående vask og desinfeksjon. Det er derfor viktig at Mattilsynet blir kontaktet dersom kommunen har spørsmål rundt dette.</li> <li>3. Vi forventer at konsekvensanalysene er detaljert og konkret ved hvert av de alternative anleggene slik at områdene drikkevann som vår viktigste naturressurs, samt fisk og planter blir ivaretatt tilstrekkelig under punkt Naturmangfold og Naturressurser.</li> <li>4. Ingen av alternativene vil direkte berøre offentlige drikkevannskilder, men område Gon sør for Halmstad i Moss kommune grenser inn mot nedsalgfeltet til Vansjø. Dette er en svært viktig og sentral drikkevannkilde. Den er hovedkilde for kommunene i Masseregionen og en svært sentral reservekilde for kommunene i Nedre Glomma.</li> <li>5. Det er også flere private drikkevannsbrønner i områdene som ikke er kartlagt. I det videre planarbeidet må det utredes hvilke brønner som kan bli berørt av tiltaket. Det må redegjøres for hvordan disse blir berørt, både i</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering. Det skal utarbeides en matjordplan i forbindelse med arbeidet. Denne vil bli vedlagt reguleringsplanen ved høring og offentlig ettersyn.</li> <li>2. Tas til orientering. Dette vil bli fulgt opp gjennom Miljøoppfølgingsplanen.</li> <li>3. Konsekvensene som omtales vil inngå i oppdateringen av konsekvensutredningen for det alternativet som blir valgt. Temaene Mattilsynet har ansvar for vil bli behandlet i henhold til planprogrammets omtale av temaene.</li> <li>4. Det er ikke avrenning fra alternativet på Gon mot Vansjø.</li> <li>5. Dette inngår i risiko og sårbarhetsanalysen som skal utarbeides. Det vises til planprogrammets kapittel 4.2.3 hvor konsekvenser for grunnvann er spesifikt omtalt under «antatte problemstillinger». Gjennom videre prosjektering vil grunnvannsbrønner bli registrert.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 15 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>anleggsperioden og i driftsperioden og hvilke avbøtende tiltak som gjennomføres.</p> <p>6. Jord- og plantesykdommer og uønskete (svartelistete) planter har stort skadepotensiale for samfunn og næringsinteresser og kan spres gjennom massehåndtering. Det må derfor i denne forbindelse undersøkes forhold knyttet til eventuelle restriksjoner vedrørende planteskadegjørere og floghavre</p> <p>7. Vi vil komme tilbake til saken når planen er på offentlig ettersyn, og vurdere om viktige nasjonale og regionale hensynene er fulgt opp.</p>	<p>6. Dette vil bli fulgt opp gjennom Miljøoppfølgingsplanen og Matjordplanen som skal følge reguleringsplanen</p> <p>7. Tas til orientering.</p>
<b>Viken Fylkeskommune, 24.06.2020 (202001152-37)</b>	<p>1. Viken fylkeskommune mener det er behov for å utvide hensettingskapasiteten for vestre linje av Østfoldbanen. Dette er en viktig forutsetning for den planlagte tilbudsforbedringen på Østlandet.</p> <p>2. Uansett alternativ er det konflikter, og vi har forståelse for at det er lite hensiktsmessig med et hensettingsanlegg nord for Moss stasjon. I slike saker vil vi spesielt vektlegge at saken er godt opplyst med tilstrekkelige utredninger, at KU er utarbeidet på riktig nivå, at avbøtende tiltak er beskrevet, og sikret gjennom reguleringsplanen. Til Bane NOR sin anbefaling om lokalisering på Gon vil vi spesielt trekke frem hensynet til dyrket mark, landskapstilpasning, nærføring til boliger og mulighet for fremtidig tettstedsutvikling. Avbøtende tiltak for å minimere plager koblet til støy og belysning blir viktig.</p> <p>3. Alternativet som Bane NOR anbefaler er også i konflikt med den knutepunktutviklingen som vil være naturlig og</p>	<p>1. Tas til orientering</p> <p>2. Tas til orientering. Det legges til grunn at Viken fylkeskommune anser planprogrammet til å ligge på riktig nivå med de innspillene som er gitt. Avbøtende tiltak som vurderes nødvendige vil sikres gjennom reguleringsplanen.</p> <p>3. Alternativet vil berøre et lite areal som er avsatt til boligbygging. Det vil i det videre arbeidet bli sett på byggegrenser og hvordan de kan brukes for å minimere</p>

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

	<p>nødvendig ved Rygge stasjon på Halmstad. Denne knutepunktutviklingen skal blant annet sørge for det nødvendige passasjerunderlaget fra Østfold for å forsvare investeringene. Viken fylkeskommune er opptatt av dette tas på alvor, og at det i dialog med kommunen søkes å finne gode avbøtende tiltak og / eller kompensierende tiltak for at de negative konsekvensene kan bli så små som mulig.</p> <p>4. Avdeling for miljø og avdeling for kultur, som har ansvar for friluftsliv har vurdert saken, og har ikke innspill ut over at det må sikres avbøtende tiltak i reguleringsplanen. Det pekes særskilt på behov for avbøtende tiltak for å sikre friluftslivsinteresser, dersom det blir aktuelt å velge lokalisering på Kambo.</p> <p>5. Vårt innspill er at vannmiljø må inn som eget tema i planmaterialet, bla i ROS-analysen, og at nødvendige avbøtende tiltak må sikres i reguleringsplanen. Planprogrammet sier at påvirkning av naturlokalitetene innenfor planområdet har vært en viktig del av vurderingen. Når det gjelder virkning av utvendig vask, renhold med mer, må man også se på mulige virkninger utenom selve planområdet.</p> <p>6. Regional plan for vannforvaltning i Glomma vannregion 2016-2021 har fastsatt mål for vannmiljøet i alle</p>	<p>beslag av arealer regulert til bolig. Bane NOR kan ikke se at et hensettingsanlegg på Gon gir vesentlige hindre for å utvikle de sentrumsarealene som ligger inne i gjeldende reguleringsplaner, eller forslag til revidert kommuneplan for Moss, hverken i forhold til arealbeslag eller miljøpåvirkning. Bane NOR mener derfor at GON-alternativet ut over det direkte arealbeslaget ikke vil gi noen vesentlige begrensninger på aktuelle utbyggingsområder på Halmstad. Konsekvensene for nærmiljøet og utbyggingsområder er omtalt i konsekvensutredningen. Alternativet muliggjør en videreutvikling av Rygge stasjon, med en utvidelse til tre spor. Hvis hensettingsanlegget ligger sør for Rygge kan det gjøre det mulig at noen lokaltogavganger kan gå til/fra Rygge i stedet for Moss. Det vil være et positivt bidrag til Rygge stasjon som knutepunkt</p> <p>4. Tas til orientering</p> <p>5. Utvendig vask inngår ikke i tiltaket. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging. Nødvendig fordrøyning og rensing av overvann vil bli sikret i reguleringsplanen. Vurderingen av dette tar utgangspunkt i virkningene for vassdrag utenfor planområdet. Vurdering av vannmiljø utover planområdet har inngått i konsekvensutredningen for tema naturmiljø. I kapittel 4.2.3 Risiko og sårbarhet omtales risiko og konsekvenser for grunnvann og vannressurser. Herunder forstås også vannmiljø.</p>
--	--	--



Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>vannforekomstene i vannregionen. Miljømålene skal sikre helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannet og vannmiljøet. Ifølge vannforskriften skal ny aktivitet eller nye inngrep vurderes opp mot mulighetene for å oppnå miljømålene om god økologisk og kjemisk tilstand i berørte vannforekomster, jfr. §4 og §6 om miljømål og §12 om ny aktivitet eller nye inngrep.</p> <p>7. Videre planmateriale må inneholde informasjon om konsekvenser av planforslaget for vannmiljøet. Overvannshåndtering og forurenset grunn må inkluderes i reguleringsbestemmelsene. Det må gjennomføres tiltak for å unngå forurenset avrenning, både ved overvannshåndtering og ved evt. uhell eller ulykker.</p> <p>8. Støy og belysning nattetid er viktig folkehelse tema, og betyr mye for den enkelte. Selv om områdene i dag mer eller mindre er utsatt for støy fra jernbane og vei, ber vi om at det utarbeides støysonekart som viser beregnet fremtidig situasjon for både eksisterende og fremtidig tettstedsarealer. Siden det anbefales et alternativ som vil være i konflikt med fremtidig knutepunktutvikling på Gon, ber vi også om at staten strekker seg langt når det gjelder avbøtende tiltak, slik at belastningen på den enkelte og på utviklingen ved Gon blir minst mulig. Vi spiller derfor inn at konsekvenser for allerede planlagt fremtidig arealbruk synliggjøres. Konsekvenser av belysningsanlegg må også beskrives både for dagens arealbruk og arealer avsatt til fremtidig tettstedsareal. Når det gjelder støy og belysning spiller vi inn at det må føres dialog med kommunen om relevante avbøtende tiltak og / eller kompenserende tiltak.</p> <p>9. Som vi tidligere (sak okt 2018) har pekt på, er alle alternativene i konflikt med jordvern hensynet, hvor</p>	<p>6. Som omtalt i fagrapport Naturmangfolds kapittel 2.7.1 er det gjort en vurdering av vannmiljø i henhold til vannforskriftens bestemmelser der dette er aktuelt. Regional plan for vannforvaltning vil inngå i vurderingsgrunnlaget i reguleringsplanen.</p> <p>7. Konsekvenser for vannmiljøet vil framgå av planmaterialet. Det vil bli gitt bestemmelser for håndtering av overvann og ev. grunnforurensing i den utstrekning som viser seg nødvendig.</p> <p>8. Det vil bli utarbeidet reviderte støysonekart som viser hvordan de ulike områdene blir berørt av støy fra tiltaket. Det vil også bli utarbeidet illustrasjoner som skal vise hvordan belysningen av anlegget kan bli seende ut. Omtale av belysning tas inn i planprogrammets kapittel 4.2. Angående konflikt med knutepunktutvikling vises det til punkt 3.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>alternativet på Kambo beslaglegger minst areal. Fylkesplanen for Østfold uttrykker at jordvern skal prioriteres sterkere ved utbygging av infrastruktur, og at det må søkes alternative løsninger for å spare dyrket mark. Dersom det ikke kan unngås å bygge på dyrket mark, bør denne tas vare på og brukes til jordforbedring eller nydyrking. I denne sammenheng viser vi til tidligere vedtak i Fylkesutvalget i Østfold (23.11.2017). Denne siterer at det ved oppstart av nye samferdselsprosjekter som berører mer enn 10 daa dyrket mark vurderes muligheten for jordflytting. I prosjekter som berører dyrket mark, men der det ikke vurderes jordflytting, avsettes kr 20 pr m<sup>2</sup> dyrket mark. Det innarbeides kostnader i det enkelte prosjekt tilsvarende kr 200 pr m<sup>2</sup> i vei som berører dyrket mark i prosjekter hvor det vurderes jordflytting. Fylkeskommunen forventer at staten går foran som et godt eksempel, og strekker seg langt for å kompensere tap av dyrket mark gjennom f.eks. nydyrkingsprosjekter.</p> <p><u>Infrastruktur</u></p> <p>10. Trafikk er så vidt vi kan se ikke nevnt som tema i planprogrammet. Vi antar heller ikke at hensettingsanlegget vil medføre problemer eller store endringer i trafikken. Likevel mener vi det bør utføres en enkel trafikkvurdering, som viser dagens situasjon og endring i trafikk tall som følger av tiltaket. I trafikk analysen kan det inkluderes en vurdering og anbefaling av utforming av nye kryss og avkjørsler. I analysen bør det også gis en omtale av trafikkavviklingen i kryss og</p>	<p>9. Det skal utarbeides en matjordplan i henhold til planprogrammets punkt 4.2.4. Flytting av dyrka mark vil bli vurdert i denne planen. Dyrka mark er en ikke-prissatt konsekvens i henhold til metodikken i V712. I kostnadsoverslaget for prosjektet er det derfor ikke satt en pris på beslag av dyrka mark utover grunnvervs-kostnaden.</p> <p>10. Prosjektet vil utarbeide en enkel trafikk analyse av trafikken til/fra anlegget. Analysen vil bli oppsummert i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Det innarbeides et nytt punkt under kapittel 4.2 «videre utredninger» i planprogrammet som beskriver dette.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>hvordan trafikken forventes å fordele seg på fylkesveinettet.</p> <p>11. Bane NOR og Viken fylkeskommune ved rådsområdet Infrastruktur har etablert samarbeidsmøter på grunn av at fylkesveinettet blir påvirket av et hensettingsanlegg. Vi legger til grunn at det blir behov og mulighet for at vi i de kommende samarbeidsmøtene og ved andre anledninger kommer med flere og mer spesifikke uttalelser og bidrar i vurderinger til løsninger som angår fylkesveiene som blir berørt av prosjektet.</p> <p>12. Et sentralt tema i videre planarbeid bør være tilgjengelighet til anlegget for gående og syklende. Det bør tilrettelegges godt for ansatte som ønsker å komme seg til området med andre transportmidler enn personbil. For eksempel bør gangtraseer til holdeplasser og kollektivtilbud være mest mulig direkte, slik at gående ikke opplever at de må ta «omveier». Det bør vurderes om det er mulig å etablere snarveier for gående og syklende inn til området.</p> <p>13. Det bør settes et minimumskrav til antall sykkelparkeringsplasser i en planbestemmelse, som også setter krav til kvalitet og plassering av plassene.</p> <p>14. Støy fra veitrafikk på nye adkomstveier bør tas med i støyvurderingen for å avklare om det fører til utfordringer for nærliggende bebyggelse. Nødvendige tiltak for å avbøte støy må innlemmes i planbestemmelser, jamfør Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/2016.</p> <p>15. I trafikkanalysen bør det gjennomføres en trafikkfaglig utredning av konsekvenser av massetransport på fylkesveinettet. Konsekvenser for framkommelighet for</p>	<p>11. Tas til orientering. Bane NOR har opprettet dialog med Viken og vil ha et løpende samarbeid for å sikre gode trafikale løsninger for alternativet som vedtas bygget ut.</p> <p>12. Det vil bli arbeidet med tilrettelegging for gående og syklende i reguleringsplanfasen, også sett i sammenheng med behovet for å ivareta eksisterende turveger i området.</p> <p>13. Dette følges opp i reguleringsplanbestemmelsene.</p> <p>14. Dette vil bli behandlet i reguleringsplanen. Anlegget vil imidlertid gi så liten trafikk på adkomstvegene at det neppe vil være vesentlige støyeffekter fra adkomstvegen.</p> <p>15. Det vises til svar på punkt 11. I Trafikkvurderingen inngår også en enkel beskrivelse av massetransporten til/fra anlegget.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 20 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>øvrige transport på veiene bør inkluderes i utredningen, samt standard på fylkesveier som skal benyttes til massetransport og eventuelt nødvendige tiltak som må gjøres på veiene.</p> <p>16. Universell utforming er nedfelt i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. I § 1-1 heter det at prinsippet om universell utforming skal ligge til grunn for planlegging og kravene til det enkelte byggetiltak. Dette betyr at likeverdige muligheter til samfunnsdeltakelse skal fremmes gjennom plan- og bygningslovens system og bestemmelser. Planarbeidet bør derfor redegjøre for å vise hvordan universell utforming ivaretas, for eksempel bør transportsystemet være universelt utformet.</p> <p><u>Kulturminner/kulturmiljø</u></p> <p>17. Det er behov for arkeologiske registreringer i alle de fem alternativene før kulturminnevernet kan komme med en uttalelse vedr. planens påvirkning på kjente og ikke tidligere kjente kulturminner. Alle planforslagene er i konflikt med kjente fredete kulturminner allerede før den arkeologiske registreringen. Det må søkes om dispensasjon for inngrep i fredete kulturminner senere i planprosessen iht. Kulturminneloven.</p> <p>18. Bane NOR har bedt om et kostnadsoverslag for alternativet Gon. Dette blir oversendt i etterkant av fylkeskommunens uttalelse til planprogrammet.</p> <p>19. Planarbeidet må vise hvordan man ivaretar og skjermer fredete kulturminner som en ikke prissatt og uerstattelig ressurs.</p>	<p>16. Universell utforming legges til grunn for planarbeidet. Dette vil bli redegjort for i planbeskrivelsen.</p> <p>17. Dette er kjent for Bane NOR og omtalt i planprogrammets kapittel 4.1.5 under tema kulturarv. Det vil bli søkt om dispensasjon for inngrep i fredete kulturminner der det er nødvendig.</p> <p>18. Tas til orientering</p> <p>19. Det vil bli utredet og fulgt opp gjennom reguleringsplanfasen. Konsekvensutredningen vil bli oppdatert ut fra eventuelle nye funn og skadereduserende tiltak vil bli beskrevet.</p> <p>20. Tas til orientering.</p>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 21 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	20. Fylkeskommunen har rangert alternativene fra mest til minst skånsomme for kulturminner og omtalt hvilke konflikter som finnes for hver av alternativene. Denne rangeringen er som følger: Kambo, Gon, Løken/Høyda, Kjellerødåsen øst og vest.	
--	---	--

## 2 ORGANISASJONER, LAG OG FORENINGER

<b>Kureåa og  Gulland  vanningslag,  05.05.20,</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avrenning. I nedbørrike perioder er kapasiteten i Kureåa sprengt, og det jobbes kontinuerlig med å sikre bekkekanterne mot erosjon og utglidninger. Et hensettingsanlegg vil bidra til økt vannmengde, endret avrenningsmønster ved at det blir mer overflateavrenning fra Halmstad og økt avrenningshastighet. Det vil by på ytterligere utfordringer med erosjon ned mot fjorden. I tillegg vil sprengt kapasitet på avløpsledninger fra Halmstad-området medføre overflateavrenning på jordbruksarealer.   Som avbøtende tiltak må BaneNOR ved evt. plassering av hensettingsanlegg på Gon forplikte seg til å lede overvann i rør med tilstrekkelig dimensjoner til vassdrag. Bekkekanter i vassdrag, dvs. sidebekker og Kureåa må sikres mot erosjon og utglidninger.</li> <li>2. Vasking og skylning på hensettingsanlegget må unngås pga. risiko for forurensning av vanningskilden Kureåa. Vann fra evt. vasking og skylning og annet vann med risiko for forurensning må ledes til renseanlegget på Fuglevik.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Overvannshåndtering og eventuelle fordrøyingstiltak vil bli vurdert i neste planfase. Bane NOR er kjent med utfordringene knyttet til Kureåa. Nødvendige tiltak knyttet til hensettingsanlegget vil bli iverksatt. Beregninger og vurderinger av avrenningshastighet fra området skal vurderes. 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.</li> <li>2. Vaskeanlegg og anlegg for glykolpåføring inngår ikke i tiltakene som er tatt inn i planprogrammet. Det vises til planprogrammets kapittel 3.2. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</li> </ol>
--	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 22 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>Aksjons-  gruppa for  bevaring av et  godt bomiljø  på Halmstad,  18.10.2018  (202001152-4)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Å etablere et anlegg - slik Bane Nor ser for seg - vil ha mange, til dels alvorlige miljøkonsekvenser for både mennesker og landbruk. Vi har i mange år hatt mer støy og forurensing enn hva som er forsvarlig – ikke minst p.g.a. E6, riksvei gjennom bygda samt flyplass.</li> <li>2. Vasking av tog utendørs vil utvilsomt bidra til en ny type forurensing ved at sprøytetåke med rester av vaskemidler, skitt og avisingsvæske ifølge uttalelse fra Norges Astma og allergiforening vil bli ført med vinden inn over boligområdene på Halmstad. Med bakgrunn i fremtredende vindretning fra sør/sørvest vil dette kunne påvirke stor deler av etablert og planlagt boligområde.</li> <li>3. Støy fra tog under forflytning, reparasjoner og vasking samt transport til og fra et flombelyst område på nattetid vil virke svært negativt inn på søvn og søvnkvalitet.</li> <li>4. Ettersom området er synbart fra store deler av Halmstad er plasseringen av hensettingsanlegget nærmest et overgrep på det estetiske inntrykket.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det er utarbeidet støysonekart. Det er tatt inn en henvisning i planprogrammet til rapporten hvor disse inngår. Bane NOR vil oversende fagrapport for støy som inneholder støysonekart som en del av beslutningsgrunnlaget til Kommunal og moderniseringsdepartementet. I støyvurderingene er også samlet støy fra jernbanen vurdert. For Gon-alternativet bidrar hensettingsanlegget lite til den samlede jernbanestøyen. Det skal gjøres mer detaljerte støyutredninger i neste fase. Støyskjerming gjennomføres i henhold til gjeldende krav i T-1442/2016. Det vises til planprogrammets kapittel 4.2.2 for nærmere beskrivelse av metodikk og utredningsomfang. Støyvurdering vil omfatte støy både fra dobbeltspor og hensettingsanlegg.</li> <li>2. Vaskeanlegg for utvendig vask inngår ikke i tiltaket. Det vises til oversikten over hva anlegget skal inneholde i planprogrammets kapittel 3.2. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging. Bane NOR har ikke mottatt noen uttalelse fra Norges Astma og Allergiforbund.</li> <li>3. Det vises til punkt 1 angående støy. Dette vil bli vurdert mer detaljert i neste planfase ut fra beskrevet metodikk i planprogrammets kapittel 4.2.2. Det skal lages illustrasjoner av belysningen av anlegget i neste planfase. Dette skal vise hvordan belysningen vil bli gjort og hvordan den vil se ut fra omgivelsene. Dette tas inn i planprogrammets kap. 4.2.</li> <li>4. Et hensettingsanlegg på Gon vil gi relativt lite terrenginngrep, men plasseringen gjør at anlegget vil være synlig fra sør, øst og vest. Fra hoveddelen av Halmstad vil anlegget være lite synlig fordi utsynet er skjermet av annen bebyggelse, Gonskogen og skogholt på Eskelund. Det vil i</li> </ol>
--	--	--

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

	<p>5. Summen av miljøkonsekvensene vil få alvorlige følger for bomiljøet på Halmstad. Det er derfor svært vanskelig å følge Bane Nors vurdering av punkt «nærmiljø og friluftsliv» til kun å ha en middels konsekvens.</p> <p>6. I Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven) står det i Kapittel 5. Statlige myndigheters ansvar § 22. Statlige myndigheters ansvar Statlige myndigheter skal i sin virksomhet vurdere konsekvenser for befolkningens helse der det er relevant.</p> <p>7. Summen av miljøkonsekvensene gjør at bomiljøet på Halmstad vil få alvorlige følger. Halmstads beboeres helse og livskvalitet må settes i første rekke når beslutninger tas. Sannsynligheten er også stor for at mange utbyggere trekker sine planer om videre utbygging i tillegg til at mange etablerte beboere vil se seg om etter annet sted å bo. Her snakker vi om RASERING AV BOMILJØ, noe som står i direkte motsetning til statlige føringer for transportknutepunkter, som Halmstad er definert å være.</p> <p>8. I Rygges vedtatte kommuneplan er Goen skog klart og tydelig merket som «friområde». I kommunedelplanen for Halmstad er skogen merket som «viktig grøntstruktur i</p>	<p>neste planfase bli vurdert hvilke skjermingstiltak som anses aktuelle uavhengig av hvilket alternativ som velges. Dette må blant annet ses opp mot jordvern hensyn, landskapstilpasning og støy. Det vil bli laget illustrasjoner som viser dette.</p> <p>5. Det vises til konsekvensutredningen for hvordan utredningen har kommet fram til denne konsekvensen. Det vil i neste planfase arbeides videre med å minimere de negative virkningene anlegget har for nærmiljøet.</p> <p>6. Det er ikke laget en egen rapport om folkehelse. Etter metodikken i håndbok V712 behandles ikke folkehelse som eget tema, men er innarbeidet i de ikke-prissatte og prissatte konsekvensene, og omtales først og fremst under temaene friluftsliv, by- og bygdsliv og støy. Bakgrunnen for dette er blant annet å unngå dobbelttelling. For å tydeliggjøre folkehelseaspektet vil planbeskrivelsen til reguleringsplanen inneholde et kapittel med en beskrivelse av hvordan ulike elementer i folkehelsebegrepet er ivarett i konsekvensutredningen.</p> <p>7. Utredninger som er gjort så langt tilsier ikke at konsekvensene vil være i nærheten av så omfattende som det vises til i innspillet. De mer indirekte virkningene som påvirkning på boligmarkedet vil bli omtalt som del av temaet lokale og regionale virkninger i neste planfase.</p> <p>8. Det er gjennomført en vurdering av kvalitetene i og bruken av Gonskogen i arbeidet med konsekvensutredningens tema friluftsliv, by- og bygdsliv. Det vises til</p>
--	--	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 24 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	tilknytning til nye boligområder». Goen skog er et særdeles viktig rekreasjonsområde for de mange tusen menneskene som bor på Halmstad og er i bruk daglig av unger så vel som eldre. De viser til Nordisk Ministerråd Miljørapport fra 1987:3 hvor de bl. annet uttaler følgende: Raskogen er uten tvil den mest truede og sårbare del av naturstrukturen i Rygge. Sett under ett gir de forskjellige økologiske hensyn vektige grunner for at det som står tilbake av denne skogen blir vernet for fremtiden. 9. Det vises til viktigheten av å tilrettelegge for friluftsliv nær der folk bor ettersom brukes faller mye med avstand.	silingsrapportens kapittel 8.4.2 og fagrapport friluftsliv, by- og bygdelivs kapittel 4.2.3. Her er nettopp skogens betydning tillagt vekt fordi det er et av få skogsområder på Halmstad.  9. Et sentralt tema i videre arbeid med tema friluftsliv er å finne tiltak for å avbøte barrierevirkningen av hensettingsanlegget, slik at tilgjengeligheten til rekreasjonsarealer sikres.
<b>Fellesinnspill Kureåa og Gulland vanningslag, Goenveien sameie, gatu Park, Gatugrenda, Solhøitunet Sameie, Søndre Rygge Vel, Rygge Bondelag, Rygge Seniorbo, Aksjonsgruppa for bedre bomiljø,</b>	De er fortsatt imot at hensettingsanlegget legges til Halmstad, men anser det som sannsynlig at det vil skje. Med bakgrunn i dette vil de fremme tiltak ut fra følgende målsetning: «Å definere tiltak som kan begrense omfanget av støy, forurensing og lys fra anlegget, samt å sikre at disse tiltakene blir lagt til grunn som vilkår for gjennomføring av prosjektet hvis hensettingsanlegget blir plassert på Halmstad.» Innspillet baserer seg på at anlegget plasseres syd for Goen skog. Vi kan IKKE akseptere at en anlegg og adkomstveg går gjennom boligområde til Seniorbo og direkte ut i Ryggevegen. Alternativet med utkjøring via Eskelundveien og ut i Ryggeveien er langt sikrere trafikalt samt at man unngår boområdene.  1. Det må settes opp støyabsorberende legger fra Rygge stasjon frem til Goen skog.  2. Anlegget må senkes ned til dagens terrengnivå og ikke legges over eksisterende terreng slik dagens toglinjer gjør.	Som det framkommer av silingsrapporten med konsekvensutredning har alle alternativer som vurderes negative konsekvenser for ulike konsekvensutredningstema. Uavhengig av hvilket alternativ som velges vil det bli jobbet med å begrense disse konsekvensene og finne avbøtende tiltak.  Gjennom planarbeidet skal det ses på flere løsninger for å komme fram til den best mulige veiadkomsten til anlegget. Her vil hensyn til trafiksikkerhet være et sentralt tema.  1. Det skal gjøres støyutredninger i neste fase. Støyskjerming gjennomføres i henhold til gjeldende krav i T-1442/2016. Det vises til planprogrammets kapittel 4.2.2 for nærmere beskrivelse av metodikk og utredningsomfang. 2. Anleggets plassering i høyde begrenses av jernbanetekniske krav til bl.a. stigning på sporet fra avgrening fra hovedspor til hensettingsområdet.



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

<p><b>11.05.20 (202001152-4)</b></p>	<p>3. Fra Goen skog og rundt anlegget på nordsiden – frem mot utkjøringsveien - bør det etableres en jordvoll på 4 – 5 meters høyde, noe som da vil overstige takhøyden på togene. Vollen beplantes med busker/trær slik at den kan inngå og bli en naturlig del av terrenget.</p> <p>4. Undergangen ved Goen gård er en av de mest brukte undergangene frem til friluftsområdene/turstiene i området. Dersom denne ikke lar seg beholde må Bane Nor sørge for at turstier/underganger blir knyttet opp mot hverandre. Turstiene rundt Goen må ivaretas slik at beboerne på Halmstad fortsatt kan benytte disse.</p> <p>5. Det har blitt gitt ulik informasjon fra Bane Nor om det skal anlegges et togvaskeanlegg eller ikke. Vi legger til grunn at det ikke skal etableres vaskeanlegg for tog på Halmstad. Hvis dette tiltaket likevel blir lagt hit er det et absolutt krav at dette må legges i en egen hall med rensing for å unngå spredning til nærområdet og boligområdene på Halmstad.</p> <p>6. Bekymringen er videre knyttet til avløpsvann fra eventuell vasking og skylling, og til overflatevann som vil ledes til vanningskilden Kureåa. I nedbørrike perioder er kapasiteten i Kureåa sprengt, og det jobbes kontinuerlig med å sikre bekkekantene mot erosjon og utglidninger. Hensettingsanlegget vil også bidra til økt avrenningshastighet for overvann. Som avbøtende tiltak må Bane Nor ved eventuell plassering av hensettingsanlegg på Halmstad forplikte seg til å lede overflatevann i rør med tilstrekkelig dimensjoner til vassdrag. Bekkekanter i vassdrag, dvs sidebekker og Kureåa, må sikres mot erosjon og utglidninger. Vann fra</p>	<p>3. Behov og mulighet for skjerming av anlegget og hvordan dette kan gjøres, vil bli vurdert i neste fase. Dette må ses opp mot blant annet hensynet til jordvern og grunnforhold. Det vil bli utarbeidet 3D-illustrasjoner som viser hvordan anlegget skjermes og hvordan det vil oppleves i nærområdet og på avstand (se planprogrammets kap. 4.1.5, tema landskapsbilde)</p> <p>4. Det er et mål å opprettholde turvegsystemene. I neste planfase vil det bli vurdert hvordan turveisystemet i området kan kobles sammen når undergangen ved Gon gård stenges.</p> <p>5. Vaskeanlegg for utvendig vask inngår ikke i tiltaket. Det vises til i oversikten over hva anlegget skal inneholde i planprogrammets kapittel 3.2. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</p> <p>6. Det vises til punkt 5 når det gjelder vasking og skylling. Bane NOR er kjent med utfordringene knyttet til Kureåa. Overvannshåndtering og eventuelle fordrøynings tiltak vil bli vurdert i neste planfase. Nødvendige tiltak knyttet til hensettingsanlegget vil bli iverksatt. Beregninger og vurderinger av avrenningshastighet fra området skal vurderes. 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</p>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 26 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	vasking og skylning og annet vann med risiko for forurensing må ledes til renseanlegget på Fuglevik. 7. Vi håper på et positivt samarbeid med å få disse tiltakene på plass slik at fremtidig støy rundt plasseringen kan dempes.	7. Tas til orientering. Bane NOR ønsker også å få til et positivt samarbeid rundt tiltak som bidrar til å minske anleggets negative konsekvenser for nærmiljøet..
<b>Solstad vel, 13.05.2020, (202001152-5)</b>	Ut fra den samfunnsøkonomiske vurderingen framstår området Høgda ved Løken/Huseby fremdeles som en meget aktuell mulighet, og Solstad Vel ønsker derfor å opprettholde sine tidligere innspill 1. Området Høgda ved Løken/Huseby er et viktig rekreasjonsområde for befolkningen og et attraktivt område for friluftsliv, bær og soppstaking og turer, dette vil bli ødelagt ved plassering av hensettingsanlegget. Det kan ikke erstattes. 2. Kulturlandskapet i denne vakre delen av vår landkommune får et stygt sår. Det er planlagt et fotavtrykk på 70 dekar for selve hensettingssporene. I tillegg vil det komme servicehus og andre bygninger som vil beslaglegge areal i tillegg til de 70 dekar. Det vil visuelt sett være problematisk og forringe landskapets visuelle profil. 3. Landskapet er åpent med store flater og jorder rundt, og vil få en permanent lys og støykilde som er uønsket og påvirker folks bosituasjon i stort omfang. 4. Høyda er et jomfruelig område med ingen naturlige tilførselsveier i dag. Tilførselsveier vil beslaglegge mye landbruksjord og medføre bo forringelse i området på grunn av trafikk.	1. I silingsrapporten er Løken/Høgda vurdert å være det alternativet som har størst negative konsekvenser for friluftsliv. For alternativet det utarbeides reguleringsplan for vil konsekvensene utredes videre i henhold til planprogrammets kap. 4.1.5. Ikke-prissatte fagtema, friluftsliv/by- og bygdeliv 2. I silingsrapporten er Løken/Høgda vurdert til å nest størst negative konsekvenser for landskapsbilde. For alternativet det utarbeides reguleringsplan for vil konsekvensene utredes videre i henhold til planprogrammets kap. 4.1.5. Ikke-prissatte fagtema, landskapsbilde. 3. Det skal lages illustrasjoner som viser belysningen av anlegget for utbyggingsalternativet i neste planfase. Dette skal vise hvordan belysningen vil bli gjort og hvordan den vil se ut fra omgivelsene. 4. Konsekvensene for dyrka mark utredes videre i henhold til planprogrammets kap. 4.1.5. Ikke-prissatte fagtema, naturressurser. Tilførselsveier inngår som en del av tiltaket

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 27 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>5. I anleggsperioden vil det være behov for å frakte enorme mengder masser. Hvor skal dette fraktes? Dette vil belaste tilførselsveiene og tilstøtende boligområder.</p> <p>6. Det er blitt kjent at kvaliteten på fjellet i Høgda er så dårlig at det ikke kan benyttes som grunnlag for dobbeltsporet videre mot Fredrikstad.</p> <p>7. Høgda inneholder også mange, store og synlige kulturminner, som vil i stor grad forringes.</p> <p>8. Høgda er ganske smal, og dyr trenger en større bredde på vegetasjon for å kunne vandre. Siden Høgda ligger så for seg selv, vil alternative ruter for dyrene, føre dem vekk fra vårt område og det ønskes ikke.</p>	<p>og vil bli vurdert for alle relevante tema i konsekvensutredningen.</p> <p>5. Massehåndtering er omtalt i planprogrammets kapittel 4.2.5. Som det framgår av kapittelet vil det valgte alternativet bli optimalisert for å få gi minst mulig behov for transport av masser. Virkningene av anleggstrafikken vil bli redegjort for i planbeskrivelsen. 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>6. Grunnundersøkelser skal utføres i form av grunnboringer i reguleringsplanfasen. Kvaliteten på massene vil bli vurdert da.</p> <p>7. For alternativet det utarbeides reguleringsplan for vil konsekvensene utredes videre i henhold til planprogrammets kap. 4.1.5. Ikke-prissatte fagtema, Kulturarv</p> <p>8. For alternativet det utarbeides reguleringsplan for vil konsekvensene utredes videre i henhold til planprogrammets kap. 4.1.5. Ikke-prissatte fagtema, Naturmangfold</p>
<b>Solbakken vel,  09.06.2020  (202001152-8)</b>	<p>Det vises til Bane NOR sin anbefaling om å velge Gon. Solbakken Vel forstår at alternativ Grimstadtoppen i Råde kommune er alternativ nr. to, og kommer med høringsuttalelse til dette alternativet.</p> <p>1. Området Høgda ved Løken/Huseby er et viktig rekreasjonsområde for befolkningen og et attraktivt område for friluftsliv, bær og soppsanking og turer. Dette vil bli ødelagt ved plassering av hensettingsanlegget og vil aldri kunne erstattes.</p>	<p>1. Det vises til svaret på innspillet fra Solstad Vel</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 28 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Kulturlandskapet i denne vakre delen av vår landkommune får et stygt sår.</li> <li>3. Landskapet er åpent med store flater og åkere rundt, og vil få en permanent lys- og støykilde som er uønsket og påvirker folks bosituasjon i stort omfang.</li> <li>4. Høyda er et jomfruelig område med ingen naturlige tilførselsveier i dag. Tilførselsveier vil beslaglegge mye landbruksjord og medføre boforringelse i området på grunn av trafikk. Tilførselsveien vil være ved Grimstadtoppen busstopp. brukes av skoleelever. Dette er allerede meget belastet av tungtrafikk og biler som ikke holder fartsgrensen (50 km/t). Det vises til flere fartskontroller hvor mange har fått beslaglagt førerkort og/eller ilagt høye farts bøter.</li> <li>5. Det er planlagt et fotavtrykk på 70 dekar for selve hensettingssporene, men planområdet for hele anlegget er angitt til ca. 720 mål. Forstår at i tillegg til sporene vil det være behov for bygninger, teknisk utstyr og infrastruktur. Dette vil forringe landskapets visuelle profil. Det bemerkes også at planområdet er vesentlig større enn for de andre alternativene.</li> <li>6. I anleggsperioden vil det være behov for å frakte enorme mengder masser. Hvor skal dette fraktes? Dette vil gi en enorm belastning på tilførselsveiene og tilstøtende boligområder.</li> <li>7. Høgda inneholder også mange, store og synlige kultur- og fornminner, som i stor grad vil forringes. Det forventes at man vil finne mer gjennom arkeologiske registreringer.</li> <li>8. Høgda er ganske smal, og dyr trenger en større bredde på vegetasjon for å kunne vandre. Siden Høgda ligger så</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Det vises til svaret på innspillet fra Solstad Vel</li> <li>3. Det vises til svaret på innspillet fra Solstad Vel</li> <li>4. Det vises til svaret på innspillet fra Solstad Vel. Det tilføyes at trafikksikkerhet vil være et sentralt tema for å plassere anleggsveg og legge føringer for utforming av denne.</li> <li>5. Arealoversikten i KU naturressurser ivaretar alle aktuelle deler av anlegget, inklusive bygninger, veger og parkeringsplasser. Planområdet er større enn tiltaket slik at plassering og utforming av anlegget kan optimaliseres i det videre arbeidet.</li> <li>6. Se svaret til punkt 4.</li> <li>7. Det vises til svaret på innspillet fra Solstad Vel</li> <li>8. Det vises til svaret på innspillet fra Solstad Vel</li> </ol>
--	--	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 29 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	for seg selv, vil alternative ruter for dyrene, føre dem vekk fra vårt område og det ønskes ikke. 9. Det anmodes derfor Bane NOR til ikke å velge Løken/Høyda (Grimstadtoppen) for plassering av sitt hensettingsanlegg.	9. Bane NOR har ikke anbefalt Løken/Høgda. Valg av alternativ vil bli gjort av Kommunal- og moderniseringsdepartementet ved fastsettelse av planprogrammet.
<b>Råde Jeger og  fiskerforening,  03.06.2020</b>	1. I silingsrapporten / konsekvensutredningen ICH-11-A-25056 finner vi at for alternativet 1.2.3 Løken / Høyda er konsekvensen vdr. påvirkning av verdier tilknyttet friluftsliv og naturmangfold blitt lite vektlagt. Et anlegg ved Løken / Høyda vil etter all sannsynlighet påvirke Heiabekken ved Stomner, muligens også Akerbekken. Begge disse bekkene er større gode gytebekker for sjøørret og dermed viktige for lokalmiljøet. Sjøørreten er fredet i gytebekker. I tillegg er gytebekker vernet mot habitats-inngrep. Eventuelle utslipp til bekken vil også nødvendigvis ha kort vei til en allerede svært belastet Oslofjord. 2. Fra anleggsområdet er det kort vei for avrenning til Heiabekken og avhengig av detaljløsninger for anlegget, også Akerbekken. Selv om vi forutsetter at det i anleggsperioden og ved regulær drift vil være tiltak mot forurensende utslipp til omgivelsene, viser erfaring at det vil forkomme utslippshell av ulik grad.. Vi legger blant annet merke til at det i anleggsperioden vil være behov for grunnforsterkning ved Løken / Høyda. Rapporten anslår at arbeidet med grunnforsterkning vil utgjøre mere enn 100 000 lass. Vi antar at det er snakk om lastebillass, noe som gir 1,0 til 2,0 mill tonn masse! En vesentlig del av denne massen vil være sprengt fjellmasse med finkornet stenmel. Støv fra sprengt og knust sten legger seg på gjellene til vannlevende organismer og vil være akutt dødelig for fisk og mange andre vannlevende dyr.	1. Det er i konsekvensutredningen av naturmangfolds kapittel 4.7.2 vurdert at tiltaket i verste fall kan føre til at ørretens funksjonsområde reduseres. Hvis Løken/ Høyda velges, vil det i senere planfase bli vurdert hvordan en kan tilpasse tiltaket for å minimere denne påvirkningen. Midlertidige tiltak i anleggsperioden vil bli tema i Miljøoppfølgingsplanen. Se også svar på neste punkt. 2. Det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan for det valgte alternativet som del av reguleringsplanarbeidet. Dette skal sikre at miljøoppfølging blir en integrert del av alle faser i prosjektet. Tiltak for å hindre akutt forurensing, samt utslipp av finstoff til bekker er temaer som vil bli ivare tatt gjennom dette arbeidet.

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>3. Fjerning av eksisterende skogområde vil også redusere "svampeeffekten" i området og øke faren for flomskader i selve bekkeløpet og området rundt Heiabekken. Service på vognsettene inkluderer håndtering av store mengder septik og vaskemidler (også rensedmidler og avisningsmidler?), og konsekvensen ved et eventuelt utslipp vil selvfølgelig være svært uheldige for alt levende i bekkeområdet.</p> <p>4. Heiabekken er for Råde kommune et stort bekkesystem og en viktig gytebekk for sjøørret i Kurefjordområdet, ref. Fylkesmannens rapport fra 2004 (lenke i innspillet).</p> <p>5. I 2012 og 2013 gjennomførte grunneiere store miljømessige forbedringer i Heiabekken, bl. a. ble sidekanter forbedret og steinsatt og det ble laget en sedimenteringsdam (stor kulp) ved Røstad/Myra. Råde JFF har i området fra dagens jernbanetrase til der bekken krysser RV116 lagt ned flere hundre dugnadstimer for å bedre gyte- og oppvekstforholdene ved at det er bygget terskler (kulper), opprettet stand-/hvileplasser for yngel, tilført ny gytegrus og plantet trær. Pr. dag fremstår bekken som et svært godt og produktivt habitat for sjøørret.</p> <p>6. I gytebekkene vil det normalt oppholde seg 3 årskull med yngel, og et enkelt utslipp i anleggsperioden eller ved etablert drift vil derfor kunne slå ut 3 årsklasser med ørret og øvrig liv i bekken. Vi finner derfor at konsekvensene ved et slikt utslipp har fått påfallende liten oppmerksomhet i dokumentporteføljen, og vil derfor gjøre beslutningstager ekstra oppmerksom på dette.</p>	<p>3. Effekter for overvann vil bli utredet og omtalt i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Det legges normalt til grunn at avrenningen ikke skal bli større etter tiltak enn før og at det må etableres avbøtende tiltak for å sikre dette ved behov. Det vil ikke bli etablert anlegg for utvendig vask og glykolpåføring. Septik ønskes i utgangspunktet koblet til offentlig avløpsanlegg</p> <p>4. Tas til orientering.</p> <p>5. Tas til orientering. Dette er også omtalt i fagrapporten Naturmangfold_ICH-11-A-25048 og har dermed vært en del av grunnlaget for konsekvensutredningen som er gjennomført.</p> <p>6. Tas til orientering. Dette vil bli behandlet i miljøoppfølgingsplanen som omtalt i punkt 2. Det vises også til planprogrammets avsnitt om skadereduserende tiltak i kapittel 4.1.4. Som det står der skal det beskrives tiltak «for å unngå, begrense, istandsette og hvis mulig kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen.» I fagrapporten for Naturmangfold er skadereduserende tiltak omtalt i kapittel 1.5. Der er det særskilt nevnt at for alternativ med bekker/gytebekker er det svært viktig å unngå avrenning av</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 31 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>Moss-Rygge Senterparti, 23.06.2020 (202001152-17)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. For Senterpartiet er dette et hån mot våre nye nasjonale og lokale intensjoner om å skjerme vår dyrebare matjord. Det vil beslaglegge store områder av vår beste og mest anvendbare matjord i Norge, og det i en tid hvor vi snakker om at Norge må bli mer selvforsynt. Det billigste alternativet er benyttet (prissatte konsekvenser er lagt til grunn)</li> <li>2. Forringet folkehelse <ul style="list-style-type: none"> <li>• Folkehelsekonsekvenser er ikke utredet for området. Folkehelsekonsekvenser bør utredes og sammenstilles, vektet med de øvrige alternativene iht §11 i Folkehelseloven.</li> <li>• Belastning av nærmiljø og botrivsel vil medføre mindre attraktive områder.</li> <li>• Støy – <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toghensetning og nærhet til boligområder.</li> </ul> </li> <li>• Totalbelastning Støy <ul style="list-style-type: none"> <li>o E6</li> <li>o Ryggeveien</li> <li>o Flyplass herunder lavtflygende helikopteraktivitet</li> <li>o Forsvarsaktivitet</li> <li>o Jernbane</li> <li>o Eventuelt toghensetning</li> </ul> </li> <li>• Kulturlandskap <ul style="list-style-type: none"> <li>o Estetikken i landskapet blir utfordret</li> <li>o Kureåa som ørretbekk blir forurensningsutsatt</li> </ul> </li> </ul> </li> </ol>	<p>forurensning og/eller partikkelspredning. Dette følges opp i detaljreguleringsfasen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Den samfunnsøkonomiske analysen omfatter både de prissatte og ikke prissatte konsekvensene. Bane NOR har ikke anbefalt alternativet Gon på grunn av de prissatte konsekvensene alene, men fordi det har størst samfunnsøkonomisk nytte i en samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser og tilbyr den beste jernbanetekniske funksjonaliteten. Den gjennomførte konsekvensutredningen viser at alternativet ikke har størst negativ konsekvens for noen av fagtemaene som er vurdert.</li> <li>2. Det vises til svar på Moss kommunes innspill for tema folkehelse</li> </ol>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 32 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>3. Tap av landbruksnæring</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tap av jord av ypperste kvalitet (grønnsaksjord – fleranvendelig) <ul style="list-style-type: none"> <li>o Tidligjord – mulighet for flere avlinger</li> <li>o Jordbruksområder med ubegrenset vanningsmuligheter (egen forsyning fra Vansjø) Særdeles god produksjon også i tørkeperioder.</li> <li>• Redusert produktivitet av tilstøtende jordbruk</li> <li>o Omkringliggende jord blir forurensningsutsatt</li> <li>o Omkringliggende jord blir utsatt for erosjon – overvannproblematikk</li> <li>• Vaskehall</li> <li>o Det avsettes areal til vaskehall, dvs at vaskehall må påregnes <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dette vil medføre utfordringer med forurensning av omkringliggende jordbruksområder.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul> <p>4. Utvikling av Halmstad som et områdesenter</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Belastning av areal i et områdesenter som det ønskes vekst.</li> <li>• Belastning med antatt permanent anleggsvei gjennom boligfelt.</li> </ul> <p>Det henvises i tillegg til Moss kommunes innspill</p>	<p>3. Gonalternativet er ikke alternativet som berører mest dyrka mark. Verdiene i klassifisering av jordkvalitet bygger direkte på kartlaget "Verdiklasser basert på jordsmonnkart" i NIBIOs kartportal Kilden. NIBIOs kartlegging av verdiklasser for jordkvalitet er utarbeidet for bruk ved konsekvensanalyser etter Statens vegvesens håndbok V712, Konsekvensanalyser, og metodikken benyttes for vurdering av dyrka mark i de aller fleste samferdselsprosjekter i Norge. Bane NOR mener det er viktig å benytte denne metoden på samme måte i alle prosjekt, og for alle alternativene i dette prosjektet, for å kunne gi en konsistent vurdering av konsekvenser på tvers av alternativ og prosjekter. Verdien av jordas avkastning gjenspeiles også i de prissatte konsekvensene, ved at det er vurdert kostander ved erverv av grunnen. Vaskehall inngår ikke i tiltaket og i det videre planarbeidet skal det ikke avsettes areal til vaskehall. Fare for forurensning av tilgrensende arealer og tiltak for å unngå dette vil bli utredet i videre planarbeid.</p> <p>4. Alternativet vil berøre et lite areal som er avsatt til boligbygging. Det vil i det videre arbeidet bli sett på byggegrensener og hvordan de kan brukes for å minimere beslag av arealer regulert til bolig. Bane NOR kan ikke se at et hensettingsanlegg på Gon gir vesentlige hindre for å utvikle de sentrumsarealene som ligger inne i gjeldende reguleringsplaner, eller forslag til revidert kommuneplan for Moss, hverken i forhold til arealbeslag eller miljøpåvirkning. Bane NOR mener derfor at GON-alternativet ut over det direkte arealbeslaget ikke vil gi noen vesentlige begrensinger på aktuelle utbyggingsområder på Halmstad.</p>
--	---	---



<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 33 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>5. Senterpartiet mener Bane Nor legger ensidig til grunn økonomi uten å ta hensyn til innbyggere, jordvern, miljø og folkehelsemessige konsekvenser. Løsningen er et hån mot våre nye nasjonale intensjoner om å verne om matjord. Det er i tillegg en forbrytelse mot det internasjonale samarbeidet for å avskaffe sult i verden.</p> <p>Vi utvikler samfunnet for å verne om våre innbyggere, trivsel og våre liv. Da er det merkelig at planprogrammet ikke legger disse grunnleggende behov til grunn. Senterpartiet vil derfor på det sterkeste tilråde at det gjennomføres en ny vurdering som legger vesentlig større vekt på jordvern, miljø, klima og folkehelsemessige konsekvenser i sin anbefaling.</p>	<p>Konsekvensene for nærmiljøet og utbyggingsområder er omtalt i konsekvensutredningen. Alternativet muliggjør en videreutvikling av Rygge stasjon, med en utvidelse til tre spor. Hvis hensettingsanlegget ligger sør for Rygge kan det gjøre det mulig at noen lokaltogavganger kan gå til/fra Rygge i stedet for Moss. Det vil være et positivt bidrag til Rygge stasjon som knutepunkt.</p> <p>5. Det vises til svar på punkt 1.</p>
<b>FAU Halmstad  kole,  24.06.2020  (202001152-21)</b>	<p>Vårt fokus er svakheter i utredningsarbeidet, med hensyn på barn og unge på Halmstad, ved å velge Gon som foretrukket alternativ.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I planprogrammet settes det av areal til fremtidig utvendig vask og glykolpåføring. Vi krever at konsekvenser for helse og miljø av dette vaskeanlegget inngår i konsekvensutredningen.</li> <li>2. Hvorfor er det ikke gjort en vurdering av konsekvenser for barn og unge i henhold til rikspolitiske retningslinjer som skal legges til grunn for statlig, regional og kommunal planlegging etter plan- og bygningsloven?</li> <li>3. Hvilken metode er brukt for å vurdere landskap?</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anlegg for utvendig vask og glykolpåføring inngår ikke i tiltaket. For mer info se svar på innspill fra Fylkesmannen i Oslo og Viken.</li> <li>2. Vurderingen av konsekvenser for barn og unge inngår i vurderingene gjort for tema nærmiljø, by- og bygdeliv.</li> <li>3. Landskap er vurdert i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712, slik det er beskrevet i fagrapport for landskapsbilde.</li> </ol>

Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>4. Gon-skogen er lagt inn som hensynssone for friluftsliv i ny arealplan for Moss kommune. Vi mener det er gjort en svak faglig vurdering av fagtema friluftsliv/ by- og bygdeliv.</p> <p>5. Planområdet strekker seg ifølge kartgrunnet ikke fra Rygge stasjon i nord, men fra Halmstad skole og idrettsanlegg tilknyttet Rygge IL i nord. Konsekvenser for barn og unge på Halmstad må inn i konsekvensutredningen, både i anleggs- og driftsfasen, jf. rikspolitiske retningslinjer.</p> <p>6. Bane Nor setter av areal til utvendig vask og glykolpåføring, men dette inngår ikke i konsekvensutredningen. Vi mener at en konsekvensutredning av et hensettingsanlegg også skal omfatte alvorlige konsekvenser for helse og miljø og krever at anlegg for utvendig vask- og glykolpåføring inngår i utredningsarbeidet for valg av alternativ.</p> <p>7. Barn og unge skal ivaretas i planlegging etter plan og bygningsloven T-1513 og Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen T-2/08. Plan- og bygningsloven gir barn og unge en lovfestet rett til å bli hørt i all plan- og byggesaksbehandling (§ 5), og en lovfestet plikt for alle som fremmer planer å organisere planprosessen slik at barn som berørt part får fremmet sine synspunkter og gis anledning til selv å delta. FAU mener det er kritikkverdig at konsekvenser for barn og unge ikke er vurdert når et anlegg av et slikt omfang planlegges i et område hvor barn i alle aldre bor og lever;</p>	<p>4. Moss kommune har sendt innspill om at hensynssone er lagt inn i høringsforslag til nye kommuneplan. Utredningen for tema friluftsliv, by og bygdeliv er utført i henhold til metodikken i håndbok V712. Konkrete innspill til vurderingene er svart opp i punktene under.</p> <p>5. Det er ikke planlagt permanent utvidelse nordover inn på arealene til Halmstad skole eller Rygge IL. Det er bakgrunnen for at det ikke er omtalt konsekvenser for disse. Bruken av Gon-skogen er omtalt i konsekvensutredningen, se også pkt. 7. I den videre planleggingen vil også eventuell bruk av arealer i anleggsfasen bli vurdert i forhold til barn og unges bruk av områdene.</p> <p>6. Anlegg for utvendig vask og glykolpåføring inngår ikke i tiltaket. For mer info se svar på innspill fra Fylkesmannen i Oslo og Viken. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</p> <p>7. Vurderingen av konsekvenser for barn og unge inngår i vurderingene gjort for tema nærmiljø, by- og bygdeliv. For å kartlegge bruken av Gonskogen har det vært gjennomført en befaring i Gonskogen med Fasanveien barnehage. Informasjonen fra befaringen inngår i grunnlaget for videre planlegging. Det vil bli gjennomført tilsvarende befaringer eller annen form for medvirkning med berørte grupper når alternativ er vedtatt. Medvirkningen må hensynta begrensninger som følge av Covid-19 som omtalt i planprogrammets kapittel 5.2.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>går på skole, barnehage, fritidsaktiviteter og kloss inntil der de spiser og sover. Planområdet strekker seg fra Halmstad skole i nord til Pollenveien i sørøst.</p> <p>8. De rikspolitiske retningslinjene (5.d.) sier også at det ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal skaffes fullverdig erstatning. Erstatning skal også skaffes ved utbygging eller omdisponering av uregulert areal som barn bruker som lekeareal. Erstatningsareal skal også skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger oppfyller de krav som stilles til arealer i nærmiljøet i retningslinjene (5 b). FAU stiller spørsmål ved at konsekvenser ikke er vurdert, ei heller er det gjort en vurdering av om det i det hele tatt er mulig å tilrettelegge for fullverdig erstatningsareal. Skal skog erstattes med skog? Friareal med friareal? Hva med stripeavståelse av skolegård og idrettsanlegg? Og skoleveg og barnetråkk i hele planområdet?</p> <p>9. Et hensettingsanlegg på Gon vil endre området barna våre bor og lever i. Planområdet omfatter skoleområde, idrettsanlegg, grønne lunger, skoleveg og lekearealer. Barn- og unge er ikke tatt med i planarbeidet, og det er ikke gjort registreringer f.eks. av barnetråkk slik Statens vegvesens Håndbok v712 anbefaler. Konklusjon for lokale virkninger i konsekvensutredningen viser at i tillegg til området som berøres direkte, vil anlegget føre til enda større press på gjenværende areal, slik at barnas leveområde kan bli ytterligere forringet. FAU krever at hensyn til barn og unge på Halmstad også inngår i konsekvensvurdering for fagtema Lokale virkninger.</p>	<p>8. Det er ikke planlagt permanent beslag av arealer knyttet til skolen eller idrettsanlegget. Arealer i Gonskogen inngår i konsekvensutredningen. Temaet vil bli videre utredet i reguleringsplanfasen.</p> <p>9. Direkte konsekvenser for barn og unges bruk av arealene er omfattet av konsekvensutredningens tema nærmiljø, by- og bygdeliv. Indirekte konsekvenser av tiltakene er utredet under tema lokale virkninger. Temaet vil bli i utredet videre i reguleringsplanfasen.</p>

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

	<p>10. Vi viser til Den europeiske landskapskonvensjonen som forplikter nasjonale myndigheter til å:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- etterspørre landskapshensyn i omgivelsene sine</li> <li>- engasjere seg for å ta vare på landskapskvaliteter</li> <li>- innarbeider landskapshensyn i planlegging og forvaltning</li> </ul> <p>Artikkel 5c:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•Hver part forplikter seg til, med aktiv medvirkning fra interesserte parter å bedre kunnskapene om sine landskap gjennom kartlegging og analyse av landskapenes karakter</li> <li>•Foreta en vurdering av landskap som er blitt kartlagt på denne måten, der det tas hensyn til den særlige verdi interesserte parter og den berørte befolkningen tillegger dem</li> </ul> <p>Konsekvensutredningen som følger planprogrammet er hovedsakelig utarbeidet i henhold til metodikk i Statens vegvesens håndbok v712. I håndbokas kap 3.6 Steds og landskapsanalyser heter det at sted- og landskapsanalyser skal ha fokus på utviklingspotensial og lokal medvirkning. Noen av de sentrale analysene er Riksantikvarens DIVE-analyse, Bylivsanalyser/undersøkelser og Integreert landskapskarakteranalyse (ILKA). Vi kan ikke se om, eller ev. hvilke(n) av disse metodene som er benyttet i den forelagte konsekvensutredningen for fagtema landskap. FAU kan heller ikke se at det i er tatt hensyn til den verdi den berørte befolkning legger i landskapet, jf. 5c ovenfor.</p> <p>11. FAU stiller spørsmål ved at Gonskogen gis lavere verdi med begrunnelse at det ikke er registrert som friluftslivsområde. Det berørte planområdet ved Gon ligger</p>	<p>10. Konsekvensutredningen av ikke-prissatte temaer svarer ut ulike aspekter ved landskapet, slik det er omtalt i håndbok V712s kapittel 6.1.1.</p> <p>Metodene det henvises til i kapittel 3.6 i håndbok V712 er en forenklet metode for analyser i en tidlig fase. Konsekvensutredningen knyttet til silingsrapporten er utført med en noe mer omfattende metodikk. I konsekvensutredningen er hvert alternativ vurdert i henhold til definerte kriterier. Disse kriteriene er beskrevet i rapportens kapittel 6.3.</p> <p>Det er innhentet innspill om hvilken verdi som tillegges områdene gjennom åpne møter og offentlig ettersyn av planprogram. Det vil bli gjennomført videre medvirkning i reguleringsplanfasen i henhold til planprogrammets kapittel 5.2.</p> <p>11. Vurderingen av Gonskogen har tatt utgangspunkt i kvaliteter og bruken av skogsområdet. At det ikke er registrert som friluftsområde har ikke påvirket vurderingen</p>
--	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 37 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>jo midt i et både etablert og planlagt boligområde, og planområdet har stor verdi for rekreasjon og friområde for Halmstads befolkning. Gon-skogen er også lagt inn som hensynssone for friluftsliv i ny kommuneplan for Moss kommune. FAU har ikke tillit til at konsekvens for friluftsliv og bygdeliv er vurdert godt nok.</p> <p>12. Bane Nor er forpliktet til å gjøre en helhetlig samfunnsøkonomisk vurdering hvor alle konsekvenser inngår, og da er det kritikkverdig at det tilsynelatende har foregått en siling hvor man har nedjustert noen konsekvenser og ikke vurdert andre i det hele tatt. Moss kommune har i høringssvar løftet frem at virkninger for temaet folkehelse ikke engang er nevnt. Foreldre på Halmstad støtter dette høringssvaret fullt ut. Dette er ikke bakhagen vår. Vi er 4000 mennesker som lever her. Det er her vi spiser og sover. Det er her vi går på skole og drar på fritidsaktiviteter, her vi har friområdene vi bruker hver eneste dag. Mammaer og pappaer på Halmstad krever at barna blir hørt i denne prosessen!</p>	<p>av skogen. Det er kun en opplysning om at dette grunnlaget ikke har foreligget for Gonskogen.</p> <p>12. Bane NOR mene det er gjennomført en helhetlig samfunnsøkonomisk vurdering i silingsrapporten. Som det er svart til Moss kommune er også folkehelse vurdert, men som del av andre tema. For å tydeliggjøre folkehelseaspektet vil planbeskrivelsen til reguleringsplanen inneholde et kapittel med en beskrivelse av hvordan ulike elementer i folkehelsebegrepet er ivaretatt i konsekvensutredningen.</p>
<b>Foreldre i  Fasanveien  barnehage,  24.06.2020  (202001152-24)</b>	Likelydende merknad som fra FAU ved Fasanvegen barnehage	Det vises til svaret gitt på innspillet fra FAU ved Fasanvegen barnehage.
<b>Miljøpartiet de  Grønne i Moss,  26.06.20  (202001152-33)</b>	Bane NOR peker på Gon som beste alternativ i Mossregionen, der særlig samfunnsøkonomisk nytte veier tungt. MDG mener denne plasseringen er et veldig dårlig valg.	

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Et anlegg på Gon blir i så fall lagt på landets beste matjord, og delvis i en skog som har høy rekreasjonsverdi for lokalbefolkningen.</li> <li>2. Anlegget vil ligge tett på stasjonen, der området rundt allerede er del av en knutepunktutvikling. Et slikt anlegg vil vesentlig forringe muligheten for å skape et godt bomiljø</li> <li>3. Folkehelseaspektet er ikke utredet. Dette omfatter belastningen på nærmiljøet, forringelse av rekreasjonsområder, støy, og ikke minst, belastning fra vaskeanlegg.</li> <li>4. Vaskeanlegget er ikke beskrevet i planprogrammet. Et slikt anlegg vil medføre forurensing til jord og luft og gi ytterligere støy</li> <li>5. Kulturlandskapet blir vesentlig forringet</li> <li>6. Vektingen av ikke prissatte konsekvenser er i strid med all annen nødvendig og uttalt ønsket samfunnsutvikling for øvrig (nedbygging av matjord, beredskap og selvforsyningsgrad, forringelse av nærnatur/rekreasjonsverdier, knutepunktutvikling, bomiljø med høy bokvalitet osv.).</li> <li>7. MDG Moss vil påpeke at det knyttes nå usikkerhet til fremdriften av IC-banen gjennom Østfold videre til Sverige</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Konsekvenser for matjord og rekreasjon er utredet i silingsrapport med konsekvensutredning. Dette er gjort likt for alle alternativ og alternativene er vurdert opp mot hverandre.</li> <li>2. Anlegget vil ikke beslaglegge større områder avsatt til knutepunktutvikling. Det vises til svar til Viken fylkeskommune.</li> <li>3. Som det er svart til Moss kommune er også folkehelse vurdert, men som del av andre tema. For å tydeliggjøre folkehelseaspektet vil planbeskrivelsen til reguleringsplanen inneholde et kapittel med en beskrivelse av hvordan ulike elementer i folkehelsebegrepet er ivaretatt i konsekvensutredningen.</li> <li>4. Anlegg for utvendig vask inngår ikke i tiltaket det skal planlegges for. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</li> <li>5. Konsekvenser for landskapet framkommer av silingsrapporten. I videre arbeide vil dette bli ytterligere konkretisert og tiltak for å avbøte negative virkninger skal utredes.</li> <li>6. Konsekvensutredningen er gjennomført i henhold til metodikken i håndbok V712. I sammenstillingen av ikke prissatte konsekvenser kommer Gon ut som nest beste alternativ etter Kambo.</li> <li>7. Hensettingen som skal etableres gjennom dette arbeidet er knyttet til behovet for hensetting når parsellen Sandbukta-</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 39 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>pga svært høye kostnader, der anslagene videre stadig oppjusteres. Vi beklager dette sterkt og frykter den vedtatte S-traseen blir svært krevende å gjennomføre pga grunnforholdene underveis og store konsekvenser for hele bydeler i Sarpsborg og Fredrikstad. Og dette uten at banen vil egne seg hverken for effektiv godstransport eller for reiser over lenger avstander til erstatning for flytransport. Dette er svært beklagelig i en tid der klimagassutslippene fra flyreiser må ned! Det er dessuten i sterk strid med Stortingets uttalte ønske om å satse på bane fremfor vei for fremføring av gods og persontransport.</p> <p>8. Sarpsborg får dessuten store ulemper med tanke på effektiv reisevei i retning Oslo når de reisende må innom Fredrikstad. Banens fremtid fra Sarpsborg i retning Halden er dessuten svært usikker. Svært mange reiser allerede i dag til Råde for å ta toget derfra, både fra Sarpsborg og Fredrikstad.</p> <p>9. MDG Moss mener derfor at alternativer i Råde må revurderes, særlig med tanke på å tilby et vesentlig forbedret tilbud for reisende fra Sarpsborg og Fredrikstad dersom flere avganger kunne ha endestasjon i Råde som følge av et hensettingsanlegg der. En slik løsning forutsetter nødvendigvis en plassering av anlegget som ikke belaster matjord eller særlig verdifull natur også i Råde og som gir mulighet for god pendlerparkering.</p>	<p>Moss-Såstad tas i bruk. Alternativene som er utredet kobles til eksisterende dobbeltspor.</p> <p>8. Dette er ikke en del av dette planarbeidet. Det vises til svar over.</p> <p>9. Hvor rutene starter bestemmes ut fra etterspørselen og ikke isolert ut fra hvor hensettingsanlegg er plassert. Som silingsrapporten viser er det i prosessen vurdert flere alternativ i Råde, men heller ikke der er det funnet alternativet som unngår matjord eller naturverdier.</p>
<b>Norges Miljøvernforbu</b>	<p>1. Norges Miljøvernforbund (NMF) krever at Kleberget utredes videre som alternativ 1 i et helse- og miljøperspektiv og at BaneNor prioriterer dette alternativet foran anlegg i dagen, herunder b.la. Gon(Halmstad) og vil</p>	<p>1. Kleberget er silt ut fordi dette alternativet er svært mye dyrere enn alle de andre alternativene. Alternativene vil i tillegg kreve endring av planene for Moss stasjon og en</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 40 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>nd, 26.06.20 (202001152-34)</b>	<p>dermed bestride planprogrammets intensjon og lokalisering på Gon. Et anlegg for toghensetting bør anlegges med minst mulig konflikt. Kleberget ble silt ut bla p.g.a. pris. Det mener NMF er et svakt argument. Kleberget bør utredes videre. Hensynet til RV 19 kan ikke uten videre gis en avgjørende betydning. NMF mener den evt. økte prisen i denne sammenhengen er ubetydelig sett ifht gevinsten.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Bane Nor uttrykte 18 juni 2020 overfor NMF at ideen om anlegg på Halmstad(Gon) ikke innebærer avisingsanlegg og vasking av togsett. Det betyr at Bane Nor ser for seg at det ikke skal fryse på dette anlegget som skal være i dagen. Avising skal foregå på Hønefoss, ifølge Robert Moan i Bane Nor. Så det legges opp til at Bane Nor skal ha kontroll på de klimatiske forholdene også? NMF antar at Bane Nor her sukrer pillen ifht Gon og at ved behov så vil nok glykol og pumper og alt som trengs og bli en del av et evt. anlegg på Halmstad. I etterkant. Dette er det viktig å understreke for utbygger allerede nå at er helt uaktuelt om Gon velges og NMF vil i så måte følge dette opp og kreve det stanset.</li> <li>3. Gon er et dårlig alternativ pga helse og miljømessige forhold, båndlegging av dyrket mark, rasering av skog og kulturlandskap og eksponering av barn og unge helt unødvendig. Spesielt om det skulle bli vasking og avisning av tog, mtp spredning til luft og forurensing av grunn/grunnvann. Anlegget vil ha relativt store dimensjoner med opptil 16 spor med plass til doble togsett. NMF antar det vil være aktivitet på anlegget til sent natt og fra tidlig morgen, noe som er uakseptabelt ifht livskvalitet for naboer.</li> </ol>	<p>betydelig omprosjektering av Inter City-anlegget Sandbukta-Moss-Såstad som er under bygging.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Det er ikke behov for å påføre glykol så ofte at det må være anlegg for dette ved Moss, men det kan utføres ved andre anlegg.</li> <li>3. Utvendig vask og avisning inngår ikke i prosjektet. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.. Støy skal utredes videre i neste planfase i henhold til planprogrammets kap. 4.2.2. Det skal i tillegg visualiseres effekter av belyningsanlegget, slik at det framkommer hvilke effekter det kan ha for omgivelsene. For omtale av folkehelsehensyn viser det til svaret på Moss kommunes innspill.</li> </ol>
--	--	---



<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 41 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>4. NMF har ved flere anledninger siste årene påpekt overfor politisk miljø i Moss bl.a. at traseløsningen som nå forsøkes bygget er en dårlig løsning som og kan være farlig ref. kvikkleire og vår anmeldelse av BaneNor 4 sept 2019. Problemet med hele Østfoldbanen er at den er tuftet på gamle planer, manglende kompetanse hos utbygger og helt feil strategi/tenkning ifht moderne banebygging eller transport av mennesker og gods på skinner. Det ser nå dessverre ut til at traseen blir bygget, bla tvers gjennom hule eiker og kulturminner, kvikkleire med mer, svært kritikkverdig i seg selv. NMF ser det da som naturlig at BaneNor for å skape litt balanse i «regnskapet» i det minste velger det mest konfliktfrie alternativet for toghensetting.</p>	<p>4. Valg av strekning for InterCity er ikke en del av dette prosjektet. Det vises ellers til svar på de andre punktene i uttalelsen.</p>
<b>Norsk  gartnerforbund  (NG) ved  generalsekret  ær Kathrine  Røed Meberg  og nestleder  Sidsel  Bøckman,  10.07.20,  (e-post fra  Samferdselsdep  artementet -  202001152)</b>	<p>Verdifull matjord må vernes ved utbygging. Viser til brev sendt 26.juni der NG setter søkelys på viktigheten av å ta vare på den begrensede ressursen god matjord er ved beslutninger vedrørende utbygging av infrastruktur. Ber statsråden ta hensyn til dette slik at utbygging skjer utenat god matjord bygges ned. Vi har nok et eksempel her. Norsk Gartnerforbund har fått kjennskap til Bane Nor sitt forslag planforslag og anbefaling om å velge sted for togparkering Moss på Gon i Rygge. Dette er nok et eksempel på at hensynet til jordvern ikke blir ivaretatt når de kortsiktige økonomiske kriteriene blir vektlagt sterkest. Vi er kjent med at høringsfristen var 26. juni, men ble ettersom vi ikke var kjent med saken før nå ber vi om at vårt innspill blir hensyntatt. Norge har et lite jordbruksareal, kun 3 % av landarealet er i dag dyrket mark. Nasjonalt ønsker det å øke dyrkbar mark, men mye av det arealet som kan være egnet for</p>	<p><i>Samferdselsdepartementet har per 22.oktober bedt om at BaneNOR svarer ut innspillet og sender det til Kommunal og moderniseringsdepartementet.</i></p> <p>Tiltaket konsekvensutredes etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. Det er den mest anerkjente metodikken for konsekvensutredning av samferdselstiltak i Norge. Tap av matjord vurderes ikke som en prissatt verdi, men inngår blant de såkalte ikke-prissatte virkningene av tiltaket. Det er ikke riktig at det kun er gjort en vurdering ut fra et økonomisk perspektiv. Den samfunnsøkonomiske analysen omfatter både de prissatte og ikke prissatte konsekvensene. Bane NOR har ikke anbefalt alternativet Gon på grunn av de prissatte konsekvensene alene, men fordi det har størst samfunnsøkonomisk nytte i en samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser og tilbyr den beste jernbanetekniske funksjonaliteten.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 42 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>omlegging finnes i klimasoner der det ikke er mulig å dyrke grønnsaker, poteter, frukt og bær. Det er derfor viktig å bevare og forvalte arealer med god dyrkingsjord. Det er ambisjoner om å øke norsk produksjon av grønt med 50 % innen 2035 («Grøntsektoren mot 2035») for å øke nasjonal matsikkerhet, bedre folkehelsen og øke verdiskapingen. Økt norsk produksjon vil være mer bærekraftig og være positivt for klima og miljø.</p> <p>Landarealet i området ved Gon i Rygge består av god morenejord som er forvaltet som matjordareal i mange generasjoner. Dette er et av de beste områdene i landet for dyrking av grønnsaker, poteter, frukt og bær på en effektiv og bærekraftig måte. I tillegg til godt jordsmonn og et mildt klima, er det god og stabil tilgang til vann fra Vansjø via etablert vanningsanlegg.</p> <p>Bane Nor har rangert alternativet Gon i Rygge først fordi det er billigst på kort sikt. Men dette alternativet har størst negative konsekvenser for jordvernet. I tillegg har alternativet negative konsekvenser for klima, miljø og folkehelsen for et tettsted i vekst både i folketall og næringsutvikling.</p> <p>Norsk Gartnerforbund ber statsråden om å gjennomføre en ny vurdering av valg av toghensetting Moss som tar større hensyn til jordvernet og den verdiskapingen landbruk har.</p>	<p>I silingsrapporten med konsekvensutredning som ligger ved planprogrammet kommer det frem under vurderingen av naturressurser at alternativ Gon ikke er det alternativet som gir høyest beslag av dyrket mark, og heller ikke rangert som det alternativet som har størst konsekvens for landbruket.</p> <p>I Bane NORs anbefaling er det lagt vekt på jordvern. I videre planlegging vil det fortsatt bli lagt vekt på å minimere beslag av dyrka mark. Hvordan matjorda som blir berørt behandles vil framkomme av matjordplanen som skal utarbeides i reguleringsplanfasen, jmfør planprogrammets kap. 4.2.4. I matjordplanen vil det også bli vurdert muligheter for nydyrking.</p> <p>Det vises også til Bane NOR sin merknad til høringsuttalelsen fra Moss kommune vedrørende folkehelse.</p>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 43 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

### 3 GRUNNEIERE, BERØRTE, PRIVATPERSONER

<b>Vibeke Dons Wankel, 22.06.20 (202001152-14)</b>	<p>Innspillet er gitt til alternativet på Kambo.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Anlegget vil medføre altfor store terrenginngrep i den smale dalen i et landskap med stort særpreg. Det vil bli en total endring av landskapsbildet med høye fjellskjæringer.</li> <li>Høyspentledningen må flyttes pga. hensettingsanlegget. Er ny trasse kartlagt og vurdert av kraftselskapet? Er kostnadene forbundet med flytting av kraftledningene inkludert i prisanslaget for Kambo?</li> <li>Veiforbindelsen mellom Kambo/Brevik og Mossesmarka går i dag fra Osloveien i bru over jernbanen. Veien er mye brukt både av gående og syklende både sommer som vinter. Omlegging av veien med tilgang fra nord ved Smørbekk gir en betydelig lengre avstand til Mossemarka. Dette har stor negativ betydning for alle i nærområdet.</li> <li>Anlegget har stor negativ konsekvens for naturmangfoldet på Kambo. Mange viktige hule eiker og edelløvsskog vil gå tapt.</li> <li>Kambobekken er en svært verdifull gytebekk for sjørret. Nord for jordene på Kambo gård er det et svært smalt dalsøkk med jernbanesporet på den ene siden og fjell på den andre. En omlegging av bekken</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dette er omtalt i silingsrapporten. Det er vurdert at det vil endre landskapsbildets karakter i stor grad. Det er et relativt lite landskapsavsnitt som påvirkes fordi tiltaket er plassert nede i daldraget. Dette gir lite fjernvirkninger, men i nærvirkning blir terrenginngrepene dominerende.</li> <li>Kostnader knyttet til flytting av høyspentanlegget inngår i kostnadsoverslaget.</li> <li>Dette er inkludert i vurderingen av alternativet i silingsrapporten. Hvis Kambo velges vil dette utredes videre inkludert tiltak for å redusere ulempene.</li> <li>De nevnte naturverdiene har ligget til grunn for konsekvensutredningen. I silingsrapport med konsekvensutredning framkommer det at det er alternativet på Kambo som har størst negative virkninger for naturmangfoldet.</li> <li>Det vises til fagrapport naturmangfold. Der er hensettingsanlegget vurdert til å gi påvirkningsfaktor svært forringet. Dette er begrunnet med påvirkninger på</li> </ol>
--	---	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>her vil være svært vanskelig å gjennomføre uten at det går ut over ørreten. Avrenning og forurensning og/eller partikkelspredning er svært ødeleggende for fisk og gyte-oppvekstområder både i anleggsfasen og driftsfasen. Er konsekvensene av dette vurdert for ørreten? Utvendig vask og glykolpåføring inngår ikke i tiltaket, men dette vil høyst sannsynlig bli aktuelt på hensettingsanlegget. Konsekvenser for avrenning til terreng og Kambobekken må vurderes før et hensettingsanlegg planlegges på Kambo. Dersom gyteforholdene for ørreten ødelegges i Kambo bekken pga. anlegget, er konsekvensene for Trolldalsbekken vurdert? Moss kommune bruker nå store midler på oppgradering av Trolldalsbekken, en sidebekk til Kambobekken, med tanke på at ørreten også skal kunne gå i Trolldalsbekken.</p> <p>6. Kambo vil ikke ha ventespør – Kambo gir derfor ingen merverdi for jernbanen! Hvorfor er likevel Kambo et av alternativene?</p> <p>7. Hensettingsanlegg på Kambo, som ligger nord for Moss, vil gi økt trafikk på en allerede tungt trafikkert strekning, fordi togene hele tiden må kjøre frem og tilbake til Kambo på dagens spor. Dette vil gi ytterligere forsinkelser og mindre pålitelighet på strekningen Oslo-Moss. Togene som skal til hensetting på Kambo, gir økt antall vendinger på Moss stasjon. Dette medfører flere kritiske timer og mindre tid til å håndtere avvik i trafikken og ytterligere</p>	<p>Kambobekken og at mange hule eiker må felles. Konsekvenser både for ørret og andre arter knyttet til bekken er dermed tillagt stor betydning i vurderingen. Anlegg for utvendig vask og glykolpåføring inngår ikke i tiltaket. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging. Så langt er det kun vurdert skadereduserende tiltak i Kambobekken og ikke kompensierende tiltak i Trolldalsbekken.</p> <p>6. Hensettingsanlegg sør for stasjonsanlegg der rutependel snur vil være fordelaktig når det gjelder kapasitet på jernbaneanlegget, men vurderingene i forstudie/silingsfasen tilsier at det vil være jernbaneteknisk akseptabelt å ha et hensettingsanlegg ved Kambo. Alternativet ble derfor tatt med videre.</p> <p>7. Se svar under punkt 6</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 45 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>forsinkelser på strekningen. Anleggsperioden vil måtte foregå tett inntil dagens dobbeltspor med mye sprenging. Dette vil føre til forsinkelser i togtrafikken i flere år.</p> <p>8. Sjøhagen Nord ligger rett øst for Osloveien nord for Brevikveien, Sjøhagen Nord ligger som boligområde i nåværende kommuneplan. Kambo gård inngikk avtale med Moss kommune i 2017 om regulering av dette området til bolig med 500-700 boligenheter. Konsekvensene for Sjøhagen Nord av et hensettingsanlegg er ikke vurdert. Området vil bli berørt av støy fra anlegget.</p> <p>9. Næringsområdet øst for Osloveien hvor påkjøringssporet vil ligge, ligger hovedsakelig på Kambo gård. Næringsområdet vil bli redusert.</p> <p>10. Framtidig byggeområde nord for bygningene på Kambo gård (ihht. fylkesplanen), blir også redusert og må eventuelt sikres tilgang fra nord.</p> <p>11. Det er registrert et stort antall hule eiker samt gammel edelløvskog på Kambo. Disse er en del av kulturlandskapet rundt Kambo gård og er av Riksantikvaren beskrevet som «særlig verdifullt kulturlandskap». Deler av dette vil forsvinne ved et hensettingsanlegg på Kambo.</p> <p>12. Et hensettingsanlegg på Kambo vil være lite fremtidsrettet. Selv om dagens beregninger tilsier at anlegget kan legges på Kambo, vil dette gi liten fleksibilitet og muligheter for fremtiden.</p>	<p>8. Virkninger for framtidig arealutvikling er omtalt i silingsrapportens kapittel 8.6.1 lokale virkninger. Støy er oppsummert i silingsrapportens kapittel 8.3 Støy. Det er støyen fra Østfoldbanen og vegtrafikk som er dimensjonerende i området. Beregnet støy fra hensettingsanlegget vil ikke gi en merkbar påvirkning på dette området. Virkninger for framtidig arealutvikling er omtalt i silingsrapportens kapittel 8.6.1 lokale virkninger.</p> <p>9. Det stemmer at dette alternativet vil ta areal fra det avsatte næringsområdet. Dette er omtalt i silingsrapportens kapittel 8.6.1 lokale virkninger</p> <p>10. Som omtalt i silingsrapportens kapittel 8.6.1 lokale virkninger er ikke dette arealet tatt inn i forslag til ny arealplan for Moss.</p> <p>11. Det er kjent at det er natur- og kulturverdier i tilknytning til Kambo gård. Dette er omtalt i fagrapport naturmangfold og oppsummert i silingsrapporten under temaet naturmangfold og kulturarv.</p> <p>12. Det vises til svar på punkt 6.</p>
<b>Fellesinnspill fra grunneiere</b>	<p>1. Vi er enstemmige i at vi ikke ønsker at Løken/Høyda skal omreguleres til en togparkering.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 46 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>tilknyttet Løken/høyda (Bjørn Syver Grimstad, Arne Jukam, Tormod Sandaker, Lars Molvig, Magnus Løken, Lars Jørgen Sandaker, Øystein Grimstad Stomner, Johan Edv. Grimstad, Ingar Andersen, Ann Kristin Sogn, Eivind Gregers Husebye.</b>	<p>2. 16.10.2018 sendte grunneierne for Løken/Høyda en samlet høringsuttalelse hvor vi nærmere belyser og utdyper flere av de temaene som er omtalt og vurdert i forstudiet fra Bane Nor. Denne høringsuttalelsen er fortsatt relevant for den videre behandlingen.</p> <p>Innspill utover tidligere avgitt høringsuttalelse:</p> <p>3. Tog-parkeringen skal betjene lokaltogene fra Moss stasjon. Løken/Høyda ligger 12 km fra Moss stasjon. Den tomtogkjøringen som dette medfører er ikke gunstig hverken fra et miljø, kostandsperspektiv eller trafikk på Intercity linjen. I tillegg vil kostnaden med å anlegge tilførselsveier og annen infrastruktur være høy siden det er langt fra tettbebygde områder.</p> <p>4. Det er en stor tetthet av kulturminner på Løken/Høyda. Området Sogn/Løken/Høyda blir av arkeologer ansett å være et meget viktig felt med høy tetthet av sentrale kulturminner. Tiltaket vil få store negative konsekvenser for kulturminner da tiltaket berører flere automatisk fredete kulturminner. De viser også til Østfold fylkeskommunes innspill datert 26. september 2018, vedlegg 3, der Høyda er et av de minst egnede områdene for tog parkering ut fra kulturminnehensyn. De ber om at kostander knyttet til kartlegging og utgravninger av området legges inn i kostnadsberegningene. Kostnadene bør også inkludere den tiden det vil ta å undersøke området, da dette igjen vil kunne føre til store utsettelse. Vi mener i denne sammenheng at en anleggsperiode på 20-22 måneder ikke vil være realistisk gitt disse forutsetningene, og ber dere vurdere dette på nytt.</p>	<p>2. Høringsuttalelser både fra forrige runde og denne høringen tas med videre i planarbeidet for den løsningen som blir valgt.</p> <p>3. Disse kostnadene er tatt med inn i vurderingen av alternativene og er dermed hensyntatt i vurderingene som framkommer av silingsrapport med KU.</p> <p>4. Konsekvensene for kulturminnene i området er omtalt i fagrapport Kulturarv og oppsummert i silingsrapporten med konsekvensutrednings kapittel 8.4.4. Det vises ellers til innspill fra Viken fylkeskommune. Bane NOR har ingen ny informasjon som tilsier at estimatet for byggeperiode bør revideres. Kostnader til kartlegging og arkeologiske undersøkelser er innarbeidet som en del av kostnadene til planlegging og prosjektering i kostnadsestimatet for tiltaket.</p>
---	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 47 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Nytt togparkeringsanlegg skal stå ferdig innen desember 2024 når nytt dobbeltspor og stasjon åpnes på strekningen Sandbukta-Moss-Såstad for å bedre togtilbudet til Moss. Etter en større konsekvensutredning av de fem områdene ble et av områdene anbefalt basert på en samfunnsøkonomisk analyse og jernbaneteknisk funksjonalitet. Bane NOR har startet arbeidet med å prosjektere og bearbeide anbefalt område. Skulle man nå velge et nytt område for videre utredning vil dette bety utsettelse og økte kostnader knyttet til nye utredninger.</li> <li>6. Råde kommune karakteriseres av store åpne jordbruksarealer med noen få markante høyder kledd med skog. Løken/Høyda representerer den eneste naturlige høyden i området og er synlig fra flere områder i Råde. En togparkeringsanlegg vil ødelegge dette landskapsbilde for alltid, og anlegget vil fremstå som et fremmedelement liggende på et platå i det åpne jordbrukslandskapet.</li> <li>7. Som et markant høydedrag i det åpne landskapet vil en togparkeringsanlegg på Løken/Høyda få stor negativ påvirkning for omkringliggende bosetting; både med tanke synlighet (liggende på en hylle), lys- og lydeksponering.</li> <li>8. Som en av få grønne lunger i vestre Råde er Løken/Høyda et naturlig samlingspunkt og rekreasjonsområde for både voksne og barn. Området vil miste sin funksjon som friluftsområde for bygdas innbyggere, da anlegget vil gjøre området så og si utilgjengelig. Dette gjelder både for utsiktstoppen</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>5. Det stemmer at Bane NOR har startet arbeidet med videre prosjektering av det anbefalte alternativet, og dermed løper en risiko for å måtte starte prosjekteringen på nytt hvis et annet alternativ blir valgt.</li> <li>6. Dette er vurdert i silingsrapport med KUs kapittel 8.4.1 og inngår dermed i grunnlaget for den anbefalingen som er gitt.</li> <li>7. Dette har inngått i den vurderingen som er gjort i silingsrapporten med konsekvensutredning. For valgte alternativ skal det utarbeides en ny støytredning for valgte alternativ i henhold til planprogrammets kap. 4.2.2. I planprogrammet vil det også bli innarbeidet at det skal utarbeides illustrasjoner som viser hvordan belysningen på anlegget vil oppleves fra omgivelsene.</li> <li>8. Dette har vært tatt med i vurderingen av konsekvenser for friluftsliv, by og bygdeliv som gjengitt i silingsrapport med konsekvensutrednings kapittel 8.4.2.</li> </ol>
--	--	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 48 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>«Høydatoppen», men også «Løkengravene» og «blåveisskogen». For å vise at Løken/Høyda er et sted som vi i Råde er glad i og benytter oss av, ble det i forrige høringsperiode gjennomført en underskriftskampanje. Det ble her samlet inn over 400 underskrifter. Se vedlegg 6 i høringsuttalelse datert 16.10.2018.</p> <p>9. Løken/Høyda i Råde kommer i den samfunnsøkonomiske analyse ut på en 2 plass. Når vi ser på tog-teknisk funksjonalitet kommer derimot Løken/høyda nest dårligst ut av alle de fem alternativene grunnet krapp kurve og bratt stigning opp til anlegget. Alternativet kommer også dårligere ut på RAMS. Den gjennomførte konsekvensutredningen viser hvordan konkurrerende alternativ vil gi ytterligere teknisk funksjonalitet og kapasitet til Østfoldbanen ved videreutvikling av Rygge stasjon. Tog-teknisk funksjonalitet og muligheten for fremtidige synergieffekter bør veie tungt når fremtidens tog parkeringer skal bygges.</p>	<p>9. Tas til orientering.</p>
<b>Torgeir  Gjølberg,  25.06.2020  (202001138-27)</b>	<p>Merknaden er i utgangspunktet sendt inn som spørsmål til Bane NOR, men er etter samtykke med avsender svart ut som en merknad ettersom svarene også kan være av interesse for andre.</p> <p>1. Jeg klarer ikke å se at anleggsveien/turveien er tegnet inn rundt anlegget på Gon. Er den tatt med i beregningen?</p>	<p>1. Turveien rundt anlegget var ikke detaljert illustrert i alternativet som var grunnlaget for konsekvens-</p>



<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 49 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Hva slags areal har dere regnet at plenproduksjonen på arealet til Trysilhus er? Siden det er endret i arealplanen fra dyrka mark, ligger det ikke i AR5 som dyrka og sikkert ikke i det kartet dere har brukt heller. Den metoden dere benytter for å regne beslag av dyrka mark har mange sider som kan diskuteres. Det stilles spørsmål ved om måten det er framstilt på er korrekt.</li> <li>3. Hvor mye beslag av dyrket mark har dere regnet på flytting av gårdstun og infrastruktur på Gon gård?</li> <li>4. Hvor mye areal har dere regnet med at vil bli omdisponert fra dyrka mark på Gatu gård?</li> <li>5. Mener dere at vi har plass til å etablere nytt redskapshus, 3 nye luftegårder for hest, ett treningsanlegg for hest, 8 parkeringsplasser for leietakere i bolighusene uten å legge det på dyrka mark? Du har også hevdet at vi kan bygge ny låvebru på en annen vegg. Det er ikke praktisk mulig, men siden det etter som jeg forstår ligger i BN sine planforutsetninger, burde dere i det minste samtidig ta hensyn til konsekvensen av det og forutsette omkringliggende gårds plass og infrastruktur ganske</li> </ol>	<p>utredningen, men planavgrensingen var satt bl.a. for å kunne gi plass til nødvendige omlegginger av turvegene. I reguleringsplanfasen vil det bli arbeidet videre med turveger, slik at disse kan innarbeides i reguleringsplanen.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Dyrka mark regnes som omdisponert når den er omregulert til annen bruk i detaljreguleringsplan, eller områdereguleringsplan. Landbruksarealer som inngår i kommunedelplaner, eller kommuneplan, men som ikke er regulert vurderes som dyrka mark i konsekvensutredningen.</li> <li>3. Hvorvidt gårdstun og infrastruktur skal reetableres et annet sted, avklares gjennom dialog med hver enkelt grunneier som berøres av et tiltak. I fagrapport naturressurser er det vist oversiktskart for hvert alternativ som viser antatt arealbeslag i denne fasen av planarbeidet. I lys av at tiltaket ikke er detaljplanlagt i kommunedelplanfasen, og at valget i dette prosjektet står mellom 5 alternative lokasjoner, er ikke arealbeslag som følge av reetablering av gårdstun og infrastruktur knyttet til gårdstunet inkludert i beslag av dyrka mark.</li> <li>4. Det er ikke regnet inn omdisponering av dyrka mark på Gatu gård. Det vises til svaret på spørsmål 3 og 5.</li> <li>5. I løsningen som er prosjektert i kommunedelplanfasen, er det ikke konkludert med omfang av behov for reetablering av bygninger og funksjoner på Gatu gård et annet sted på eiendommen. Om Gon velges som utbyggingsalternativ, vil konsekvenser for Gatu gård utredes nærmere i reguleringsplanfasen. Det viser ellers til svar i punkt 3.</li> </ol>
--	--	--

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

	<p>langt ut på dyrka marka. Mener BN at dette ikke er en konsekvens av utbyggingen av hensettingsanlegget?</p> <p>6. Du svarte sist jeg tok opp dette at dere ikke regner på dette fordi dere har erfaring med at beslag ikke erstattes. Har ikke vi vært tydelige nok på at vi skal videreføre virksomheten på Gatu?</p> <p>7. Dere fortsetter å skrive at beslaget av dyrka mark på Gon vil bli mindre i forbindelse med detaljreguleringen, men sier altså ikke et pip om at det kan bli betydelig større også. Hvorfor er dere så redde for å belyse konsekvensene korrekt?</p> <p>8. Når det gjelder NIBIO sin klassifisering av dyrka mark, kan det sies en hel del om det også. Det er en ren jordteknisk klassifisering, og har lite med samfunnsøkonomisk vurdering å gjøre. At et areal er selvdrenerende er jo bare en fordel så lenge jorda ikke er drenert. For øvrig mener jeg det bare er noen arealer i Lier at vi har slik jord i Norge.</p>	<p>6. Plangrunnlaget i denne fasen har ikke detaljert klarlagt hvor store konsekvensene vil bli for gården som omtalt i punkt 5. Det er lagt til grunn at virksomheten på Gatu gård skal kunne opprettholdes, og at dette i hovedsak kan skje med utgangspunkt i dagens gardstun. I videre detaljering vil dette bli nærmere avklart gjennom dialog med grunneier som omtalt i punkt 3.</p> <p>7. Bane NOR har ikke lagt til grunn et eksakt tall, men opererer med 55 dekar som øvre grense for beslag av dyrka mark ved alternativet Gon. Det har ikke kommet opp nye tema på nåværende tidspunkt som gjør at Bane NOR vurderer at arealbeslaget kan bli betydelig større, slik det antydes.</p> <p>8. Verdien i klassifisering av jordkvalitet bygger direkte på kartlaget "Verdiklasser basert på jordsmonnkart" i NIBIOs kartportal Kilden. NIBIOs kartlegging av verdiklasser for jordkvalitet er utarbeidet for bruk ved konsekvensanalyser etter Statens vegvesens håndbok V712, Konsekvensanalyser, og metodikken benyttes for vurdering av dyrka mark i de aller fleste samferdselsprosjekter i Norge. Bane NOR mener det er viktig å benytte denne metoden på samme måte i alle prosjekt, og for alle alternativene i dette prosjektet, for å kunne gi en konsistent vurdering av konsekvenser på tvers av alternativ og prosjekter. Verdien av jordas avkastning gjenspeiles også i de prissatte</p>
--	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 51 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>9. Dersom en jernbane legges der det ligger en vei i dag, og veien må flyttes ut på dyrka mark. Er det da jernbaneutbyggingen eller veiutbyggingen som beslaglegger dyrka mark? Den metoden dere benytter er jo å kun vise at jernbanen ikke er lagt på dyrka mark, og unnlate å si at det får konsekvenser ved at annen infrastruktur må flyttes til dyrka mark. Dette er rent lureri.</p>	<p>konsekvensene, ved at det er vurdert kostnader ved erverv av grunnen.</p> <p>9. Alle direkte virkninger av jernbanen som medfører nedbygging av dyrka mark vil bli tatt med i beregningen. Dette gjelder også funksjoner som må flyttes til dyrka mark fordi jernbanen trenger arealet de bruker. Det kan imidlertid være funksjoner som blir innløst og ikke gjenetableres. Omfanget av dette vil bli utredet gjennom detaljreguleringsplanfasen.</p>
<b>Torgeir og Anne Gjølberg, Mari G. Ålerud og Sigrun Gjølberg, 25.06.20 (202001152-25)</b>	<p>Kommentar til kap. 1 Innledning og kap. 2 Mål og rammer</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I målformuleringen forveksles mål og omfang. Det er ikke meningen at målene skal beskrive løsningen eller produktet som skal skapes. Da blander en sammen resultatmål og omfangsbeskrivelse.</li> <li>2. Når Kommunal- og moderniseringsdepartementet går inn i kommunestyrets rolle som planmyndighet, medfølger også et ansvar for å kontrollere at kvaliteten på det utredningsarbeidet som fremlegges er god nok til å fatte beslutning på et korrekt grunnlag. Det ønskes derfor redegjort for hvordan departementet skal gjennomføre sin kvalitetssikring av utredningsarbeidet. Ved at berørte og andre med rettslig klageinteresse ikke kan påklage vedtaket, har en ved statlig regulering en redusert rettsikkerhet for berørte parter. Dette underbygger forventningen om at kvalitetssikringen av beslutningsunderlaget og utredningsarbeidet er på et</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Som det står omtalt under avsnittet om Hensetting Moss i planprogrammets kapittel 2.1 er det behov for å etablere hensettingsanlegg for å kunne parkere tog utenfor sporet når de ikke er i bruk. Dette er en forutsetning for å kunne tilby et forbedret togtilbud. Prosjektålet er å bidra til at kapasiteten kan økes. Resultatmålet angir hva som skal være på plass når prosjektet er ferdig.</li> <li>2. Bane NOR kan ikke redegjøre for hvordan kommunal- og moderniseringsdepartementet kvalitetssikrer utredningsarbeidet. Bane NOR har som mål at utredningsmaterialet skal tilfredsstillende de kravene som er nødvendige for at beslutningstaker kan fatte sin beslutning, uavhengig av om planmyndigheten er tillagt kommunen eller Kommunal og moderniseringsdepartementet.</li> </ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 52 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>gjennomgående høyere nivå enn ved ordinære planprosesser.</p> <p>3. Det bør være legitimt å stille spørsmål til om det i dette prosjektet ble gjort nok fra Bane NOR sin side for å komme til enighet med kommunen(e). Det oppfattes som at Bane NOR gjennom et svakt og mangelfullt utredningsarbeid (Forstudie/ silingsrapport, ICH-11-A-25004) kastet noen alternativer på bordet og forventet at en av de tre kommunene (Moss, Rygge, Råde) skulle omfavne tiltaket. At Bane NOR kaster seg inn i statlig regulering på direkten kan tyde på at organisasjonen underestimerer den kompetansen, lokalkunnskapen og beslutningsevnen den lokale planmyndigheten i kommunen besitter. Denne oppfatningen underbygges også av den avslappede holdningen Bane NOR har til faktafeil og mangelfull informasjon i det utredningsarbeidet som er lagt til grunn for valg av lokasjoner. Det savnes en grundig redegjørelse for hvorfor bruk av statlige virkemidler er riktig maktmiddel i dette konkrete prosjektet og hva som er den bakenforliggende årsaken til at det har blitt nødvendig å overprøve det lokale selvstyre og kommunal planmyndighet.</p>	<p>3. Bane NOR avholdt et møte med Rygge og Råde kommuner 03.04.17. I møtet ble det orientert om prosjektet og invitert til dialog med kommunene om alternative områder for tilrettelegging for hensetting. Kun Råde spilte inn et område som ikke tidligere hadde vært sett på i kartleggingen «Hensetting Østlandet», men dette alternativet ble forkastet i forstudien som ble gjennomført ett år senere. Høsten 2017 avholdt Bane NOR et nytt møte med kommunene og andre sektormyndigheter hvor det også ble invitert til samarbeid og innspill. Bane NOR startet prosessen mot kommunene ca. 9 måneder før forstudien ble gjennomført, blant annet for å starte en modningsprosess og etablere et godt samarbeid med kommunene så tidlig som mulig. Det er redegjort for behovet for å gjennomføre statlig plan og at kriteriene for dette er oppfylt i brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til Samferdselsdepartementet datert 6. november 2019, der kommunal og moderniseringsministeren gir sin tilslutning til bruk av statlig plan. Her heter det " Vurderingskriteriene for bruk av statlig arealplan er gitt i NTP 2014-2023. Det er Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering at det er innenfor rammene i NTP å ta i bruk statlig plan for Hensetting Moss. Det er viktig med fremdrift i planen, det er et stort samferdselsprosjekt som berører flere kommuner, og det er uenighet mellom kommunene i valg av løsning. Det er også konflikt mellom lokale og nasjonale interesser. Kommunal- og moderniseringsdepartementet gir ut fra dette tilslutning til at planarbeidet for Hensetting Moss behandles som statlig plan etter plan- og bygningsloven § 6-4."</p>
--	---	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 53 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>4. Om statlig regulering av alternativ Gon/Halmstad: Det som er særlig problematisk for alternativ Gon er at mange års systematisk planarbeid for sentrumsutvikling- og boligbygging på Halmstad ødelegges. Bane NOR har egeninteresser (fortrinnsvis økonomiske og tekniske) i å legge et hensettingsanlegg midt i et område avsatt til – og under pågående utbygging av - støvfølsomme bruksformål. Dette vil også begrense kommunens mulighet til å videreutvikle det resterende området som vil grense til hensettingsanlegget. Rygge kommune (nå Moss kommune) har fulgt opp nasjonale retningslinjer om å legge til rette for en boligutbygging som reduserer miljøbelastninger, bilbruk og klimagassutslipp gjennom å regulere deler av dette planområdet til boligbygging med relativt stor utnyttelsesgrad. Bane NOR må i henhold til Statlige planretningslinjer beskrive de reelle konsekvensene for miljø og samfunn i Halmstad som tettsted (fagnotat gir kun en overfladisk drøfting av utvalgte generelle tema). Det må også gjøres rede for de samfunnsøkonomiske virkningene av flytting av den boligutbyggingen som skal imøtekomme befolkningsveksten i Rygge, til et sted uten den samme nærhet til viktige funksjoner og kollektiv transport. Ved bruk av statlige virkemidler må det stilles særskilt strenge krav til utredning av alle konsekvenser for aktuell lokasjon, for å kunne verifisere at antakelsen om at de samfunnsmessige gevinstene ved å realisere tiltaket er større enn de negative konsekvensene lokalt. Det må også redegjøres for hvordan eventuelle avbøtende tiltak skal identifiseres og legges inn i reguleringsplanen som tiltakshaver må gjennomføre i rekkefølgebestemmelsene.</p>	<p>4. Alternativet vil berøre et lite areal som er avsatt til boligbygging. Det vil i det videre arbeidet bli sett på byggegrensener og hvordan de kan brukes for å minimere beslag av arealer regulert til bolig. Bane NOR kan ikke se at et hensettingsanlegg på Gon gir vesentlige hindre for å utvikle de sentrumsarealene som ligger inne i gjeldende reguleringsplaner, eller forslag til revidert kommuneplan for Moss, hverken i forhold til arealbeslag eller miljøpåvirkning. Bane NOR mener derfor at Gon-alternativet ut over det direkte arealbeslaget ikke vil gi noen vesentlige begrensinger på aktuelle utbyggingsområder på Halmstad. Konsekvensene for nærmiljøet og utbyggingsområder er omtalt i konsekvensutredningen. Alternativet muliggjør en videreutvikling av Rygge stasjon, med en utvidelse til tre spor. Hvis hensettingsanlegget ligger sør for Rygge kan det gjøre det mulig at noen lokaltogavganger kan gå til/fra Rygge i stedet for Moss. Det vil være et positivt bidrag til Rygge stasjon som knutepunkt..</p>
--	---	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 54 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>5. Beslutning om valg av lokalitet. Det fremstår som at alternativ Gon er det eneste alternativet som i realiteten er «utredet» og at Bane NOR har sett seg ut denne lokasjonen som mest egnet av hensyn til egeninteresser som jernbanetekniske løsninger og de forutsetningene som er lagt til grunn for kostnadsestimering av dette alternativet. Det ser ut til at Bane NOR gjennom planprogrammet og utredningsarbeidet (silingsrapport med tilhørende fagnotater) glemmer Plan – og Bygningslovgivningens formålsparagraf, og at lovens overordnede målsetning kommer i skyggen av prosjektets ønske om å realisere et hensettingsanlegg (på Gon). De negative konsekvensene knyttet til utredningen av alternativ Gon er gjennomgående underestimert. Det er derfor vanskelig å forstå hvordan Kommunal – og moderniseringsdepartementet skal få et reelt grunnlag å vurdere hvilken lokalitet som er best egnet for tiltaket.</p> <p>6. Arealdisponering og samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Rygge kommune (nå Moss kommune) har de senere årene drevet en bevisst knutepunktutvikling rundt Rygge stasjon helt i tråd med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging. Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling. Dette betyr at Bane NOR bør gjøre særskilt rede for</p>	<p>5. Bane NOR mener at planmaterialet er balansert og at alle alternativ er behandlet likeverdig. Materialet beskriver hvilken metodikk som er benyttet, og hvordan konsekvensene for de ulike alternativene er vurdert.</p> <p>6. Reguleringsplanen vil beskrive de konkrete behovene for omlegging og ivaretagelse av vegsystem, gang- og sykkelvegssystem og turstier som berøres av tiltaket. Prosjektet vil utarbeide en enkel trafikkanalyse av trafikken til/fra anlegget. Denne vil også kort omtale eventuelle endringer i trafikksystemet rundt Rygge stasjon. Analysen vil bli oppsummert i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Det innarbeides et nytt punkt under kapittel 4.2 «videre utredninger» i planprogrammet som beskriver dette.</p>
--	---	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 55 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>hvordan reguleringsplanen skal sikre at også regulering av andre transportsystemer (vei, sykkel og gange) i nærliggende område tilrettelegges for – og harmonerer med kommunens pågående og fremtidige boligutvikling.</p> <p>7. Bane NOR må redegjøre hvordan planmyndigheten i Moss kommune og Viken Fylkeskommune skal involveres for å sikre en helhetlig plan som setter trafiksikkerhet i høysete. Ettersom valgt virkemiddel, statlig regulering, fratar det lokale selvstyre muligheten til å ivareta sine innbyggers interesser er det særskilt viktig at Bane NOR er sitt ansvar bevist og sørger for at arealdisponeringen særlig vektlegger fellesskapets interesser for en samordnet bolig – areal og transportplanlegging.</p> <p>Kommentar til kap. 2.8.4 Andre pågående planer</p> <p>8. Det vises til Kommuneplan for nye Moss kommune 2020-2031, og i den forbindelse må Bane NOR ta høyde for den tettstedsutviklingen som er planlagt i områdeplan for Gatu, Vårli, Solhøy. I denne områdeplanen ligger også «Lille Rygge», gnr/bnr 101/1, sør for Rygge stasjon inne. Forutsetningene for kommuneplanen må legges inn i rekkefølgebestemmelsene for Bane NORs plan for hensettingsanlegg på Gon. Det betyr at de samme rekkefølgekravene bør gjelde for Bane NOR som for private utbyggere. Dette gjelder etablering av teknisk infrastruktur, gang- og sykkelveger og ny kryssløsning mellom Roersveien og Bygdetunsveien</p>	<p>7. Kommunal og moderniseringsdepartementet trer inn som planmyndighet i dette prosjektet. Det er omtalt i planprogrammets kapittel 5.2 at Bane NOR ønsker å avholde jevnlig møter med Moss kommune for å sikre god dialog. Bane NOR legger opp til en samarbeidsprosess med kommunen på linje med en ordinær planprosess hvor kommunen er planmyndighet. Bane NOR og Viken fylkeskommune ved rådsområdet Infrastruktur har etablert samarbeidsmøter på grunn av at fylkesveinettet vil bli påvirket av et hensettingsanlegg. I tillegg skal det regionale planforumet benyttes til å drøfte spørsmål knyttet til planen. Her er Viken fylkeskommune, Moss kommune, samt berørte sektormyndigheter representert.</p> <p>8. Det skal utredes skadereduserende tiltak i tråd med planprogrammets kapittel 4.1.4. Med utgangspunkt i tiltakene som utredes her vil det bli vurdert hva det skal stilles rekkefølgekrav til. De anlegg som utløses av hensettingsanlegget vil bli etablert. Løsninger for Roersveien inklusive fortau vil bli vurdert i dette arbeidet.</p>
--	--	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 56 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>Kommentar til kap. 2.9.1 Forberedende arbeider – alternativutvikling og siling (Planprogram), Silingsrapport med konsekvensutredning (ich-11-a-25056) kap. 1.4 Alternativutvikling og kap. 6 Alternativutvikling</p> <p>9. Det vises til «Forstudie/ silingsrapport, ICH-11-A-25004» der 13 ulike alternativ vurdert. Det står at målet med forstudien var å foreta en faglig basert siling av disse lokaliseringene slik at en står igjen med steder som anses som relevante og realistiske for konsekvensutredning og videre planlegging. Som påpekt i Høringsuttalelse til planprogram Hensetting Moss fra Ole og Torgeir Gjølberg m. familie, eiere av gnr. 4 bnr. 1, Gatu gård, ble denne silingsprosessen utført på et mangelfullt og regelrett feilaktig grunnlag. Mangelfullt kunnskapsgrunnlag og inkonsekvens i evalueringen er en gjennomgående svakhet i Forstudien/silingsrapporten. Dette bekreftes av Bane NOR i «Sammendrag av merknader til planprogram med forslagsstillers kommentarer, ICH-11-A-25060», hvor påpekte feil og mangler forklares med at vurderingen var «overordnede vurderinger» basert på det som var «kjent kunnskap» på daværende tidspunkt. Bane NOR lover imidlertid at kunnskapsgrunnlaget skulle styrkes i neste fase. I Forstudie/ silingsrapport, ICH-11-A-25004 ble 13 mulige lokasjoner vurdert, og de 4 alternativene som ble tatt med i videre utredningsarbeid ser ut til å være basert på et ønske om å utrede 4 geografisk spredte områder og ikke de 4 beste alternativene. Det er vanskelig å forstå hvorfor «alternativ Gon» er så mye bedre enn området rundt Såstad og Dilling stasjon.</p> <p>10. Vi ønsker også å påpeke at «alternativ Gon» slik det nå presenteres, er et helt annet alternativ enn det som ble</p>	<p>9. Rapporten som det vises til i uttalelsen gir en konkret beskrivelse av hvilken metodikk som ble benyttet i den fasen. Rapporten har en oppsummering av hvilke forhold som har vært vektlagt og ledet fram til den silingen som ble foretatt i den fasen av arbeidet. Det er de fire alternativene som ble vurdert som best som ble tatt med videre fra forstudien. Når det gjelder alternativene ved Såstad og Dilling ble flere forhold trukket fram som grunnlag for utsiling, bl.a. konflikt med landskapsvernområdet rundt Værne kloster, konflikt med kulturminner, beslag av dyrka mark, krav til store endringer for dobbeltsporprosjektet gjennom Moss, bl. a med utvidelse av en lang tunnelstrekning med et ekstra spor.</p> <p>10. Bane NOR vil påpeke at det underveis i de ulike fasene har vært jobbet med utvikling av de ulike alternativene innenfor samme planavgrensning. Tiltakets behov og utforming</p>
--	--	---



<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 57 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>vurdert i «Forstudie/ silingsrapport, Da hele anlegget er flyttet ca. 1 km lenger sør, ut på matjord og tunet til Gon Gård. Dette gir opphav til selvmotsigelser i utredningsarbeidet da et av argumentene for å ta med dette alternativet i utgangspunktet, var at «Alternativet er i mindre konflikt med dyrka mark enn andre alternativ. Det er underlig at Bane NOR, selv etter at feil og mangler ved forstudien er påpekt, vedlegger Forstudien/silingsrapporten som underlag til den henvendelsen som er sendt Samferdselsdepartementet 15.02.2019 med anmodning om bruk av statlige virkemidler. Bane NOR viser også til Forstudien/silingsrapporten for å dokumentere overfor Samferdselsdepartementet at en rekke lokasjoner er vurdert og at de fem alternativene som foreslås konsekvensutredet i Planprogrammet er de best egnede lokasjonene.</p> <p>Kommentar til kap. 2.9.2 Bane NORs anbefalte alternativ</p> <p>11. Som påpekt innledningsvis er målformuleringen for prosjektet dårlig. Det betyr at de virkelige effektene av tiltaket på de ulike lokasjonene ikke er sporbare i målstyringen. Ved å kalle en forutsetning for et mål har man et «selvoppfyllende mål» som automatisk fører til innfrielse når tiltaket blir gjennomført, uavhengig av resultat.</p> <p>Kommentar til kap. 3.3 Alternativene som er utredet</p> <p>12. I Forslag til planprogram, Hensetting Moss, ICH-11-A-00009, er fremdeles ikke Gatu gård omtalt i beskrivelsen av planområdet, men kartet over planområdet er utvidet til å innlemme hele gårdstunet og et langt større areal av</p>	<p>innenfor planavgrensingen er utviklet og optimalisert i tråd med økt kunnskap om tiltakets innhold og forutsetninger i omgivelsene. Alle de vurderte alternativene er videreutviklet, for å tilpasse dem til plannivået og den informasjon en har hatt om prosjektet og omgivelsene i denne fasen av arbeidet.</p> <p>11. Det vises til svar på punkt 1.</p> <p>12. I planprogrammet er det gitt en overordnet beskrivelse av planområdets plassering for de ulike alternativene. Som det skrives fram kommer det tydelig av kartet at gårdstunet på Gatu gård ligger innenfor planavgrensingen. Det er omtalt i</p>
--	--	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 58 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>gårdens matjord, redskapsoppstillingsplasser, treningsanlegg for hest, luftegårder for hest, mm. Det ønskes redegjort for hvorfor arealbeslag som følger av flytting av de funksjoner som åpenbart vil berøres av tiltaket ikke er innlemmet i planområdet. Dette være seg flytting/reetablering av bygninger, maskinoppstillingsplasser, treningsanlegg for hest, treningsveier for hest, luftegårder for hest, adkomstvei, parkeringsplasser mm. Alle berørte funksjoner må flyttes ut på matjord, da gården ikke har «andre arealer» å ta av. Bane NOR kommenterer i møtet at det kun er redskapshuset som er planlagt revet eller forkortet noe. Grunneiere av Gatu gård redegjør for hvorfor både bryggerhus og driftsbygning også må fjernes.</p> <p>13. Illustrasjonen viser en anleggs/drifts-vei på sørsiden av gården og videre langs jernbanen, dette er en helt uaktuell løsning da gården ikke under noen omstendighet skal bli omkranset av vei og jernbane. Utenom vekstsesongen beiter gårdens hester på inngjerdet jorde og det er en absolutt forutsetning at hesteholdet kan driftes slik at hestene går løse mellom stall og uteareal. Det vil ikke aksepteres noen annen løsning enn en anleggsvei som går parallelt med jernbanetraséen, og av trafiksikkerhetsmessige hensyn skilles i sin helhet fra gårdens innkjørsel og tun. Se for øvrig egen høringsuttalelse vedr. konsekvenser for Gatu gård.</p> <p>Kommentar til kap. 4 Utredningstema og Metodikk</p> <p>14. Det står i dette kapittelet at en samfunnsøkonomisk analyse skal «identifisere og synliggjøre konsekvenser av et tiltak for berørte grupper i samfunnet». Det står</p>	<p>avsnittet over beskrivelsen av planområdet at det gjennom planarbeidet kan avdekkes behov som gjør at det blir nødvendig å endre planavgrensingen. Hvorvidt gårdstun og infrastruktur skal reetableres et annet sted, avklares gjennom den videre planprosessen i dialog med hver enkelt grunneier som berøres av et tiltak. I fagrapport naturressurser er det vist oversiktskart for hvert alternativ som viser antatt arealbeslag i denne fasen av planarbeidet. I lys av at tiltakets omfang og at det ikke er detaljplanlagt i kommunedelplanfasen, er ikke arealbeslag som følge av reetablering av gårdstun og infrastruktur knyttet til gårdstunet inkludert i beslag av dyrka mark. Det er ikke regnet inn omdisponering av dyrka mark på Gatu gård</p> <p>13. Utvikling av løsninger for driftsveger vil inngå i det videre arbeidet i detaljplanfasen, og en vil søke etter løsninger som i minst mulig grad vil være til ulempe for andre. Hvordan adkomst til gården løses dersom alternativet vanskeliggjør opprettholdelse av dagens adkomst vil Bane NOR komme tilbake til under arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>14. Det avklares gjennom planarbeidet hvilke grupper som er berørt av tiltaket. Hvordan medvirkningen er planlagt</p>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 59 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>imidlertid ingenting i planprogrammet om hvem de berørte gruppene er. § 4-1 i Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) omhandler medvirkning spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt. Det ønskes tydeliggjort hvordan medvirkningsprosessen planlegges organisert, hvordan Bane NOR skal sikre at berørte grupper i samfunnet får reell innflytelse på den løsningen som velges og at planene blir forankret hos dem som blir påvirket.</p> <p>15. Det står videre at det skal gjøres en samlet vurdering av fordeler og ulemper og rangering av alternativer basert på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, men det står ikke hva slags modell som skal benyttes for å gjøre dette. I henhold til det svar Bane NOR gav etter forrige høring av planprogram for prosjektet, skulle endelig vektning mellom ulike tema vil framgå av utredningsmaterialet. Det gjør det ikke, tvert om er oppfatning om at like forhold vektes ulikt styrket. Det må fremkomme hvordan de ulike elementene/fagtemaene skal vektes i forhold til hverandre for å få en balansert vurdering av den samlede konsekvensen for de ulike alternativene. For å ivareta forskriftens formålparagraf er det en forutsetning at valgt metodikk er i samsvar med grunnleggende prinsipper om forutberegnelighet og etterprøvnbarhet. Planprogrammet skal derfor gi en tydelig redegjørelse for metodikken som anvendes.</p> <p>16. Det står at beslutningsrelevant usikkerhet skal synliggjøres, spesielt dersom dette kan ha betydning for rangering mellom alternativene. Denne usikkerheten er viet alt for lite oppmerksomhet.</p>	<p>gjennomført er beskrevet i planprogrammets kapittel 5.2 prosess for medvirkning.</p> <p>15. Konsekvensutredningen er gjennomført i tråd med metodikken i håndbok V712 og det framgår av silingsrapporten med konsekvensutredning hvordan de ulike temaene har slått ut i silingen. Konsekvensutredningen skal oppdateres for valgte alternativ, slik det er beskrevet i planprogrammets kapittel 4.2.1.</p> <p>16. Bane NOR vurderer at det ikke foreligger usikkerhet som tilsier at den samlede vurderingen av alternativene skal falle ut annerledes enn den gjør av silingsrapporten.</p>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 60 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>17. Det står et avsnitt om skadereduserende tiltak, men det står ingenting om hvilken konsekvensgrad som utløser krav om iverksettelse av avbøtende/ skadereduserende tiltak. Det er vanlig analysemetodikk at det defineres et nivå for hva som er uakseptabel konsekvens. Det bør også gjøres en ny evaluering av konsekvensen (påvirkningen) forutsatt iverksettelse av skadereduserende tiltak, for å synliggjøre at tiltaket har ønsket effekt og at konsekvensen er innenfor tålegrensen. Ved høring av forrige planprogram svarte Bane NOR at «Vurdering av skadereduserende tiltak vil være en avveining av behov, tekniske muligheter og kostnader. Når alternativene er utredet vil Bane NOR anbefale et alternativ ut fra en samlet vurdering.», det fremkommer ikke av utredningsunderlaget (eller anbefalingen) at dette er utført.</p> <p>Kommentar til kap. 4.1.3 Prissatte konsekvenser</p> <p>18. Det som er problematisk med å legge antatte drifts- og vedlikeholdskostnader, samt operatørkostnader til grunn for en evaluering, er at forutsetningene ikke lar seg etterprøve. Vektingen av disse svært usikre kostnadselementene bør derfor stå i stil med usikkerheten de er forbundet med. Dette må synliggjøres.</p> <p>19. Det er kun Bane NORs kostnader som står omtalt under de prissatte konsekvensene. Tiltaket kan også forårsake merkostnader som tilfaller andre statlige og kommunale virksomheter. Eksempler på dette er tettstedsutviklingen på Halmstad, og planlagt oppføring av støvfølsom bebyggelse som nå må legges til andre områder i kommunen. Det savnes en helhetlig vurdering av samfunnsøkonomiske konsekvenser (prissatte) når</p>	<p>17. Det er ikke vanlig i reguleringsplaner at det defineres et slik nivå i planprogrammet, men at det vurderes fortløpende om konsekvensene er mer omfattende enn det som er akseptabelt. Dette er heller ikke omtalt i metodikken etter håndbok V712. Skadereduserende tiltak som inngår i kostnadsoverslaget, vil være del av grunnlaget for konsekvensutredningen. For tiltak som ikke er del av kostnadsoverslaget vil det bli redegjort for hvordan de vil kunne endre konsekvensene. Det vises til omtale av skadereduserende tiltak i planprogrammets kapittel 4.1.4.</p> <p>18. Det framkommer av fagrapporten for prissatte konsekvenser (ICH-11-A-25044) som er lagt ut sammen med høringsdokumentene på prosjektets nettside hvilke forutsetninger som er lagt til grunn for disse beregningene.</p> <p>19. Konsekvenser av arealbeslag for dagens og planlagt arealbruk utredes iht. lokale virkninger. Det er ikke sannsynliggjort at tiltaket vil hindre gjennomføring av planlagt bebyggelse i Halmstad. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil redusere byggearealene i planlagte byggeområder i vesentlig grad. Konsekvenser av alternativ plassering av nye boliger i Moss kommune anses derfor ikke relevant som sammenligningsgrunnlag. Støykravene</p>
--	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 61 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>hensettingsanlegget plasseres midt i tettbebyggelsen på bekostning av annen sentrumsutvikling.</p> <p><u>Kommentarer til Silingsrapport med konsekvensutredning [ICH-11-A-25056]</u></p> <p><u>Kommentarer til kap. 1.1 Bakgrunn og formål, kap. 1.8 Måloppnåelse og anbefaling, kap. 2 Bakgrunn og formål og kap. 9 Måloppnåelse og anbefaling</u></p> <p>20. Beskrivelsen av formål og resultatmål er svak og vitner om dårlig begrepsforståelse. Målene bør være et uttrykk for hva som skal oppnås med å gjennomføre prosjektet. Formålet skal uttrykke prosjektets visjonære dimensjon. Konsistens medfører at målene henger sammen med formålet og har en innbyrdes logisk sammenheng. Det står at formålet med arbeidet er å regulere et område for lokalisering av et hensettingsanlegg, dette er en intensjon men neppe et formål. Hensikten med kap. 1.8 er uklar, da den konkrete anbefalte lokasjonen ikke har noe som helst med en vurdering av måloppnåelse å gjøre slik de er definert. Her er åpenbart den bakenforliggende intensjonen et ønske fra Bane NOR sin side å få plassert et hensettingsanlegg på Gon, men ingenting ved målstyringen verifiserer at dette er riktig beslutning.</p> <p>Kommentarer til kap. 1.2 Forutsetninger, føringer og planstatus</p> <p>21. Det vises til økonomiske bevilninger gjennom statsbudsjett og nasjonal transportplan, og at «valg mellom alternativer må ta hensyn til disse overordnede rammene». Planarbeid handler om å fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige</p>	<p>etter retningslinje T-1442 skal overholdes. Kostnader knyttet til eventuelle støytiltak belastes prosjektet. Grunn som må erverves er også del av kostandene knyttet til prosjektet og inngår dermed i vurderingen.</p> <p>20. Det vises til svar på punkt 1.</p> <p>21. Økonomiske forhold er del av hensynet som tas, men ikke det eneste hensynet. Det vises til vurderingen av de ikke-prissatte temaene i silingsrapporten med KU.</p>
--	---	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>generasjoner. Det enkelte prosjektbudsjett, interne handlingsprogram i stat og kommune, skal ikke legge føringer for hvorvidt det skal tas hensyn til samfunn- og miljø.</p> <p>Kommentarer til kap. 1.3 Innledende planprosess og kap. 5 Planprosess og medvirkning</p> <p>22. Det står at det er gjennomført befaringer og møter med grunneiere underveis i planarbeidet. Ettersom denne grunneierkontakten ikke gjelder alle berørte grunneiere og kun gjennomført etter initiativ fra enkelte grunneiere er det helt urimelig å trekke denne kontakte frem som dokumentasjon på oppfyllelse av krav til medvirkning iht. bestemmelser i Plan – og Bygningsloven.</p> <p>23. Det ønskes redegjort for når denne medvirkningsprosessen planlegges gjennomført. Grunneiere av Gatu gård vil også vite om tidligere innspill til prosjektet er ignorert eller om prosjektet venter med å revidere planområdet og konsekvensene av tiltaket til endelige avtaler som berører grunnerverv foreligger? Skal i så fall konsekvensanalysen revideres som følge av det avtalegrunnlag som legges til grunn for grunnervervet?</p>	<p>22. Dette er kun med som en informasjon om hva som er gjort så langt i prosessen. Det er ikke et krav etter plan- og bygningsloven å avholde slike møter på dette stadiet i planprosessen, men Bane NOR har i prosessen invitert til slik dialog og forsøkt å besvare henvendelser fra de som har hatt slik ønske.</p> <p>23. Bane NOR vil gå i dialog med berørte grunneier så snart alternativ er valgt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. De innspillene som er kommet har vært med som grunnlag for det arbeidet som er gjennomført i etterkant. Det er ikke grunnlag for å revidere planområdene på nåværende tidspunkt, men det vil være en del av vurderingene i det videre arbeidet med reguleringsplanen for det valgte alternativet. Endelige avtaler om grunnerverv vil normalt først bli inngått etter at reguleringsplanen er vedtatt. Konsekvensutredningen vil bli revidert ut fra detaljprosjektet alternativ i reguleringsplanen i henhold til planprogrammets kapittel 4.2.1. Det vises til planprogrammets kap. 5.2 at det vil bli annonsert i god tid. Medvirkningsprosessen vil foregå i tiden fram mot førstegangsbehandling av planforslaget og i høringsperioden.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>24. Det er gjennomgående for konsekvensanalysen at virkninger for Gatu gård ikke er innlemmet. Det står imidlertid ingenting om konsekvenser for Gatu gård i konsekvensutredningen, likevel ble Gatu gård under åpent folkemøte på Rygge Ungdomsskole 2. mai 2019, presentert som en vesentlig berørt part. Bane NOR fremviste i møte med grunneiere av Gatu gård 26.02.2020 en simulering som viser at et 3. spor vil legges tvers igjennom gårdens tun og utløse en betydelig omlegging av bygninger og funksjoner på gården. Bane NOR gir med dette vidt sprikende antydninger om tiltakets konsekvens for gården. Igjen gir dette inntrykk av at Bane NOR i analysen ønsker å «dempe» de teoretisk anslåtte negative konsekvensene for alternativ Gon, men at de reelle konsekvensene må påregnes å bli betydelige!</p> <p>Kommentar til kap. 1.6.3 Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse</p> <p>25. I tabell 3 angis det to 1. rangerte alternativer for prissatte konsekvenser, dette er pussig ettersom sum nåverdi for alt. Løken/Høyda viser en lavere sum nåverdi enn Gon. Ingen andre kriterier har gitt lik rangering av noen alternativer, uavhengig av om konsekvensen/påvirkningen av tiltaket er vurdert relativt lik. Det må redegjøres for hva slags skalering som er brukt for karaktersetting av jevne evalueringsresultater.</p> <p>Kommentar til kap. 1.10 Videre planarbeid</p> <p>26. Det ønskes redegjort for hvordan prosjektet skal sikre en gjennomgående høy kvalitet på planarbeidet som kompensasjon for at det ved statlig regulering ikke er</p>	<p>24. Konsekvensene av alternativet som kommer i berøring med Gatu gård, er omtalt i silingsrapporten. Det er omtalt at det kan kreve riving av en SEFRAK-registrert bygning. Arbeidet som er gjennomført på kommunedelplanstadiet, har vist at berøring av Gatu gård kan begrenses til riving/flytting av nevnte bygning. Om detaljprosjekteringen i reguleringsplanfasen vil innebære ytterligere påvirkning av Gatu gård, vil dette håndteres i dialog med grunneier. Bane NOR har ikke hatt til hensikt å dempe negative konsekvenser for alternativ Gon, og har håndtert alle alternativene på lik linje i konsekvensutredningen.</p> <p>25. At det er to alternativ rangert likt på prissatte konsekvenser skyldes at de ligger godt innenfor usikkerhetsmarginen. For de ikke-prissatte konsekvensene skal alternativene i henhold til metodikken i håndbok V712 rangeres og begrunnelse angis. Dersom det ikke lar seg gjøre å skille mellom alternativer skal de rangeres likt. Begrunnelsen for rangeringen framkommer av tabellene til hvert enkelt ikke-prissatt tema i silingsrapporten.</p> <p>26. Bane NOR kan ikke redegjøre for hvordan Kommunal- og moderniseringsdepartementet kvalitetssikrer utredningsarbeidet. Bane NOR har som mål at</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>anledning til å påklage vedtak, selv ikke for berørte med rettslig klageinteresse. Dette kan eksempelvis være gjennom en særlig aktiv medvirkningsprosess.</p> <p>Kommentar til kap. 8 Konsekvensutredning</p> <p>27. Negative konsekvenser som følger av et 3. spor gjennom Rygge stasjon og en inngripen i tun og jorder på Gatu gård sør for sporet er gjennomgående utelatt fra konsekvensutredningen. Til tross for at grunneiere av Gatu gård har gjort det helt klart at alle gårdens funksjoner skal erstattes i sin helhet, og det er uaktuelt å trappe ned virksomhet, dyrehold eller boligforvaltningen som følge av tiltaket, velger altså Bane NOR å ikke medta negative konsekvenser for gården og omkringliggende arealer. Reetablering av luftegårder, treningsanlegg for hest, adkomstveier, parkeringsplasser, maskinoppstillingsplasser og bygninger representerer både et vesentlig arealbeslag (matjord), og vil få stor negativ påvirkning på landskapsbilde og kulturarv. Så langt vi kan se er heller det heller ikke innregnet beslag av dyrka mark for gårdstunet på Gon eller annen infrastruktur som erstatning av turveier, plenareal m.m. Dette gjør at en ren sammenligning av selve anleggenes beslag av dyrka mark slik som BN har gjort ikke gir et fullverdig bilde av dette.</p> <p>Kommentar til kap. 8.1 Konsekvensutredningens metodikk og oppbygning</p> <p>28. Jf. avsnitt om skadereduserende tiltak ønskes en redegjørelse for hvordan Bane NOR skal involvere Moss kommune og Viken Fylkeskommune for å komme frem til</p>	<p>utredningsmaterialet skal tilfredsstille de kravene som er nødvendige for at beslutningstaker kan fatte sin beslutning, uavhengig av om planmyndigheten er tillagt kommunen eller Kommunal og moderniseringsdepartementet.</p> <p>27. De konsekvensene som er avdekket er innarbeidet i kostnadsoverslag og lagt til grunn for konsekvensutredningen, Kostnadsoverslaget vil bli oppdatert i reguleringsplanarbeidet. Det er benyttet samme metode for beregning av beslag av dyrka mark i alle alternativene. Arealene som er innregnet i utredningen framgår av illustrasjoner i utredningsmaterialet. Det vises også til pkt. 24. Hvorvidt bygninger og infrastruktur skal reetableres et annet sted, avklares nærmere i reguleringsplanfasen gjennom dialog med hver enkelt grunneier som berøres av et tiltak.</p> <p>28. Det vises til svar i punkt 7</p>



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

	<p>konkrete kompenserende og reduserende tiltak som må gjennomføres som en del av prosjektet for å sikre samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen (jf. kommentar kap. Kommentar til kap. 2.8.4 Andre pågående planer).</p> <p>Kommentar til kap. 8.2 Prissatte konsekvenser og KU fagrapport Prissatte konsekvenser, ICH-11-A-25044</p> <p>29. Det bemerkes at investeringskostnaden for alternativ Gon ser ut til å være betydelig underestimert. At grunnervervet samlet sett skal begrense seg til 17 MNOK er helt urealistisk. Det er opplagt at konsekvenser for Gatu gård ikke er innlemmet i dette kostnadsestimatet.</p> <p>Kommentar til kap. 8.3 Støy</p> <p>30. Det står at «Det er utarbeidet en egen støyrapport som redegjør for støypåvirkning både før og etter tiltak for de ulike hensettingsalternativene». Det ønskes angitt hvor er denne støyrapporten publisert. Det er underlig at det for alternativ Gon kun er identifisert én bolig med støynivåer over grenseverdien for gul sone, og at denne ligger nordøst for hensettingsområdet. Bare på Gatu gård ligger det 6 boenheter som vil berøres av tiltaket i tillegg til Roersveien 5. Det kreves fremlagt støysonekart med beregninger for samtlige boenheter og uteoppholdsarealer.</p> <p>31. For Gatu gård vil jernbanetrafikktall være av stor betydning for støybelastningen. Det ønskes redegjort for hvordan trafikktallene fremskrives mht. fremtidig trafikkfremføring på sporene forbi gården og hvilket år som benyttes som prognoseår. For jernbanetrafikktallene må også forbigående trafikk, som IC-tog og godstog på strekningen</p>	<p>29. Det vil være usikkerhet knyttet til kostnadsestimatet på hovedplan-/ kommunedelplanstadiet, men Bane NOR vurderer at usikkerheten er innenfor de krav som stilles i denne fasen av arbeidet. Det er benyttet samme metodikk for estimering av alle alternativ.</p> <p>30. Støyberegningene som er utført i forbindelse med konsekvensutredningen er dokumentert i en egen støyrapport som vil følge planprogrammet til fastsettelse hos KMD. I disse beregningene er både støy spesifikt fra hensettingsanlegget utredet, og sum støy fra jernbanen inklusive anlegget. I oversikten over bebyggelse som berøres av støy fra hensettingsanlegget er det oppgitt bebyggelse som får støy som følge av tiltaket. I videre arbeid vil det bli gjort reviderte støyberegninger basert på mer presise planavklaringer. og støytiltakene som skal innarbeides i reguleringsplanen skal ivareta alle endringer i støysituasjonen som følge av tiltaket.</p> <p>31. Det er både støy fra hensettingsanlegget og sumstøy for jernbane som er lagt til grunn i beregningene. Støyen er beregnet for en prognosesituasjon med en forutsatt framtidig ruteplan. I hovedplan/kommunedelplanfasen var det dimensjonerende året som ble lagt til grunn for</p>
--	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 66 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>innlemmes i beregningsgrunnlaget. Da den totale støybelastningen på Gatu gård favner all togtrafikk på strekningen. Beregningsmodell og - grunnlag for sumstøybelastning bes fremlagt.</p> <p>32. Det vises i silingsrapporten til T-1442, men for innendørs støynivå gjelder også byggeforskriftene, TEK 17, som henviser til klasse C i NS 8175.</p> <p>33. Dersom planen skal tillate avvik fra grenseverdiene, må dette være beskrevet i planbestemmelsene. Noe annet kan i verste fall innebære at man skjuler faktiske virkninger av et planforslag for de impliserte parter, noe som er lovstridig. For planforslag som tillater avvik fra grenseverdiene, må det stilles krav om avbøtende tiltak mot støy.</p> <p>34. Det forutsettes at Retningslinjer for begrensning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet overholdes og at grenseverdiene i T-1442 ikke overskrides. Dersom det blir behov for å iverksette avbøtende tiltak (jf. 4.2.5) må løsning sikres for både mennesker og dyr.</p> <p>Kommentar til kap. 8.2.2 Beregningsforutsetninger</p> <p>35. Det er vanskelig å forstå hvordan støy er tenkt unntatt fra prissatte konsekvenser da det vil ha stor betydning for grunnervet. Støy har utvilsomt en stor kostnadskonsekvens for alternativ Gon som Bane NOR ikke har inkludert i kalkylen. Bryggerhuset på Gatu gård (fire utleieleiligheter) vil kreves innløst, da bygget som utleieenhet vil forringes sterkt av tiltaket.</p>	<p>beregningene år 2050. Dette vil bli revidert med oppdaterte prognoseår og trafikkprognoser i reguleringsplanfasen.</p> <p>32. Støykravene ivaretas gjennom kravene i T-1442. Skulle det vise seg at støyskjerming langs tiltaket ikke er tilstrekkelig for å ivareta kravene ved bebyggelse vil lokale tiltak ved og på aktuell bebyggelse bli vurdert. Her vil også krav til støy i byggeteknisk forskrift inngå i vurderingene.</p> <p>33. I reguleringsplanen vil nødvendige krav for å overholde støykravene fra T-1442 bli ivaretatt.</p> <p>34. Dette vil bli fulgt opp gjennom reguleringsplanarbeidet.</p> <p>35. Nødvendige støytiltak som følge av tiltaket er innarbeidet i kostnadsoverslag og inngår på den måte i prissatte konsekvenser. Både støyberegninger, vurdering av støytiltak og kostnadsoverslag vil bli revidert i reguleringsplanfasen.</p>
--	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>Kommentar til kap. 8.4.1 Landskapsbilde</p> <p>36. Det gir ingen mening at alternativ Gon er vurdert som det beste alternativet med minst negativ påvirkning på landskapsbilde, da denne lokasjonen helt åpenbart vil være en av de mest eksponerte for flest mennesker (størst nedslagsfelt). Det ønskes dokumentert hvorfor den visuelle influensstyrken i det åpne kulturlandskapet for alternativ Gon vurderes som mindre enn for øvrige alternativer, når nedslagsfeltet for alternativ Gon helt åpenbart er det som berører flest mennesker. Tiltaket vil i stor grad berøre kulturlandskapsverdiene omkring Gon gård, Ra-skogen og Gatu gård, noe som ikke ser ut til å være vektlagt i fagutredningen. Hensettingsanlegget på Halmstad/Gon vil ligge eksponert i det åpne landskapet og fremstå som et fremmedelement, til stor sjenanse både for en betydelig etablert boligbebyggelse - og for det nyetablerte boligområdet ved Rygge togstasjon.</p> <p>37. Det står i en bisetning at Gon gård skal saneres og at dette har negative virkninger for landskapsbildet, men til tross for dette oppfattes påvirkningen ser ut til å være lite vektlagt. Dette er underlig da både Gon og Gatu representerer kulturminner av nasjonal verdi.</p> <p>38. I forklaringen til rangeringen står det at elementet har «forankring» i landskapet på Gon, at denne såkalte forankringen kun er å finne på Gon og ikke på noen av de andre lokasjonene er ikke forklart. Tvert om oppfattes de negative konsekvensene for alternativ Gon å være underestimert, da eksempelvis de negative konsekvensene sør for sporet (foringelse av Gatu gård) ikke synes å være medtatt i vurderingen.</p> <p>Kommentar til kap. 8.4.2 Friluftsliv / by- og bygdsliv</p>	<p>36. Konsekvensutredningens fagrapport om landskapsbildet redegjør for metodikken som er benyttet og hvordan landskapsvirkningen er vurdert for de ulike alternativene. Et hensettingsanlegg på Gon vil gi relativt lite terrenngrep, men plasseringen gjør at anlegget vil være synlig fra sør, øst og vest. Fra hoveddelen av Halmstad vil anlegget være mindre synlig fordi utsynet er skjermet av annen bebyggelse, Gonskogen og skogholt på Eskelund. Det vil i neste planfase bli vurdert hvilke skjermingstiltak som anses aktuelle uavhengig av hvilket alternativ som velges. Dette må blant annet ses opp mot jordvernensyn, landskapstilpasning og støy. Det vil bli laget illustrasjoner som viser dette.</p> <p>37. Gårdenes betydning for kulturarv inngår ikke i tema landskapsbilde, men er omfattet av utredningen av kulturarv. Bane NOR mener at konsekvensene av at gårdstunet på Gon må rives kommer tydelig fram av vurderingene.</p> <p>38. Det er kun de mest sentrale aspektene som er trukket fram i denne korte oppsummeringen. Det er inngrepene på nordsiden av jernbanen og hovedsakelig knyttet til hensettingsvifta som har vært avgjørende for konsekvensene, ettersom anlegget nesten i sin helhet anlegges nord for eksisterende spor og til dels skjermes av dette.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansnr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>39. Det er ikke til å forstå hvorfor alternativ Gon er vurdert å kun ha «noe negativ» konsekvens for friluftsliv, by – og bygdelig da tiltaket avskjærer den store boligmassen og befolkningen i området omkring Gon/Halmstad fra landsbygda, gårdene og turveiene sørover ut av boligområdet. Grusveien langs jernbanelinjen mellom Rygge stasjon og Gon er en av Rygges mest brukte turveier. I tillegg til å være et attraktivt område for turgåere og syklister, går vinterløypa til Rygge Idrettslags løpegruppe, Ryggejoggen, langs jernbanen fra Rygge stasjon til Solbærhøgda. I 2018 ble det registrert 2190 deltakende «Ryggejoggere» fordelt på 53 gjennomførte løp.</p> <p>40. Planavgrensningen viser at hele søndre del av Gonskogen bli utslettet av tiltaket. Dette er en av svært få skogteiger på Halmstad og den er av stor betydning som lekeareal for barn – og unge, nær- og rekreasjonsområde for beboerne i omkringliggende boligområde. skogen er en av svært få skogteiger i området, den er liten og en halvering (slik planene viser) vil radere skogens funksjon som leke- og rekreasjonsområde. Influensområdet må derfor betraktes som meget stort. At Gon er vurdert som alternativet med minst negativ konsekvens for friluftsliv/by- og bygdelig gir ingen mening og vitner om manglende lokalkunnskap og kjennskap til forhold som vedrører by- og bygdelig på Halmstad.</p> <p>41. Det er ikke redegjort for hvordan prosjektet skal sikre et fullverdig erstatningsareal for Gon-skogen, eller hvor dette skal lokaliseres.</p> <p>Kommentar til kap. 8.4.3 Naturmangfold</p>	<p>39. Planmaterialet omtaler at turvegsystemet i området i hovedsak er forutsatt opprettholdt, med omlegginger, og at endringene blir relativ små og knyttet til området sør i Gonskogen og i forbindelse med at undergangen ved Gon gård stenges. Det er beskrevet hvordan stenging av undergangen ved Gon kan medføre en omvei. Det vil i det videre arbeidet vurderes hvordan og i hvor stor grad dette kan avbøtes.</p> <p>40. Planavgrensningen vil bli tilpasset tiltaket i den videre planprosessen. Den foreløpige planavgrensningen i silingsrapporten omfatter mer av Gonskogen enn det som forventes å bli beslaglagt av et hensettingsanlegg på Gon. Som omtalt i utredningene legges det ikke til grunn at hele verdien av Gon-skogen blir borte, men at verdien blir redusert. Når det gjelder skogens influensområde er det lagt til grunn i konsekvensutredningen at turmulighetene som omfatter Gon-skogen benyttes fra store deler av Halmstad. Skogen som lekeområde for barn vil i større grad være knyttet til den tilliggende barnehagen og boligbebyggelsen som ligger nær skogen.</p> <p>41. Avbøtende tiltak knyttet til turstier og bruk av skogen er omtalt i planmaterialet og vil bli nærmere vurdert gjennom videre planarbeid.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>42. Nok en gang vises det til en snever vurdering av utvalgte konsekvenser hvor på mystisk vis Gon alltid ser ut til å komme best ut med færrest negative konsekvenser. Det er tap av hule eiker og deler av lokalitet med gammel edellauvskog som er utslagsgivende for konsekvensvurderinga. Forhold som ikke er tillagt betydning er skogens landskapsøkologiske betydning i kraft av å være eneste skogteig i et relativt stort landbruksområde, og en viktig lokasjon for vilt som er på vandring mellom Vansjø og kysten. Dessuten er det er rikt fugleliv i området.</p> <p>43. Det påpekes også at Gon skog er tilsigsområdet for Gatu-bekken, som starter akkurat der hensettingsanlegget er planlagt. Gatu-bekken renner inn i Kureåa og derfra til naturreservatet i Kurefjorden. Bøndene langs Kureåa benytter vann fra dette bekkesystemet til å vanne sine jorder. Dette gjelder særlig grønnsaksprodusentene. Dersom det planlagte vaskeanlegget i Gon-skog medfører avrenning og/eller avdrift av kjemikalier til resipienten Gatu-bekken/Kureåa, vil dette kunne ha meget negative konsekvenser, for jordbruket og det biologiske mangfoldet i naturreservatet</p> <p>44. Det er underlig at Nordisk Ministerråds Miljørapport fra 1987 ikke nevnes i utredningen. Denne rapporten fastslår at Raskogen (Gonskogen) uten tvil er den mest truede og sårbare del av naturstrukturen i Rygge, sett under ett gir forskjellige økologiske hensyn viktige grunner for at det som står tilbake av denne skogen bør vernes for fremtiden.</p> <p>Kommentar til kap. 8.4.4 Kulturarv</p>	<p>42. Vurderingen er utført etter samme metode for alle alternativene, og kjent informasjon om naturmangfoldet i området er lagt til grunn. Det er også gjennom prosjektet gjennomført befaringer og registreringer av naturmangfoldet i alle alternativene. Bane NOR mener at grunnlaget som ligger til grunn for konsekvensutredningen er tilstrekkelig som beslutningsgrunnlag i denne fasen, og at grunnlag og metode er likeverdig for de vurderte alternativene</p> <p>43. Anlegg for utvendig vask inngår ikke i tiltaket jamfør kapittel 3.2 i planprogrammet. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging. Gjennom arbeidet med ROS og miljøoppfølgingsplan vil det utredes tiltak for å skjerme vannmiljøet i bekken.</p> <p>44. Det er benyttet et bredt utvalg kilder til vurdering av naturmangfoldet. Dette inkluderer møter med landbrukskontoret i Moss, Råde og Rygge, møte med Fylkesmannen, samt regionalt planmøte. Denne rapporten har ikke blitt trukket fram. Det anses at temaet er tilstrekkelig belyst gjennom de kildene som er benyttet.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 70 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>45. Det ønskes redegjort for hvorfor ikke forringelse av Gatu gård er å betrakte som en negativ konsekvens for Kulturarv for alternativ Gon. Slik Bane NOR har skissert anlegget vil både bryggerhus, redskapshus og en komplett driftsbygning måtte saneres, flyttes eller erstattes som følge av tiltaket. Dette er en dramatisk endring av en gård som - med sin historie som gammel postgård tilbake til 1600-tallet - representerer en betydelig kulturhistorisk verdi.</p> <p>46. Det er underlig at SEFRAK-registrerte bygninger på Kambo gård trekkes frem for alternativ Kambo, selv om disse ikke berøres av tiltaket. Mens forringelsen av Gatu gård ikke tillegges vekt for alternativ Gon.</p> <p>47. Gonskogen er full av gamle kulturminner. Det er blant annet steingjerder som kan være så gamle at de kommer inn under fredningsbestemmelsene. Dersom steingjerdene er anlagt før 1537, er de automatisk fredet etter kulturminneloven. Det ønskes redegjort for hvordan Bane NOR skal gå frem for å kartlegge uregistrerte kulturminner i Gon-skog og hvordan Bane NOR skal sikre at ikke løsfunn og uregistrerte kulturminner skal gå tapt for all fremtid gjennom bygge- og anleggsprosjektet.</p> <p>Kommentar til Kap. 8.4.5 Naturressurser</p> <p>48. Jf. generelle kommentarer til konsekvensutredningen er flytting av Gatu gårds luftegårder, treningsanlegg for hest, bygninger, adkomstveier, maskinoppstillingsplasser, bygninger mm. ikke medtatt i beregningsgrunnlaget for arealbeslag</p> <p>49. Det står heller ingenting om Gon-skogens verdi som «klimaskog» og lokalmetrologiske påvirkning.</p>	<p>45. Dette er vurdert. I forklaringen til rangeringen er følgende anført: «Veganlegget, steingjerdene og gården får negativ konsekvens, da disse må ses på som en kulturhistorisk helhet som forringes». Angående konsekvenser for Gatu gård vises det til punkt 24.</p> <p>46. Det vises til svaret over at dette ikke er tilfelle.</p> <p>47. Steingjerdene i Gonskogen er omtalt i konsekvensutredningen, fagrapport kulturmiljø, og inngår i vurderingen av konsekvenser. I reguleringsplanfasen vil det bli foretatt mer detaljert søk etter og registrering av kulturminner i samarbeid med kulturminnemyndighetene. Det vises til innspill fra Viken Fylkeskommune som gjelder dette.</p> <p>48. Alternativet som ligger til grunn for silingrapporten medfører ikke konsekvenser for alle disse bygningene etter Bane NORs vurdering. Det vises til svar på punkt 24.</p> <p>49. Det var flere årsaker enn klimaskogfunksjonen som gjorde at Såstadskogen ikke ble tatt med videre. Blant annet ligger det innenfor området Værne kloster som er valgt ut som</p>
--	---	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 71 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>Miljøpåvirkning av lokalklimatiske faktorer er ofte underestimert. Ettersom dette er den eneste skogteigen i området som bremser vind og luftbasert erosjon. Klimavern for landbruksarealer var nettopp ett av argumentene for at alternativ «Såstadsbogen» ikke ble vurdert videre i Forstudie/ silingsrapport, ICH-11-A-25004. Bane Nor må gjøre rede for hvilken forskjell Såstadsbogen representerer med sammenlignet med Gon.</p> <p>Kommentar til kap. 8.6 Andre samfunnsmessige virkninger</p> <p>50. Jf. kommentar til kap. 2.8.4 Andre pågående planer, må Bane NOR også hensynta den tettstedsutviklingen som er planlagt i områdeplan for Gatu, Vårli, Solhøy. I denne områdeplanen ligger også «Lille Rygge», gnr/bnr 101/1, sør for Rygge stasjon inne. Forutsetningene for denne områdeplan må legges inn i rekkefølgebestemmelsene for Bane NORs plan for hensettingsanlegg på Gon.</p> <p>51. Som påpekt i «kommentar til kap. 2.8.4 Andre pågående planer» er det et vesentlig problem at mange års systematisk planarbeid for sentrumsutvikling- og boligbygging på Halmstad ødelegges. Bane NOR har egeninteresser (fortrinnsvis økonomiske og tekniske) i å legge et hensettingsanlegg midt i et område avsatt til – og under pågående utbygging av - støvfølsomme bruksformål. Som kompensierende tiltak menes at det bør innlemmes i rekkefølgebestemmelsene at Bane NOR skal besørge eller bli med i på å finansiere tilrettelegging og opparbeidelse av tilgrensende infrastruktur tilrettelagt for den videre tettstedsutbyggingen, herunder vei – sykkel og gangforbindelser, samt opparbeidelse av tilgrensende</p>	<p>kulturlandskap av nasjonal interesse. Inngrepet i Gonskogen innebærer ikke at skogen i sin helhet fjernes, og det er vurdert at inngrepet ikke vil gi store virkninger for lokalklimaet på omkringliggende jorder.</p> <p>50. Rekkefølgebestemmelsen knyttet til fortau løses ved at fortauet reguleres som del av hensettingsprosjektet. Adkomstveg til et framtidig boligområde må løses i reguleringsplan for boligområdet. Hensettingsanlegget berører ikke utbyggingsarealer i planen for Lille Rygge, og anses ikke å endre mulighetene for ønskede planer for Lille Rygge.</p> <p>51. Bane NOR deler ikke oppfatningen av at arbeidet med utviklingen av Halmstad ødelegges. Bane NOR vil som del av prosjektet etablere tiltak som avbøter ulemper prosjektet medfører. Dette vil blant annet omhandle ivaretagelse og evt. gjenetablering av gang- og sykkelforbindelser og turveger. Det blir en del av videre planarbeid å fastsette omfanget av slike tiltak. Dette er tema som vil bli diskutert i møter med Moss kommune og berørte grunneiere.</p>
--	---	--

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>offentlig rom (torg/park/treffpunkt), samt overvannsløsninger etter reguleringsplanens krav.</p> <p>52. Det bør også vies oppmerksomhet til folkehelse. Når Bane NOR nå ønsker å etablere et hensettingsanlegg midt i et viktig satsningsområde for sentrums- og boligbygging på Halmstad, og midt i områdetets mest brukte turområde, bør det pålegges tiltakshaver (Bane NOR) å bistå med kompenserende tiltak. I tillegg til konkrete støyreducerende tiltak (skjerm + voll) bør Bane NOR pålegges å bidra til kommunens folkehelse ved å etablere universelt utformede veier for gang – og sykkeltrafikk, grønnskulpturer og sosiale møteplasser som vil stimulere til fysisk aktivitet i områdene omkring anlegget.</p> <p>Kommentar til kap. 8.7.4 Ros-analyse</p> <p>53. Det ser ut som det mangler tekst i det som skulle vært et sammendrag av aktuelle risikoforhold for de ulike alternativene.</p> <p>Kommentar til fagutredning «Fagrapport ROS-analyse»</p> <p>54. I Kap. 4.2.2 Trafikk/samferdsel omtales risikoen for trafikkulykker i anleggsfasen. For alternativet Gon bør det nevnes at tiltaket berører luftegårder, treningsanlegg og treningsvei for løpshester. Disse funksjonene må flyttes og reetableres før anleggsvirksomheten kan begynne. Det er uaktuelt at Bane NORs anleggsvirksomhet skal trafikkere veiene som brukes til trening av hest på Gatu gård, dette inkluderer inn- og utkjøring av gården. I tillegg til reetablering av alle dagens funksjoner må alle innhegninger/gjerder på Gatu gård oppgraderes til</p>	<p>52. Det vises til svar i punktet over. Vedrørende folkehelse vises det også til kommentar til merknaden fra Moss kommune.</p> <p>53. For utdyping av elementene i ROS-analysen vises det til fagrapport ROS. Det vil bli utarbeidet en revidert ROS-analyse i reguleringsfasen</p> <p>54. Dette vil bli tatt med i de nærmere vurderingene av behov for spesielle trafiksikringstiltak i reguleringsplanfasen.</p>



Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>permanente lektegjerdar (minimum 3 lekter/ 140 cm) og strømgjerde på innsiden, for å redusere faren for at hester som blir skremt av anleggsvirksomheten bryter seg ut av innhegningene.</p> <p>55. Et annet tiltak som bør innlemmes for alternativ Gon er omlegging av Roersveien, slik at det sikres en sikker adkomst til undergang for gående og syklene ved Ryggstasjon.</p> <p>56. Ved vurdering av konsekvenser ved bortfall av vann- og avløpstjenester kan det synes som at Bane NOR har glemt å tenke på den infrastrukturen som berøres syd for Rygge stasjon og de som er tilknyttet vann- og avløpsnett på denne siden av sporet.</p> <p>57. Det savnes omtale av risiko for eksponering for elektromagnetiske felt. Det er usikkerhet knyttet til om langvarig eksponering for lavfrekvente magnetiske felt kan gi en økning i leukemi blant barn.</p> <p>58. For alternativ Gon kommer jernbaneinfrastrukturen svært nær bygningsmasse, innkjørsel og tun på Gatu gård. Det fremkommer ingen målsatte tegninger som viser avstanden mellom spenningsatte anlegg i jernbaneinfrastrukturen og bygninger/transportveier på Gatu gård.</p> <p>Kommentar til Kap. 9 Måloppnåelse og anbefaling</p> <p>59. Det gir ikke mening at det vises til oppfyllelse av prosjektets resultat – og effektmål ved begrunnelsen av valg av alternativ. Ingenting i konsekvensanalysen eliminerer noen av alternativene for oppnåelse av dette</p>	<p>55. Hvis Gon-alternativet blir valgt vil en som følge av tiltaket vurdere om Roersveien må flyttes litt lenger vekk fra dagens jernbane, men en forventer ikke behov for større omlegging av veien. I det videre arbeidet vil det bli vurdert hvordan gangtrafikken best kan ivaretas gjennom stasjonsområdet, men en regner med at dagens undergang kan ivaretas med en forlengelse.</p> <p>56. Bane NOR legger til grunn at vann- og avløpssystemet som berøres av tiltaket må ivaretas, i alle deler av tiltaksområdet. Ros-analysen vil bli oppdatert og detaljert ut for valgte alternativ.</p> <p>57. Det er ikke identifisert risiko knyttet til elektromagnetiske felt.</p> <p>58. Det er ikke utarbeidet slike tegninger på det stadiet prosjektet er nå. Dette vil utarbeides som del av detaljreguleringsplanen. Alle krav til avstand til spenningsatte anlegg skal ivaretas i henhold til gjeldende regelverk gjennom prosjekteringen av anlegget.</p> <p>59. Det er naturlig å opplyse om at anbefalte alternativ oppfyller prosjektets resultat- og effektmål. Det står ikke at Gon er det eneste alternativet som gjør det. Anbefalingen av</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 74 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	selvopplyllende målet som automatisk fører til innfrielse ved realiseringen av tiltaket	alternativ er begrunnet ut fra den samfunnsøkonomiske analysen, og den jernbanetekniske funksjonaliteten.
<b>Torgeir og Ole Gjølberg, Eiere av gnr 104, bnr 1, Gatu Gård, 26.06.20 (2302001152-29)</b>	<p><b>Konsekvenser for Gatu Gård</b></p> <p>Slik anlegget er skissert fra Bane Nor, med et tredje spor på vestsiden av nåværende dobbeltspor gjennom tunet på Gatu, blir konsekvensene for gården svært omfattende. Følgende aspekter tas opp i innspillet:</p> <p>Allerede i dag innebærer den begrensede plassen mellom støyskjermingen mot jernbanesporene og bygningene en hel del driftsmessige utfordringer fordi avstanden er så liten til tunet og bygningene.</p> <p>Oppsummering av løsningsforslag</p> <p>a) Erstatning av bygninger. I tillegg til erstatning for grunn og ulemper kreves følgende bygninger erstattet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bryggerhus (4 utleieleiligheter) saneres og erstattes basert på tap av leieinntekter.</li> <li>- Driftsbygning/ låve, samt skurtresker-/traktorgarasje saneres og erstattes i form av pengesum til bygging av ny driftsbygning som tilfredsstillende funksjoner som de to bygningene har ivaretatt.</li> </ul> <p>b) Etablering av separat innkjørsel til Gatu gård</p> <p>Vi krever at anleggs- og drifteveien legges parallelt med det 3. sporet helt fram til Rygge jernbanestasjon, og at denne skilles fra ny kjørbar adkomst (innkjørsel) til Gatu gård. Gårdens innkjørsel og tun skilles fra Bane NORs infrastruktur og anleggsområde med voll og støyskjerm. Denne opparbeides og beplantes på en måte som både</p>	<p>Innspillene (a - c) i denne merknaden tas med til den videre detaljerte planleggingen. Når alternativ er valgt vil Bane NOR gå i dialog med grunneiere som vil bli berørt av tiltaket. Eventuelle erstatninger og kompensasjon til berørte grunneiere vil bli en del av grunnervvervsprosessen som normalt vil følge etter at reguleringsplanen er vedtatt.</p> <p>I hvor stor grad hensettingsanlegget vil berøre Gatu gård vil bli avklart gjennom den videre prosjekteringen. I den grad gården blir berørt vil konsekvensene av dette bli utredet gjennom den reviderte konsekvensutredningen, og avbøtende tiltak vurdert gjennom prosjekteringen av anlegget.</p> <p>Forslag knyttet til erstatning og avbøtende tiltak tas til orientering</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 75 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>reduserer støy for folk og dyr på gården og som dessuten ivaretar estetiske hensyn. Støyskjerming etableres før anleggsvirksomheten begynner.</p> <p>c) Tilrettelegge for landbruksvirksomhet og dyrehold i anleggsperioden  Gårdens næringsvirksomhet og dyrehold skal kunne opprettholdes gjennom hele anleggsperioden. Det vil si at Bane NOR må sørge for at gården får dekket alle sine behov for innendørs lagerkapasitet, verksted, maskinoppstilling, garasjer, lesse- og losseplasser for å kunne drifte – og forvalte gården upåvirket av Bane NORs anleggsvirksomhet. Dette kan løses ved oppføring av midlertidig lagerhall/lagertelt, brakker, containere o.l. Dette innebærer også behov for reetablering av luftegårder og treningsanlegg for hest, slik at stalldrift og trening av hest kan forløpe uten risiko som følge av anleggsvirksomheten gjennom hele byggeperioden. Et viktig grep er dessuten at pkt. b gjennomføres før anleggsvirksomheten starter opp.</p>	
<b>Tor Petter Ekroll,  23.06.2020  (202001152-18)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Han oppfatter det er dette en anbefaling som går mot våre nye nasjonale og lokale intensjoner om å skjerme vår dyrebare matjord Det vil beslaglegge store områder av vår beste og mest anvendbare matjord i Norge, og det i en tid hvor vi snakker om at Norge må bli mer selvforsynt. Etter hans oppfatning strider alternativet til Bane NOR mot FNs bærekraftsmål ved å ikke hensynta og verne om matjord. Det billigste alternativet er benyttet (prissatte konsekvenser er lagt til grunn)</li> <li>Forringet folkehelse</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Bane NOR har ikke anbefalt alternativet Gon på grunn av de prissatte konsekvensene alene, men fordi det har størst samfunnsøkonomisk nytte og tilbyr den beste jernbanetekniske funksjonaliteten. Den gjennomførte konsekvensutredningen viser at alternativet ikke har størst negativ konsekvens for noen av fagtemaene som er vurdert, heller ikke for beslag av dyrka mark.</li> </ol>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Folkehelsekonsekvenser er ikke utredet for området. Folkehelsekonsekvenser bør utredes og sammenstilles, vektet med de øvrige alternativene iht §11 i Folkehelseloven.</li> <li>• Belastning av nærmiljø og botrivsel vil medføre mindre attraktive områder.</li> <li>• Støy – <ul style="list-style-type: none"> <li>o Toghensetning og nærhet til boligområder.</li> </ul> </li> <li>• Totalbelastning Støy <ul style="list-style-type: none"> <li>o E6</li> <li>o Ryggeveien</li> <li>o Flyplass herunder lavtflygende helikopteraktivitet</li> <li>o Forsvarsaktivitet</li> <li>o Jernbane</li> <li>o Eventuelt toghensetning</li> </ul> </li> <li>• Kulturlandskap <ul style="list-style-type: none"> <li>o Estetikken i landskapet blir utfordret</li> <li>o Kureåa som ørretbekk blir forurensningsutsatt</li> </ul> </li> <li>3. Tap av landbruksnæring <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tap av jord av ypperste kvalitet (grønnsaksjord – fleranvendelig) <ul style="list-style-type: none"> <li>o Tidligjord – mulighet for flere avlinger</li> <li>o Jordbruksområder med ubegrenset vanningsmuligheter (egen forsyning fra Vansjø)</li> </ul> </li> <li>Særdeles god produksjon også i tørkeperioder.</li> <li>• Redusert produktivitet av tilstøtende jordbruk <ul style="list-style-type: none"> <li>o Omkringliggende jord blir forurensningsutsatt</li> <li>o Omkringliggende jord blir utsatt for erosjon – overvannproblematikk</li> </ul> </li> <li>• Vaskehall</li> </ul> </li> </ul>	<p>2. Det vises til svar på Moss kommunes innspill for tema folkehelse</p> <p>3. Gonalternativet er ikke alternativet som berører mest dyrka mark. Det benyttes samme metodikk for vurdering av dyrka mark i alle samferdselsprosjekter.</p> <p>Det skal ikke avsettes areal til vaskehall. Fare for forurensning av tilgrensende arealer og tiltak for å unngå dette vil bli utredet i videre planarbeid i miljøoppfølgingsplanen.</p>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>o Det avsettes areal til vaskehall, dvs at vaskehall må påregnes</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Dette vil medføre utfordringer med forurensning av omkringliggende jordbruksområder.</li></ul> <p>4. Utvikling av Halmstad som et områdesenter</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Belastning av areal i et områdesenter som det ønskes vekst.</li><li>• Belastning med antatt permanent anleggsvei gjennom boligfelt.</li></ul> <p>Det henvises i tillegg til Moss kommunes innspill</p> <p>5. Bane Nor legger ensidig til grunn økonomi uten å ta hensyn til oss som innbyggere, jordvern, miljø og folkehelsemessige konsekvenser. Anbefalingen er et slag mot våre nye nasjonale og lokale intensjoner om å verne om matjord og vårt internasjonale samarbeid for å avskaffe sult i verden.</p> <p>Vi utvikler samfunnet for å verne om våre innbyggere, trivsel og våre liv. Da er det merkelig at planprogrammet ikke legger disse grunnleggende behov til grunn. Jeg ber derfor på det sterkeste at Bane Nor gjennomfører en ny vurdering som legger vesentlig større vekt på jordvern, miljø, klima og folkehelsemessige konsekvenser i sin anbefaling.</p>	<p>4. Alternativet vil berøre et lite areal som er avsatt til boligbygging. Det vil i det videre arbeidet bli sett på byggegrenser og hvordan de kan brukes for å minimere beslag av arealer regulert til bolig. Bane NOR kan ikke se at et hensettingsanlegg på Gon gir vesentlige hindre for å utvikle de sentrumsarealene som ligger inne i gjeldende reguleringsplaner, eller forslag til revidert kommuneplan for Moss, hverken i forhold til arealbeslag eller miljøpåvirkning. Bane NOR mener derfor at GON-alternativet ut over det direkte arealbeslaget ikke vil gi noen vesentlige begrensninger på aktuelle utbyggingsområder på Halmstad. Konsekvensene for nærmiljøet og utbyggingsområder er omtalt i konsekvensutredningen. Alternativet muliggjør en videreutvikling av Rygge stasjon, med en utvidelse til tre spor. Hvis hensettingsanlegget ligger sør for Rygge kan gjøre det mulig at noen lokaltogavganger kan gå til/fra Rygge i stedet for Moss. Det vil være et positivt bidrag til Rygge stasjon som knutepunkt..</p> <p>5. Det vises til svar på punkt 1.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 78 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>Karl Emil  Rosnæs og  Bente Roer,  25.06.2020  (202001152-23</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR har i sin anbefaling pekt ut togparkering på Gon og har også i sitt forslag avsatt areal til vaskehall, dvs. at vaskehall må påregnes, men uten at dette er konsekvens utredet med hensyn til forurensing av nærliggende og hvordan forurenset vann skal håndteres.</li> <li>2. Anbefalingen fra Bane NOR vektlegger det de mener er det mest økonomiske ,uten å verdivurdere tap av matjord, forurensing , klima og helseperspektivet . I sin vurdering av hensetningstasjonen ved GON mangler helhetsperspektivet som må med når valget skal gjøres. Dette må i denne utredningen, og i alle andre inngripende løsninger, vurderes. Løsningen ved å benytte matjord som bønder har brukt tusen år for å rydde, forvalte og drifte kan være fristende å beslaglegge for alle typer virksomheter, også tog hensetning , da matjord er det billigste alternativet når man ser ut ifra kun et økonomisk perspektiv. Beredskap ved tap av matjord som forsyner mange mennesker er ikke vurdert i et samfunnsmessig økonomisk perspektiv. Jorda ved GON er noe av den beste matjorda med god drenering som Norge kan by på. Få eller ingen har imidlertid vurdert de langsiktige samfunnsøkonomiske kostnadene dette vil få. Man kan bare forestille seg de astronomiske summene det vil koste å opparbeide ny dyrkbar mark. Man regner med at et godt jordsmonn tar rundt 1000 år for den kvaliteten jorda har på Gon. I et slikt perspektiv sier det seg selv at prisen på dyrkbar mark er vanskelig å anslå, men desto viktigere å hensynta. Når Nibio i tillegg advarer om at omkringliggende jord kan bli</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anlegg for utvendig vask og anlegg for glykolpåføring inngår ikke i tiltakene som er tatt inn i planprogrammet. Det vises til planprogrammets kapittel 3.2. Det vil heller ikke bli avsatt plass til dette i videre planlegging.</li> <li>2. Tiltaket konsekvensutredes etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. Det er den mest anerkjente metodikken for konsekvensutredning av samferdselstiltak i Norge. Tap av matjord vurderes ikke som en prissatt verdi, men inngår blant de såkalte ikke-prissatte virkningene av tiltaket. Det er ikke riktig at det kun er gjort en vurdering ut fra et økonomisk perspektiv. Den samfunnsøkonomiske analysen omfatter både de prissatte og ikke prissatte konsekvensene. Bane NOR har ikke anbefalt alternativet Gon på grunn av de prissatte konsekvensene alene, men fordi det har størst samfunnsøkonomisk nytte i en samlet vurdering av prissatte og ikke prissatte konsekvenser og tilbyr den beste jernbanetekniske funksjonaliteten.</li> </ol>
---	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>påført forurensning av et hensetningsanlegg slik at det fører til lavere matproduksjon på den gjenværende jorda, blir ikke Bane NORs anbefaling bedre. Når disse vurderingene ikke foreligger, ja da stiller Bane NOR seg i et merkelig lys når de avsetter areal til et vaskeanlegg uten å vurdere omkringliggende konsekvenser av de forurensninger et vaskeanlegg kan få for sine omgivelser.</p> <p>3. Det er ikke rart at enkelte innbyggere har begynt å stille seg tvilende til hele prosessen. Er dette et spill for galleriet? Er det slik at Bane NOR og departementet allerede har bestemt seg for den billigste løsningen – på Gon? - og at man nå gjennomfører innbyggerinvolvering og anbefalinger på et selektert og forenklet grunnlag? Moss kommunes administrasjon ga oss en enda større grunn til å tvile på Bane NORs konsekvensvurderinger og vektingen av disse med det anbefalingsoppdraget de har fått ved plassering av toghensettingen. I Rådmannens høringsinnstilling til statlig planforslag er nettopp Rådmannen svært kritisk til Bane NORs konsekvensutredning av de ulike alternativene. Blant annet viser Rådmannen til Bane NORs fravær av de krav Folkehelseloven setter til en konsekvensutredning. Rådmannen konkluderer retorisk i sin innstilling: «Det er grunn til å spørre seg om prioritering og valg av hensetningsanlegget ville blitt en annen hvis folkehelsekonsekvensen hadde blitt vurdert i en underliggende fagrapport eller som en helsekonsekvensvurdering, jfr. Folkehelselovens §11.»</p>	<p>3. Planprosessen er gjennomført i tråd med kravene i plan- og bygningsloven. Når det ikke ble enighet med kommunene om at de skulle fastsette planprogrammet var Bane NOR nødt til å henstille til departementet å gjennomføre arbeidet i form av en statlig arealplan. Alle innspill som kommer inn oversendes kommunal- og moderniseringsdepartementet som grunnlag for valg av alternativ. Bane NOR har anbefalt alternativ Gon basert på den gjennomførte konsekvensutredningen og Bane NOR har valgt å gå videre med dette alternativet for egen risiko. Kommunal og moderniseringsdepartementet står fritt til å beslutte at et annet alternativ skal reguleres.</p> <p>Folkehelse er utredet, men som del av andre temaer og inngår dermed i grunnlaget for den anbefalingen som er gitt. For å tydeliggjøre folkehelseaspektet vil planbeskrivelsen til reguleringsplanen inneholde et kapittel med en beskrivelse av hvordan ulike elementer i folkehelsebegrepet er ivaretatt i konsekvensutredningen. Det vises ellers til svaret på Moss kommunes innspill.</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 80 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>Siden Gon ligger i områdesentrumet Halmstad med nær 6000 innbyggere, er det lett å være enig med Rådmannens vurdering at «Gon-alternativet er det gjenværende alternativet som får størst negative konsekvenser for folkehelsen og for flest mennesker der de bor og ferdes, og som får en direkte negativ konsekvens for barn og unges oppvekstvilkår.» I et slikt vakuum av manglende konsekvensutredning er det viktig for både innbyggere, politikere, og vårt ansvar overfor fremtidige generasjoner å foreta en ny gjennomgang om alle pålagte hensyn er ivaretatt og tilstrekkelig vurdert før en ny vektning mellom de fem alternativene gjennomføres på nytt. Vår felles fremtid, våre barn og generasjoner fremover fortjener en utredning med en helhetlig konsekvensutredning der også ikke prissatte konsekvenser blir sett på og tallfestet. Vi ber derfor på det sterkeste at Bane Nor gjennomfører en ny vurdering som legger større vekt på jordvern, miljø, klima og folkemessige hensyn i sin anbefaling. Alle elementer må med og verdivurderes .</p>	<p>Det vises til svaret på punkt 3 og Moss kommunes innspill.</p>
<b>Hans Jørgen  Weel, 25.06.20  (202001138-27)</b>	<p>Innspillet gjelder Kjellerødåsen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forslaget Kjellerødtoppen omfatter hele Huseby/Burumskogen med tilhørende deler av dyrket mark. Dette skogsområdet inneholder en rekke fornminner så som bl.a. helleristninger, gravhauger og varder som er avmerket i gårdskartene for eiendommene. Helleristningene ligger helt vest på det båndlagte området på fjellområdet på et beiteområde. Flere gravhauger ligger rett inn i skogen syd øst for dette beiteområdet. Det vises i den anledning også til høringsuttalelsen fra Østfold Fylkeskommune som også beskriver disse forhold. Et slikt anlegg vil gi store sår i et svært karakteristisk landskap</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dette har vært del av vurderingen i silingen og er omtalt under temaene kulturarv og landskapsbilde i silingsrapporten og danner noe av grunnlaget for at Kjellerødåsen vest har kommet dårligst ut både på tema landskapsbilde og kulturarv. For valgte alternativ vil temaene bli utredet videre i henhold til planprogrammets kapittel 4.1.5.</li> </ol>



Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>med de nord/sydgående fjellryggene med mellomliggende jordbruksarealer.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Det er svært uhensiktsmessig å legge et slikt anlegg så langt fra Moss stasjonsområde da det skal betjene lokaltogene som går fra Moss til Oslo. Dette medfører store merkostnader og ikke minst støy med unødig kjøring av mange togsett tur/retur Moss Råde. Dette er trafikk som antas vil skje på natten, og dette vil derfor bli en betydelig ekstra støybelastning.</li><li>3. Det stilles også spørsmål ved hvilke andre vurdering som nå er gjort i forhold til konklusjonene i Norconsult sin utredning i 2015 hvor både Kjellerødåsen og Grimstadtoppen ble ansett å være mindre egnet. Det synes noe underlig at alternativer som ikke anbefales i en rapport ved neste korsvei er blant de fire mest aktuelle alternativene.</li><li>4. Ser i rapporten fra 2015 at det er beregnet en årlig kostnad på 5,7 mill. pr. år med 12 togsett. Nå med et øket antall togsett må det påregnes ytterligere økning i slike kostnader.</li><li>5. For Kjellerødåsen er også kostnadene beskrevet som høye i forhold til billigste alternativ. I tillegg må det anlegges en betydelig infrastruktur i tilknytning til anlegget. Det kan ikke støttes en utbygging av et betydelig industrianlegg med tilhørende infrastruktur osv. i et slikt område med skog og dyrket mark. Området har et rikt dyreliv med bl.a. mye rådyr og elg.</li><li>6. Et anlegg nærmere Moss stasjon vil også spare miljøet og beboere langs toglinjen mellom Moss og Råde for Råde for et stort antall togpasseringer pr. dag. Dette er trafikk</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>2. Kostnadene ved tomkjøring er hensyntatt i vurderingen av prissatte konsekvenser.</li><li>3. Det er ikke lagt vekt på konklusjonene fra rapporten Hensetting Østlandet. Den gang ble det konkludert med at utredningen ikke var grundig nok. Det er bakgrunnen for at dette planarbeidet ble igangsatt.</li><li>4. Se svaret i punkt 3 angående rapporten. Det er gjennomført nye beregninger av tomkjøringskostnad. Disse er beregnet til 3,5-3,7 mill. pr. år. For grunnlag og forutsetninger for beregningen vises det til kap. 4.3 i rapporten for prissatte konsekvenser.</li><li>5. Silingsrapporten har som det vises til konkludert med at kostnadene ved alternativene i Kjellerødåsen er høye i forhold til rimeligste alternativ. Konsekvenser for dyrket mark og naturmangfold er omhandlet i egne fagrapporter som fulgte silingsrapporten og vil som skrevet i punkt 1 bli utredet videre for det valgte alternativet.</li><li>6. Støyutredningen gjort i forbindelse med silingen konkluderer med at ingen av hensettingsalternativene gir støypåvirkning av nevneverdig størrelse. Bare et fåtall boliger vil bli liggende i gul støysone i de ulike</li></ol>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 82 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>som antas vil skje på natten, og dette vil derfor bli en betydelig ekstra støybelastning.</p> <p>7. Det kan ikke være hverken miljømessig eller økonomisk forsvarlig å bygge et slikt anlegg så langt unna stasjonen i Moss som er togenes endestasjon.</p>	<p>alternativene, og det er vurdert at alle de utsatte boligene kan skjermes i form av støyskjerming langs anlegget eller lokalt på/ved bolig, noe som resulterer i tilfredsstillende støynivå.</p> <p>7. Dette er vurdert i silingsrapporten. Kostnader til tomtogkjøring inngår i de prissatte konsekvensene.</p>
<b>Lars Jørgen Huseby</b> <b>25.06.20</b> <b>(202001152-30)</b>	Uttalelsen har samme ordlyd som foregående (202001138-27). Det vises til denne.	Uttalelsen har samme ordlyd som foregående. Det vises til denne
<b>Fasanveien barnehage,</b> <b>26.06.20</b> <b>(2302001152-28)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Skogen er viktig i barnehagens pedagogiske opplegg og en viktig del av deres hverdag.</li> <li>2. Vi synes også det er rart at barnehagen ikke nevnes i planprogrammet dere har lagt frem. Det skal vel være slik at barn som berøres i et miljø skal tas hensyn til, og vi vil driste oss til å kreve den retten.</li> </ol> <p>Utbyggingsfase:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Støy. Hvor stort omfang vil utbygningen gjøre i form av støy.</li> <li>4. Sikkerhet. Hvor skal og i hvilket omfang vil vi berøres av anleggstrafikk.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering</li> <li>2. For å få kunnskap om barnehagens bruk av nærområdene har det underveis i arbeidet med silingsrapporten og konsekvensutredningen blitt gjennomført en befaring sammen med barnehagen. Det er Bane NORs intensjon å videreføre kontakten med barnehagen i det videre planarbeidet</li> <li>3. Støy i byggefasen vil bli nærmere utredet i det videre arbeidet. Utbyggingen må tilfredsstillende de krav som stilles til anleggsstøy. Støy fra det ferdige anlegget vil også bli utredet, og anlegget må tilfredsstillende de krav som stilles i gjeldende regler og retningslinjer.</li> <li>4. Det skal utarbeides mer detaljerte planer for anleggstrafikk i reguleringsplanfasen. Sikring av skolevei, områder ved barnehager og andre steder</li> </ol>

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>5. Helse. Hvor mye belastning vil det være i forhold til utslipp, fra anleggsmaskiner, støv og lignende.</p> <p>6. Trivsel. Hvordan skal vi kunne skjerme barna og gi barna det de fortjener av utfordringer, opplevelser og ro/hvile i en utbyggingsfase.</p> <p>7. Areal/ plass. Hvor mye av skogen skal ødelegges? Her har vi sett forskjellige tegninger, film og planer.</p> <p>Drift:</p> <p>8. Støy. Hvordan kartlegges dette med støy. Hvor mye vil støy berøre oss.</p> <p>9. Sikkerhet. Hvordan er det tenkt at sikkerheten til de som ferdes rundt anlegget skal ivaretas.</p> <p>10. Helse. Vil hensetningsplassen forringing barnas luftkvalitet, vil støy påvirke barnas hverdag og vil miljøet rundt forringes i den grad at barnas nærmiljø vil legge begrensninger på barnas fysiske utfordringer. Hva med vann og avfettingsveske som skal brukes ved vask av togene? Vil dette komme med sønnavinden opp til Fasanveien Barnehage.</p>	<p>barn oppholder seg og ferdes vil i denne vurderingen tillegges særlig vekt.</p> <p>5. Det skal gjennomføres tiltak for å redusere støv og utslipp i anleggsfasen. Det vil bli utarbeidet en miljøoppfølgingsplan der dette blir tema.</p> <p>6. Det vises til punkt 2-5.</p> <p>7. Endelig avgrensning av anlegget og inngrep i skogen vil bli en del av arbeidet med reguleringsplanen. Det er et mindre areal av skogen som vil bli berørt enn det som ligger innenfor plangrensen.</p> <p>8. Støyen fra det ferdige anlegget blir beregnet ut fra hvor mange tog som kjører inn og ut av anlegget, og aktiviteten inne på anlegget. Dette vil også bli vurdert sammen med støyen fra togene som går forbi på dobbeltsporet. Det er ikke forventet at støy fra anlegget vil ha vesentlig betydning for barnehagen eller dens uteareal, men dette vil bli nærmere vurdert ved at det vil bli laget oppdaterte støyberegninger og støykart i reguleringsplanfasen.</p> <p>9. Dette vil ivaretas ved at anlegget blir inngjerdet og sperret av for offentligheten.</p> <p>10. Anleggets virkninger for barn inngår i konsekvensutredningens tema friluftsliv/ by- og bygdeliv. Utredningen vil bli supplert i reguleringsplanen. Det skal også utredes tiltak som avbøter eventuelle ulemper. Det forventes ikke at anlegget vil gi luftforurensing som påvirker barnehagen eller dens nærområder. For støy, se punkt 8. Det</p>

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 84 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

Innspillnr., avsender, dato, Referansenr. Bane NOR	Oppsummering av merknad	Bane NORs kommentar
	<p>11. Trivsel. Barnas fysiske miljø handler også om trivsel. Barn trives i miljøer som tar hensyn til og ivaretar deres behov for utfordringer, lek, læring og trygghet. Hvis et miljø bæres preg av mange begrensinger vil dette gå utover barnas trivsel.</p> <p>12. Rikspolitiske retningslinjer (5 b). Erstatningsareal skal skaffes dersom omdisponering av areal egnet for lek gjør at de ikke lenger er egnet eller ikke lenger oppfyller de krav som stilles til arealer i nærmiljøet i retningslinjene Hvordan tenker dere om en slik erstatning?</p>	<p>forventes ikke at anlegget vil innebære miljøforringelser som vil legge begrensinger på barnas fysiske utfordringer, men en del av Gon-skogen nærmest jernbanen kan forventes å bli beskåret. Det forventes ikke at dette vil gi direkte påvirkning av det tilrettelagte området i skogen som barnehagen benytter. Utvendig vask av togene inngår ikke i tiltaket, og det vil i reguleringsplanen ikke bli avsatt plass til dette.</p> <p>11. Det er i konsekvensutredningen ikke vurdert at anlegget vil gi store begrensinger på mulighetene til utfordringer, lek, læring og trygghet. Se også svar på punkt 10.</p> <p>12. Dette skal vurderes i tråd med retningslinjene. I hvor stor grad dette blir nødvendig og evt. hvordan dette gjøres blir et tema i arbeidet med reguleringsplanen.</p>
<b>Vidar Innlagen, 26.06.20 (202001152-31)</b>	<p>1. Til naturmangfold: Jeg observerte en salamander ved Gon gård, nært kumlokk på høyre side ned mot undergangen fra Gon gård.</p> <p>2. Bemerkning til ROS analysen: Til planlagt adkomstveg ved Eskelund er ikke sykehjemmet og de tre PU-bofelleskapene nevnt. I forhold til trafikksikkerhet bør det hensyntas.</p>	<p>1. Det er i fagrapporten for naturmangfold vist til at det tidligere er registrert småsalamander i området. Innspillet tas med inn i videre vurdering av naturmangfold.</p> <p>2. Prosjektet vil utarbeide en enkel trafikkanalyse av trafikken til/fra anlegget. Analysen vil bli oppsummert i planbeskrivelsen til reguleringsplanen. Det innarbeides et nytt punkt under kapittel 4.2 «videre utredninger» i planprogrammet som beskriver dette.</p>
<b>Arne og Berit Andreassen,</b>	Undertegnede er eier av eiendommen gnr/bnr 131/4 Roed Søndre i Vestby kommune og vil bli sterkt berørt hvis alternativ Kambo velges. Innspillet gjelder derfor alternativet på Kambo.	

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 85 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

<b>26.06.20 (202001152-32)</b>	<p>Merknader som gjelder egen drift og bosted:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Landbruksdriften vår er basert på utleie av stallplasser for hester og dyrking av grovfor og beite for disse. Hensettingsanlegget beslaglegger all dyrket mark på østsiden av dagens jernbanespor som vil medføre at vi mister det driftsgrunnlaget vi har i dag. Om det blir restarealer igjen vil disse ikke være egnet til beite for hest, da bru over jernbane skal rives og omveien blir 3 km på sterkt trafikkert vei.</li> <li>2. Støy er vi belastet med i dag, både fra fylkesvei/Osloveien, E6 og jernbane. Ifølge rapporten vil støynivået økes med mindre enn 3 dB ved etablering av hensettingsanlegget, og at støyen fra andre kilder er dimensjonerende. Vi mener dette må være feil. Hensettingsanlegget skal etableres under en stor skjæring, 20-25 meter høy, og vi mener skjæringen vil føre til vesentlig mer støy fra jernbanesporet enn i dag på grunn av at lyden kastes tilbake. Støyen fra jernbane i dag er forbigående støy, men slik vi tolker det, vil det utføres støyende arbeider med togene når disse står parkert. Dette er støy og trafikk vi ikke har i dag. Arbeid ved hensettingsanlegget vil i tillegg gi støy på natt som vi i mindre grad har nå. At det ikke skal etableres støyskjerming ut fra at det er lite hensiktsmessig/dyrt er et argument vi ikke godtar. På de informasjonsmøtene vi har vært på har det fra prosjektledelsen blitt sagt at støyskjerming er en del av planleggingen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tas til orientering.</li> <li>2. Bakgrunnen til at det er skrevet at det ikke er hensiktsmessig å skjerme for støy ved hensettingsanlegget er omtalt i silingsrapportens kapittel 8.3. Støykravene etter gjeldende regelverk skal overholdes for det alternativet som velges, men det vil i enkelte tilfeller sannsynligvis være mer effektivt å gjennomføre lokale støyskjermingstiltak ved og på boliger der krav til skjerming utløses. Støyutredningen tar hensyn til støy som reflekteres. Det skal ikke gjennomføres støyende arbeider på togene mens de står parkert. Støyen fra anlegget vil bestå i at tog kjøres internt i anlegget. Tiltak for å ivareta kravene til støy er en del av prosjektet.</li> </ol>
------------------------------------	--	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 86 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Lysforurensning fra anlegget er ikke omtalt, men det må skjermes for lys nattestid som er sjenerende for nærliggende boliger.</li> <li>4. Hensettingsanlegget vil medføre store terrenginngrep og sår i landskapet hovedsakelig på grunn av de store skjæringene på 20-25 meter høyde. Landskapsbildet vil endres totalt.</li> <li>5. Gjennom dette landskapet med en blanding av gammelskog og dyrket mark renner Kambobekken som er regnet som en av de viktige gytebekkene for sjørret. Vi har sett sjørret nord for Røed Østre. Omlegging av Kambobekken i stedvis vanskelig terreng med fjell på begge sider, uten at ørreten blir skadelidende, tror vi blir vanskelig.</li> <li>6. Bane NOR skal utvide omformerstasjonen ved vår eiendom. Vi vil dermed miste ytterligere arealer på vestsiden av jernbanesporet. I tillegg vil vi bli tungt belastet over lengre tid med byggearbeidene. Oppstart for utvidelse av omformerstasjon er planlagt i overgangen 2020/2021 med en anleggsperiode som vil vare til 2022. Oppstart for hensettingsanlegget, slik vi har forstått det, er i løpet av 2021/2022, med 2 års byggetid. Dersom disse planene blir en realitet, vil vi bli belastet med støy, støv og anleggsarbeid i minimum 4 år.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Det skal benyttes armaturer som gir liten spredning av lyset til omgivelsene. Det vil bli utarbeidet illustrasjoner som viser hvordan dette vil oppleves fra omgivelsene for alternativet det utarbeides reguleringsplan for.</li> <li>4. Dette er omtalt i silingsrapporten. Det er vurdert at det vil endre landskapsbildets karakter i stor grad. Det er et relativt lite landskapsavsnitt som påvirkes fordi tiltaket er plassert nede i daldraget. Dette gir lite fjernvirkninger, men i nærvirkning blir terrenginngrepene dominerende. Tiltakets påvirkning på landskapsbildet vil utredes videre for valgt alternativ inkludert tiltak for å redusere skadevirkningene.</li> <li>5. Det vises til fagrapport naturmangfold. Der er hensettingsanlegget vurdert til å gi påvirkningsfaktor svært forringet. Dette er begrunnet med påvirkninger på Kambobekken og at mange hule eiker må felles. Konsekvenser både for ørret og andre arter knyttet til bekken er dermed tillagt stor betydning i vurderingen.</li> <li>6. Tas til orientering. Hvis dette alternativet velges vil Bane NOR tilstrebe å samordne arbeid som gjøres Bane NORs regi, slik at konsekvensene for berørte grunneiere blir minst mulig.</li> </ol>
--	--	---

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

	<p>Generelle/allmenne merknader:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Kambobekken og bekkedraget er også viktig for fugler og andre dyr. Vi har observert bever, hekkende ender og hegrer, hegrer overvintrer også enkelte år, i tillegg til fossekall og rovfugl som hønehawk og musvåk. Inngrep i dette området vil være katastrofalt. I dette området er det også mange hule eiker som vil gå tapt.</li> <li>8. Vaskeanlegg for tog er ikke medtatt i tiltaket, men slik vi forstår skal det avsettes plass til det. Altså kan det bli aktuelt frem i tid, og det kan medføre forurensning av Kambobekken.</li> <li>9. Brua over jernbanesporet ved Røed Søndre vil bli revet og vi vil påstå at denne forbindelsen er like viktig som den ved Smørbekk. Denne forbindelsen blir benyttet av beboere syd i kommunen, som turvei og forbindelse til Ødemørkskogen til fots og på sykkel. Alternativ rute er langs Osloveien som har ikke gangsykkelvei i dag, men det vil det bli nødvendig å bygge samtidig, om brua rives, for å opprettholde trafikksikkerheten.</li> <li>10. Det finnes ikke offentlig ledningsnett for vann og avløp i området, det må anlegges som en del av prosjektet.</li> <li>11. Det går to høyspentlinjer gjennom området som vil komme i konflikt med anlegget, disse må da legges om. Dette er en betydelig kostnad.</li> <li>12. Krav til hensettingsanlegget forutsetter ventespor. Ventespor er ikke med i planen for Kambo på grunn av planskilt avgreining. Det er planlagt ventespor på de mindre trafikkerte alternativene syd for Moss, og vi</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>7. Tas til orientering. I silingsrapporten er det Kamboalternativet som er vurdert å gi størst negative konsekvenser for naturmangfoldet. Dette er dermed allerede hensyntatt i silingen av alternativ.</li> <li>8. Vaskeanlegg er ikke en del av tiltaket og i videre planlegging skal det ikke avsettes plass til vaskeanlegg.</li> <li>9. Dette er tatt med i vurderingen av konsekvenser for friluftsliv i silingsrapporten. For det valgte alternativet vil det bli utredet tiltak for å bøte på slike konsekvenser i tråd med planprogrammets kapittel 4.1.4 skadereduserende tiltak.</li> <li>10. Tas til orientering. Teknisk infrastruktur vil bli hensyntatt i arbeidet med reguleringsplanen for valgte alternativ.</li> <li>11. Tas til orientering. Omleggingskostnadene er ivarettatt i vurderingen av de prissatte konsekvensene. Dette vil bli hensyntatt i arbeidet med reguleringsplanen for valgte alternativ.</li> <li>12. Hensikten med ventespor er for at tog skal kunne vente for å krysse møtende spor før de kjører inn på hensettingsanlegget uten å stå i veien for trafikken. Ettersom alternativet på Kambo har planskilt kryssing</li> </ol>
--	---	--

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 88 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	er bekymret for at ventespor for Kamboalternativet tvinger seg frem senere pga stor trafikk, og vil medføre ytterligere ulempe for Moss. 13. Togstrekningen har allerede i dag stor trafikkbelastning. Ved å legge hensettingsanlegget nord for Moss stasjon må alle tog som skal parkeres snu i Moss å kjøre tilbake til Kambo for a parkere, og på den måten stjele kapasitet på sporet. Det samme problemet oppstår når togene på hensettingsanlegget skal settes i drift igjen. Vi mener at Kambo-alternativet ikke er fremtidsrettet. Det er små muligheter for utvidelser for å øke kapasiteten. Slik vi forstår det vil anlegget heller medføre flere kritiske driftstimer.	vil det ikke være konflikt med møtende spor og ikke behov for ventespor.  13. Dette er hensyntatt i silingen av alternativene og gjør at Kamboalternativet kommer dårligst ut på jernbaneteknisk funksjonalitet.
<b>Petter Andersen og Birgit Gjølberg, 26.06.2020 (202001152-35)</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>De har fått bekreftet fra Bane NOR at eiendommen deres ikke ligger innenfor planområdet, men at de er varslet ettersom de er naboer til planområdet.</li> <li>Dagens vei gjennom gårdstunet (FV1066) er vår eneste adkomstvei til vår eiendom. I tillegg til å være en vei som både barn og voksne må krysse for å bevege oss utendørs, er også denne veistrekningen en del av flere populære ruter for transport, rekreasjon og trening for gående/løpende og syklistere.</li> <li>Det er en vei som er utformet etter gamle bestemmelser og ikke i henhold til dagens krav til fylkesveg når det gjelder krav til sikt og kurvatur. Erfaringsmessig innbyr strekningen gjennom gårdstunet til høy fart. I kombinasjon med dårlig sikt har dette gitt mange nestenulykker opp gjennom årene.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Det stemmer at eiendommen deres ligger utenfor planområdet.</li> <li>Veiforbindelsen skal ivaretas i det videre planarbeidet.</li> <li>Dersom deler av vegen må legges om vil det bli utført etter dagens krav.</li> </ol>



<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader til offentlig ettersyn av planprogram</b>	Side: 89 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Dagens situasjon der gående langs Roersveien (Fv. 1072) ledes direkte ut på Bygdetunveien (Fv. 1066) i en uoversiktlig sving, der bilene kommer i høy hastighet ut av kulvert under jernbanen, er svært trafikkarfarlig. De fleste velger derfor i dag å gå tvers over Bane NORs parkeringsplass ved Rygge stasjon for å påtreffe sykkelstien nord for Rygge stasjon. Dette er ikke en fremtidsrettet ei heller akseptabel løsning. Med økende trafikk av biler med høyere antall togreisende vil ferdsel gjennom parkeringsplass medføre trafikkarfarlige situasjoner, også her.</li> <li>5. Planprogrammet mangler informasjon om forslag til vegløsning for FV1072 og FV1066, både i byggefase for hensettingsanlegg og i sin nye endelige form. Det er innlysende med innføring av et 3.spør på sørsiden av dagens spor og plassering av anleggsvei rett sør for vår eiendom både vil påvirke oss i stor grad under og etter etablering av hensettingsanlegget. Hvordan skal barn og voksne som må ferdes langs Roersveien kunne fortsette med dette sikkert og trygt i byggefasen og etter etablering av nytt hensettingsanlegg?</li> <li>6. Det vises til Kommuneplan for nye Moss kommune 2020-2031, og i den forbindelse må Bane NOR ta høyde for den tettstedsutviklingen som er planlagt i områdeplan for Gatu, Vårli, Solhøy. I denne områdeplanen ligger også «Lille Rygge», gnr/bnr 101/1, sør for Rygge stasjon inne. Forutsetningene for kommuneplanen må legges inn i rekkefølgebestemmelsene for Bane NORs plan for hensettingsanlegg på Gon. Det betyr at følgende</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>4. Forholdet for myke trafikanter vil bli et tema i reguleringsplanarbeidet. Der arbeidet medfører endringer på eksisterende veg eller parkeringsplass vil det bli søkt etter bedre løsninger for gående.</li> <li>5. Detaljert vegløsning for eventuelle nødvendige vegomlegginger skal prosjekteres i reguleringsplanfasen. Forhold for myke trafikanter både i anleggsfase og etter at hensettingsanlegget er etablert vil bli vurdert og omtalt. Plassering av anleggsvei vil bli bestemt gjennom arbeidet med reguleringsplanen.</li> <li>6. Moss kommune har oversendt høringsutkastet til kommuneplan. Arbeidet vil bli lagt opp slik at det svarer ut forholdet til den til enhver tid gjeldende kommuneplan. Rekkefølgebestemmelsen det vises til virker ikke å være utformet for den type anlegg det her planlegges for. Det vil imidlertid bli gitt rekkefølgebestemmelser i den utstrekning det er nødvendig for å sikre de tiltakene som må på plass før hensettingsanlegget kan tas i bruk.</li> </ol>
--	---	---

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

	<p>forutsetning bør gjelde Bane NOR i likhet med private utbyggere: «I fremtidige byggeområder kan utbygging ikke finne sted før tekniske anlegg som vei, gang- og sykkelvei, vann-, avløps- og elektrisitetsforsyning, grønnstruktur, lekeplass, uteoppholdsareal, busslomme/bussholdeplass, støyforebyggende tiltak og nødvendige samfunnstjenester som skoletilbud er etablert».</p> <p>7. Planleggingen av knutepunktutviklingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, og det bør derfor vies et særskilt stort fokus på at planen tilrettelegger for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.</p> <p>8. Det ligger inne i forslag til ny kommuneplans arealdel rekkefølgebestemmelser som sier at boligområder innenfor områdeplan for Gatu, Vårli, Solhøy skal gjennomføres først. Det er derfor helt avgjørende at hensynet til vei og infrastruktur til de planlagte boligområdene innlemmes i det helhetlige planarbeidet og i tråd med samordnet bolig – areal og transportplanlegging inngår i rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplanen.</p> <p>9. For å imøtekomme kommunens planer for tettstedsutvikling bør det legges inn som en rekkefølgebestemmelse i Bane NORs reguleringsplan at det opparbeides ny kryssløsning mellom Bygdetunveien (Fv. 1066) og Roersveien (Fv. 1072), der ny avkjørsel til «Roersveien» forslagsvis legges</p>	<p>7. Reguleringsplanen for hensettingsanlegget skal gjenetablere gang- og sykkelforbindelser, eller gjennomføre tiltak for å avbøte negative virkninger for gående og syklende, der de berøres. Tilrettelegging av et sammenhengende nett av gang- og sykkelveger er ikke en del av prosjektet.</p> <p>8. Infrastruktur for boligområdene er ikke en del av reguleringsplanen for hensettingsanlegget. I den grad infrastrukturtiltak knyttet til hensettingsanlegget berører de regulerte områdene vil dette bli samordnet i samarbeid med Moss kommune og eventuelle utbyggere. Hensettingsanlegget vil ikke medføre at det ikke kan anlegges nødvendig infrastruktur til disse områdene, men det må løses gjennom detaljreguleringsplaner for disse.</p> <p>9. Det anses ikke at hensettingsanlegget påvirker behovet for en slik ny trase for Roersveien. Det er derfor ikke lagt opp til en slik løsning i arbeidet så langt.</p>
--	---	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 91 av 92 Dok.nr. ICH-11-A-25144 Rev.: 03 B Dato 28.10.2020
------------------------------------	--	---

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

	<p>ved avkjørselen til sør for- Søndre Rør og via «Lille Rygge». (innspillet inneholder også en skisse på dette forslaget). Det vises til at denne løsningen frigir areal som kan benyttes til parkering, gir mer trafiksikker kryssløsning og gir plass til å lage et tilbud for gående og syklende mellom Lille Rygge (fremtidig boligområde) og stasjonen</p> <p>10. I gjeldende reguleringsplan for Lille Rygge (vedtatt 17.12.09) ligger det allerede inne et rekkefølgekrav om bygging av fortau langs Bygdetunveien mot togstasjonen. Vi antar at dette rekkefølgekravet blir enda mer aktuelt ved en ny boligregulering på Lille Rygge. Bane NOR sitt planarbeid gjør at realisering av regulert fortau eller andre løsninger for gående og syklende mellom nytt boligområde og togstasjonen blir umulig fordi det tredje sporet spiser opp tilgjengelige arealer.</p>	<p>10. Hvis Gon-alternativet blir valgt vil det bli aktuelt å flytte Roersvegen noe og regulere inn fortau langs Roersveien i reguleringsplanen for hensettingsanlegget. Jernbanetiltaket vil ikke påvirke de rekkefølgekrav som er stilt i planen for Lille Rygge.</p>
--	--	---

<b>BANE NOR</b> Hensetting Moss	<b>Oppsummering av merknader  til offentlig ettersyn av  planprogram</b>	Side: 92 av 92 Dok.nr. ICH-X Rev.: 00A Dato 23.09.2020
------------------------------------	--	---

#### 4 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
3.1	Utvendig vask endres til innvendig vask.	Bane NOR har oppdaget en skrivefeil som blir korrigert.
2.5	Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning, vedtatt i 2018 tas inn som føring	Fylkesmannen i Oslo og Viken
4.2	Det inkluderes følgende punkt om hva som skal inngå i matjordplanen: «Vurdering av mulighetene for å benytte jorda som flyttes i nydyrkingsprosjekt.»	Fylkesmannen i Oslo og Viken
4.2	Det er tatt inn i planprogrammet at virkningene av belysning skal illustreres.	Aksjonsgruppa for bevaring av et godt bomiljø på Halmstad, Solstad vel, Fellesinnspill fra grunneiere tilknyttet Løken/høyda
4.2	Det er tatt inn i planprogrammet at det skal utarbeides en enkel trafikkanalyse.	Statens vegvesen.
	Lokale og regionale virkninger inkludert i nytt kapittel i planprogrammet.	Torgeir og Anne Gjølberg, Mari G. Ålerud og Sigrun Gjølberg
5.2	Det spesifiserer at det vil være et spesielt fokus på å involvere barn og unge i medvirkningsprosessen.	Fasanveien barnehage, Torgeir og Anne Gjølberg, Mari G. Ålerud og Sigrun Gjølberg

#### Revisjoner i andre rapporter

##### Silingsrapport

- Skrivefeil i tabell 5, fagrapport naturressurser, etter innspill fra Fylkesmannen i Viken. Fagrapport landskapsbilde der konsekvenser for landskapsbilde oppsummeres endres for Gon. Under avveining fjernes «Etableringen av vegetasjonshegn vil dempe de visuelle virkningene». Dette var ikke del av tiltaket som ble konsekvensutredet.