

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 18/01108-52
Saksbehandler Kenny Chau Van Tran

Kommunedelplan for hensetting av tog i Sarpsborg-Fredrikstad - høringsuttalelse til planprogram

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Formannskapet 2015 - 2019	14.02.2019	13/19

Behandling i Formannskapet 14.02.2019:

Ordføreren informerte om at det i saken skulle vært brukt mal for saksordførersak, med «Kommunedirektørens anbefaling» og ikke med «Kommunedirektørens innstilling».

Saksordfører Stig A. Hansen (AP) orienterte om saken.

Følgende hadde ordet ved behandlingen av saken:

Harald Rønneberg (H), Stein Erik Westlie (FRP), Stig Hansen (AP), Annar Hasle (KRF)

Saksordføreren fremmet følgende innstilling:

Saksframlegget oversendes som felles høringsuttalelse fra Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for hensetting Fredrikstad – Sarpsborg.

Votering

Saksordføreren innstilling ble enstemmig vedtatt.

Formannskapets vedtak

Saksframlegget oversendes som felles høringsuttalelse fra Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for hensetting Fredrikstad – Sarpsborg.

Kommunedelplan for hensetting av tog i Sarpsborg-Fredrikstad - høringsuttalelse til planprogram

Innstillingssak.

Medsaksbehandlere: *Emilie Cosson-Eide*

Kommunedirektørens innstilling:

Saksframlegget oversendes som felles høringsuttalelse fra Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune og Østfold fylkeskommune til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for hensetting Fredrikstad – Sarpsborg.

Vedlegg:

1. Høringsbrev fra Bane NOR
2. Forslag til planprogram
3. Forstudie/Silingsrapport
4. Sak 98/15 Høring – Hensetting av tog på Østlandet

Sammendrag:

Intercity-prosjektet skal gi de reisende kortere reisetid og flere avganger på Østfoldbanen. Når tog ikke er i trafikk, må de parkeres (eller «hensettes»). I Fredrikstad – Sarpsborg er det behov for hensettingsplasser for 30 enkle togsett. Arealbeslaget er estimert til ca. 100-150 daa.

Behovet for økt hensettingskapasitet i Nedre Glomma kommer i to trinn - først når nytt dobbeltspor for strekningen Haug – Seut tas i bruk, og videre når nytt dobbeltspor for strekningen Fredrikstad – Sarpsborg tas i bruk.

Kommunedelplanarbeidet skal avklare plassering av anlegg for hensetting av tog i Fredrikstad og/eller Sarpsborg (ett eller to anlegg). Nødvendig areal for detaljregulering og utbygging av disse skal båndlegges. Bane NOR er tiltakshaver og forslagsstiller, mens Fredrikstad og Sarpsborg kommuner er planmyndighet.

Bane NOR har sendt forslag til planprogram for kommunedelplanen på høring i perioden 04.12.2018 - 31.01.2019. Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune samler seg om en felles høringsuttalelse til planprogrammet.

Bane NOR foreslår i planprogrammet at tre alternativer vurderes i det videre planarbeidet: Valle (Fredrikstad), Kampenes og Klavestad (Sarpsborg).

Rådmannen mener det er viktig å finne en løsning for plassering av hensettingsanlegg i Nedre Glomma som sikrer et bedre togtilbud til Fredrikstad og Sarpsborg. Det er avgjørende for regionens utvikling at utbygging av stasjonsområdene og dobbeltspor til Hafslund ikke forsinkes.

Sarpsborg kommune har tidligere¹ uttalt seg kritisk til plassering av et hensettingsanlegg på Klavestad. På grunn av usikkerheten knyttet til sammenhengene mellom utbygging av dobbeltspor og hensettingsanlegg, mener imidlertid rådmannen at det er riktig å utrede alle tre alternativer foreslått av Bane NOR. Det er viktig at utbygging av hensettingsanlegg ikke forsinker dobbeltsporet.

Det er en utfordring ved Kampenes at Østre linje er utstyrt med et annet signalsystem enn Vestre linje. Rådmannen mener dette problemet alene ikke kan være avgjørende i avveiningen mellom Kampenes og de andre alternativene.

Utredning:

Dette er et felles saksframlegg for Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune.

Bakgrunn og mål

Planlegging av et hensettingsanlegg er en del av InterCity-prosjektet. Satsingen skal gi de reisende kortere reisetid og flere avganger på Østfoldbanen, samt bidra til by- og sentrumsutvikling. Når tog ikke er i trafikk, må de parkeres (eller «hensettes» på jernbanespråket). For å oppnå målsetningene om økt antall avganger og setekapasitet, er det behov for nye hensettingsplasser i Sarpsborg og/eller Fredrikstad.

I Fredrikstad – Sarpsborg er det behov for hensettingsplasser for 30 enkle togsett. Behovet for økt hensettingskapasitet i Nedre Glomma kommer i to trinn - først når nytt dobbeltspor for strekningen Haug – Seut tas i bruk, og videre når nytt dobbeltspor for strekningen Fredrikstad – Sarpsborg tas i bruk. Behov for hensettingsplasser er knyttet til utbygging av dobbeltspor, men en økt hensettingskapasitet vil også gi større mulighet til å forbedre togtilbud uavhengig av utbygging av dobbeltsporet jernbane, ved for eksempel å kjøre doble istedenfor enkle togsett.

Bane NOR søker fortrinnsvis etter ett samlet anlegg for å dekke hensettingsbehovet for Fredrikstad og Sarpsborg. Dersom det ikke er mulig å finne et egnet areal for et samlet anlegg, vil det vært aktuelt å dele på to anlegg. Hensettingsplassene skal benyttes for tog som har Fredrikstad eller Sarpsborg stasjon som første og/eller siste stopp.

Ved et hensettingsanlegg foregår det lettere vedlikehold av togsettene, som utvendig vask, renhold, toalett-tømming og vannpåfylling. I tillegg til sporene er det på et hensettingsanlegg behov for noen mindre bygninger, teknisk utstyr og infrastruktur (se vedlegg 2).

Antall spor og lengde på hensettingsområdet bestemmes av krav til kapasitet og lengde på togsettene. Det skal vurderes om anlegget kan tilpasses doble eller triple togsett. For doble togsett er hensettingssporene minimum 260 meter lange og for triple togsett er de 380 meter lange. Det er anslått at arealbeslaget vil være på 100-150 daa, avhengig av om det bygges ett eller to anlegg. Et hensettingsanlegg for 30 togsett forventes å utløse behov for ca. 30-60 arbeidsplasser.

¹ Se vedlegg 4 – Sarpsborg kommune høringsuttalelse til rapporten «Hensetting Østlandet», august 2015.

Formål med kommunedelplanarbeidet og planprosess

Formålet med kommunedelplanarbeidet er å avklare plassering av anlegg for hensetting av tog i Fredrikstad og/eller Sarpsborg (ett eller to anlegg). Nødvendig areal for detaljregulering og utbygging av disse skal båndlegges. Bane NOR er tiltakshaver og forslagsstiller, mens Fredrikstad og Sarpsborg kommuner er planmyndighet.

Bane NOR har sendt forslag til planprogram for kommunedelplanen på høring i perioden 04.12.2018 - 31.01.2019 (se vedlegg 1). Fredrikstad og Sarpsborg kommuner samt Østfold fylkeskommune samler seg om en felles høringsuttalelse, etter vedtak i styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma 02.11.2018. Høringsuttalelsen behandles i styringsgruppa for Bypakke Nedre Glomma før den går videre til politisk behandling i kommunene og fylkeskommunen. Det er avklart at Fredrikstad kommune kan ettersende Bystyrets vedtak etter 07.02.2018, og at Sarpsborg kommune kan ettersende Formannskapetets vedtak etter 14.02.2018.

Planprogrammet avklarer hvordan planarbeidet skal gjennomføres, hvilke alternativer som skal utredes og hvilke utredninger som må gjøres for å skaffe et godt nok beslutningsgrunnlag for valg av alternativ. Planprogrammet omtaler også videre planprosess og opplegg for medvirkning.

Forslagsstiller vurderer at tiltaket vil få vesentlige virkninger for miljø og samfunn og at det dermed er konsekvensutredningspliktig etter plan- og bygningsloven § 4.2.

Bane NOR anslår følgende framdrift for arbeidet med kommunedelplanen:

- Fastsettelse av planprogram andre kvartal 2019.
- Førstegangsbehandling, høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan andre kvartal 2020.
- Andregangsbehandling og vedtak av kommunedelplan andre kvartal 2021.

Tre anbefalte alternativer - Valle, Kampenes og Klavestad

Som en innledning i arbeidet med planprogrammet ble det gjennomført en forstudie/silingsrapport (se vedlegg 3). Det ble identifisert åtte ulike områder som kunne vurderes for hensettingsanlegg. Videre ble det gjort en enkel teknisk vurdering av lokalitetene, inkludert plassering av hensettingsspor, tilkoblingsspor og adkomst. Alternativene ble vurdert opp mot en rekke silingskriterier knyttet til jernbaneteknisk funksjonalitet, konsekvenser for miljø og samfunn, samt bygge- og driftskostnader. Av de åtte områdene som ble vurdert i forstudien, legger planprogrammet opp til at tre vurderes videre i kommunedelplanarbeidet: Valle, Kampenes og Klavestad. Fem forslag ble ikke anbefalt tatt videre: Lahelle og Kjær i Fredrikstad, samt Greåker, Flislageret og Skauløkka i Sarpsborg.

Dette kapittelet tar opp noen hovedpunkter om de tre alternativene slik de er beskrevet i planprogrammet. Rådmannens vurdering av alternativene følger under «Vurdering».

Valle

Planområdet på Valle er ca. 760 daa, og ligger langs dagens jernbanetrasé mellom Råbekken og Rolvsøysund. Innenfor denne avgrensningen er det hittil vurdert to plasseringer. Alternativ nord ligger nord for næringsbebyggelsen langs Dikeveien, nordvest for sporet. Alternativ sør ligger sørøst for sporet, på jordet mellom Valle godsterminal og boligbebyggelsen på Hauge. Næringsområder langs Dikeveien er også tatt med i planområdet. Det anses ikke som aktuelt å rive denne bebyggelsen, men områdene er tatt med for å kunne vurdere adkomst til anlegget og omlegging av veier og annen infrastruktur i

området som helhet. Det samme gjelder boligområdene som er innenfor planavgrensningen i nord og sør.

Bane NOR trekker fram noen aktuelle problemstillinger ved etablering av hensettingsanlegg på Valle:

- Dobbeltsportraseen gjennom området er ikke vedtatt og vil kunne påvirke plassering og utforming av hensettingsanlegget.
- Det er avdekket bløt leire i nærheten av planområdet. Kombinert med nærheten til eksisterende næringsbygg kan byggetiltak bli utfordrende.
- Planområdet består i stor grad av dyrket mark av høy kvalitet. I fylkesplanen er imidlertid arealet avsatt til regionalt næringsområde for næringsvirksomhet som transporterer gods på bane.
- Trasé for tilkomstvei til ny bru over Glomma mellom Omberg og Torp krysser gjennom planområdet. Her må det sikres god koordinering av planarbeidene.

Kampen

Planområdet på Kampen er ca. 1400 daa. Planområdet ligger mellom Nipa i vest og rv. 111 i øst. Det ligger på begge sider av Østre linje og overlapper delvis med næringsområdet på Kampen. Bane Nor viser til to alternativer innenfor planområdet. Alternativet sør ligger øst for jernbanesporet, inneklemt mellom jernbanesporet og rv. 111. Alternativet nord ligger nord-vest for jernbanesporet.

Bane NOR nevner to problemstillinger på Kampen. Den første er at signalsystemet ERTMS er tatt i bruk på Østre linje. Vestre linje har per i dag ikke dette signalsystemet. I henhold til Nasjonal Signalplan skal Vestre linje bli utbygd med ERTMS i løpet av 2030. Togene som kjører på vestre linje må oppgraderes med ERTMS-ombordrustning for å kunne henses på Kampen.

Den andre problemstillingen er at det ikke er kapasitet til å kjøre tog som har endestasjon i Fredrikstad til Kampen for hensetting, så lenge det er enkeltspor på strekningen mellom Fredrikstad og Sarpsborg. Når dobbeltsporet til Sarpsborg er bygget, vil anlegget tilfredsstillende behovene for hensetting for tog som ender i Fredrikstad og Sarpsborg. Kampen kan derfor ikke alene dekke behovet som oppstår når dobbeltspor er ferdig utbygd på strekningen Haug – Seut.

Klavestad

Planområdet på Klavestad er ca. 1400 daa. Planområdet ligger mellom Klavestad og Bjørnstad. Området består i hovedsak av dyrket mark og to skogkledde åser. Bane NOR skriver at beslag av dyrket mark og tilpassing til landskapet vil være viktige problemstillinger i videre planlegging. Klavestad kan på lik linje med Kampen ikke tilfredsstillende behovet som oppstår når dobbeltspor er ferdig utbygd på strekningen Haug – Seut, så lenge det er enkeltspor mellom Fredrikstad og Sarpsborg.

Vurdering

Et bedre togtilbud til Fredrikstad og Sarpsborg

Rådmannen mener det er avgjørende for regionens utvikling å få på plass et bedre togtilbud til Fredrikstad og Sarpsborg. Utbygging av stasjonsområdene og dobbeltspor til Hafslund må ikke forsinkes.

Rådmannen viser til Nedre Glomma sin høringsuttalelse til jernbanesektorens handlingsplanprogram. Nedre Glomma la der til grunn et utbyggingstempo i tråd med fremdriften som er vedtatt i gjeldende NTP (2018-2029) for Østfoldbanen. Kommunene forventet, som et minimum, at strekningene gjennom byene følger den framdriftsplanen Stortinget la opp til. Hensetningsplasser må som det framgår av planprogrammet på plass for at målene om bedre togtilbud til Fredrikstad og Sarpsborg skal nås.

Bane NOR har igangsatt en utredning om utbyggingsrekkefølge langs Østfoldbanen. Hensikten med dette arbeidet er å vurdere om det kan være hensiktsmessig å endre på rekkefølgen for utbygging av dobbeltspor. Utredningen skal også vurdere om målene om økt togkapasitet kan nås uten å bygge dobbeltspor langs hele Østfoldbanen. Utredningen skal etter planen være ferdig i april 2019. Dette arbeidet ser også på sammenhengen mellom utbyggingsrekkefølge for dobbeltspor og lokalisering av hensetningsanlegg. Konklusjonen kan eksempelvis være at Bane NOR ikke skal bygge dobbeltspor på hele strekningen mellom Fredrikstad og Sarpsborg innen 2029, men at kun deler av strekningen er nødvendige for å nå målene om to tog i timen i grunnrute til Sarpsborg innen 2029. Rådmannen mener at planprogrammet må vise til at dette utredningsarbeidet pågår.

Rådmannen har forstått det slik at utbyggingsrekkefølge kan påvirke hvor det er behov for å lokalisere hensetningsplasser. Samtidig vil lokalisering av hensetningsanlegg også kunne ha betydning for hvilken utbyggingsrekkefølge som kan legges til grunn. Sarpsborg kommune har tidligere² uttalt seg kritisk til plassering av et hensetningsanlegg på Klavestad. På grunn av usikkerheten knyttet til sammenhengene mellom utbygging av dobbeltspor og hensetningsanlegg, mener rådmannen at det er riktig å utrede alle tre alternativer foreslått av Bane NOR. Det er viktig at utbygging av hensetningsanlegg ikke forsinkes utbygging av dobbeltsporet til Hafslund og stasjonsområdene i byene.

Gammelt og nytt signalsystem

Østfoldbanens Østre linje er utstyrt med ERTMS, det nye signalsystemet. Vestre linje har per i dag det gamle signalsystemet. Bane NOR mener at dette muligens kan gjøre at Kampenes ikke egner seg for plassering av et hensetningsanlegg. Etter Nasjonal signalplan skal vestre linje være utstyrt med det nye signalsystemet i løpet av 2030. Bane NOR har sagt at så lenge det er enkeltspor mellom Sarpsborg og Fredrikstad stasjon, kan ikke et hensetningsanlegg i Sarpsborg tilfredsstillende behovene for hensetting for tog som ender i Fredrikstad. Behovet for et hensetningsanlegg i Sarpsborg oppstår derfor kun når dobbeltsporet er bygd til Sarpsborg, eller eventuelt om noe av strekningen er bygd slik at flere tog kan kjøre til Sarpsborg. I begge tilfeller, oppstår behovet i 2029. Det nye signalsystemet skal være på plass i 2030. Selv om Bane NOR skulle være forsinket med omgjøring til det nye signalsystemet på vestre linje, vil det antakelig kun være et problem for noen få år. Rådmannen mener dette problemet alene ikke kan være avgjørende i avveiningen mellom Kampenes og Klavestad.

Konkrete merknader til planprogrammet

I tillegg til de generelle vurderingene over har rådmannen noen mer spesifikke merknader til planprogrammet som vi mener må innarbeides.

Kap. 1.5 Nasjonale og statlige føringer

Det nasjonale målet om reduksjon av støyplager (nedfelt i Nasjonal handlingsplan mot støy) bør nevnes.

² Se vedlegg 4 – Sarpsborg kommune høringsuttalelse til rapporten «Hensetting Østlandet», august 2015.

Kap. 1.6 Regionale planer

Det henvises til Fylkesplan for Østfold vedtatt 26.02.2009, og stadfestning av revidert fylkesplan 20.06.2018. Rett henvisning er vedtak av fylkesplan 21.06.2018.

Andre regionale planer som bør nevnes er: Regional plan for vannforvaltning i Nedre Glomma 2016-2021, Regional plan fysisk aktivitet 2018-2029, Kulturminneplan for østfold 2010-2022, Fylkesdelplan barn og unge. Rådmannen viser også til Vannforskriften.

Regional plan for klima og energi 2019-20130 er under utarbeiding.

Kap. 1.7.1 Lokale planer i Fredrikstad kommune

Det henvises til "Kommuneplan for Fredrikstad kommune for perioden 2011 – 2023". Det bør presiseres at dette er arealdelen av kommuneplanen.

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 26. april 2018, er ikke nevnt i kapittel 1.7.1. Dette er den overordnede planen i det kommunale planhierarkiet og bør åpenbart inkluderes her.

Under overskriften "Andre planer med relevans for planarbeidet" er informasjon om planstatus utdatert for flere av de omtalte planene. Kommunedelplan for naturmangfold ble vedtatt 18.10.2018. Kommunedelplanene for kultur og for næringsutvikling som er listet opp er fortsatt gjeldende, men det bør nevnes at de er under rullering. Klima- og energiplan for Fredrikstad kommune (2013-2017) (under rullering) og trafikksikkerhetsplan 2014-2017 bør også være med på denne listen.

Kap. 1.7.2 Lokale planer i Sarpsborg kommune

Den nylig vedtatte Handlingsplan mot støy, Fredrikstad og Sarpsborg – 2018-2023, bør nevnes. Kommunen har en målsetning om å redusere støyplagen med 10 % innen 2020 sammenlignet med 1999. Vurderingen av en eventuell henstillingsplass for tog bør derfor vurderes nøye med hensyn til økt støypåvirkning på boliger, barnehager og andre følsomme bruksområder, og bør følge retningslinjen T-1442/2016 «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging».

Kap. 1.9.1 Regionale planer

Arbeidet med rullering av regional transportplan pågår ikke lenger. Ny plan ble vedtatt i juni 2018.

Kap. 1.9.2 Fredrikstad kommune

Forslag til kommunedelplan for ny bru over Glomma i Fredrikstad er ikke lenger på høring. Planen er vedtatt i styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma og skal vedtas i Bystyret i Fredrikstad i februar 2019.

Forslag til reguleringsplan for fv. 109 Råbekken - Rolvsøysund skal etter planen på høring i januar 2019 og Statens vegvesen tar sikte på vedtak av planen høsten 2019.

Kap. 3.1 Valle

Et hensettingsanlegg på Valle vil ligge nær Valle godsterminal. Rådmannen mener eventuelle synergieffekter av en samlokalisering av hensettingsanlegg og godsterminal bør utredes. Rådmannen mener generelt at potensialet for overføring av gods fra vei til bane bør utredes for alle alternativer.

Kap. 3.2 Kampenes

Rådmannen mener planområdet på Kampenes bør ta inn jernbanestrekningen langs østre linje helt til planområdet for kommunedelplan Intercity. Dette for å kunne vurdere planfrie krysninger langs østre linje. Et hensettingsanlegg på Kampenes vil generere togtrafikk langs linjen, og Hafslundskogens tilgjengelighet fra boligområdet på Hafslund må sikres gjennom dette planarbeidet.

Kap. 3.3 Klavestad

I plan- og økonomiutvalgets behandling av sak 98/15 ble alternativet Klavestad foreslått ikke videre utredet. Dette ble begrunnet med at Klavestad er en del av et sammenhengende, verdifullt kulturlandskap, i tillegg til at området ligger innenfor kjerneområde landbruk med fulldyrket mark av høy verdi. Rådmannen er svært kritisk til en løsning i dagen på Klavestad. Rådmannen mener at Bane NOR også må utrede en løsning i fjellet som ikke forringer jordbruksområdene og kulturlandskapet. Et slikt alternativ må innarbeides i planprogrammet.

Rådmannen antar at hensettingsanlegget vil kunne generere noe tung trafikk. Denne trafikken bør ikke tilknyttes det kommunale veinettet. Rådmannen foreslår at planområdet på Klavestad utvides noe for å sikre tilknytning til Haugeveien.

Kap. 4.1 og 4.2 Metode og referansealternativ

Hvis det vurderes flere alternativer innenfor et planområde, må det gjennomføres en konsekvensutredning av hvert alternativ hvert for seg. Dette for å kunne veie de forskjellige alternativene opp mot hverandre.

For å kunne vurdere effekten av et tiltak må det vanligvis sammenlignes med situasjonen som oppstår hvis tiltaket ikke gjennomføres. Denne situasjonen kalles «referansealternativet» eller «0-alternativet». For de ikke prissatte konsekvensene skriver Bane NOR at dette innebærer at hvert alternativ sammenlignes med den arealbruken som vil være i området hvis en ikke bygger hensettingsanlegget. For arealene som er satt av til nærings- eller boligbebyggelse i reguleringsplan, kommuneplan eller fylkesplanen, forutsetter rådmannen at 0-alternativet er en situasjon hvor området bygges med nærings- eller boligbebyggelse.

Kap. 4.3.2 Støy

Dersom valgt alternativ medfører økt trafikk på jernbanen til hensettingsanlegget, må også støy forbundet med denne trafikkøkningen beregnes. Influensområdet for temaet støy på Kampenes-alternativet må omfatte boligområdene på Hafslund.

Kap. 4.4 Ikke-prissatte konsekvenser

I tillegg til påvirkningen av tiltaket på ikke-prissatte konsekvenser isolert sett, må også nåværende og sannsynlig framtidig samlet belastning utredes (jf. prinsippet i naturmangfoldloven § 10, som gjelder direkte for naturmangfold i kap 4.4.3).

Kap. 4.4.1 Landskapsbilde

Rådmannen mener beskrivelsen for Kampenes i større grad bør skille mellom de to ulike alternativene, vest eller øst for jernbanelinja. Det samme gjelder alternativene nord og sør for jernbanetraseen på Valle.

Kap. 4.4.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Det står at bebyggelse som blir berørt av hensettingsanlegget skal kartlegges. Rådmannen mener det må tydeliggjøres i planprogrammet at bebyggelse i konsekvensutredningen må deles i antall boenheter som blir berørt, og antall andre berørte bygg.

Planprogrammet trekker fram hensettingsanleggets barrierevirkning mellom turområdene i Fredrikstadmarka og langs Glommastien som en problemstilling som må utredes. Her mener rådmannen at det også bør nevnes at mange skoleelever krysser planområdet på vei fra boligområdene Hauge, Omberg og Nes til Hauge barneskole og Haugeåsen ungdomsskole.

Kap. 4.4.3 Naturmangfold

Kartlegging av viktige viltområder i Sarpsborg fra 1994 bør skrives under «Kunnskapsgrunnlag og veiledere».

På Kampenes er det myr, som anses som en viktig naturtype.

På Valle er det, i tillegg til rødlisteartene nevnt i planprogrammet, funnet nikkebrønse (2007) og muserumpe (2012) i grøfta/bekken langs Dikeveien. I forbindelse med en grøfterensking i juni 2018, undersøkte naturforvalterne i Fredrikstad kommune disse lokalitetene, men plantene ble ikke gjenfunnet.

Kap. 4.4.4 Kulturarv

Alternativet Kampenes fremstår som det alternativet som i utgangspunktet i minst grad påvirker kjente kulturminneverninteresser. Av de tre oversendte planområdene er Valle og Klavestad de to som i utgangspunktet er i størst konflikt med kulturminneverninteressene. Det er registrert et betydelig antall fredete kulturminner innenfor Valle, flere av disse er helleristninger som det ikke er mulig å undersøke videre med en arkeologisk utgraving dersom det skulle bli aktuelt. Alternativet Klavestad ligger i konflikt med nasjonale og regionale landskapsområder som vil bli påvirket. Det bør i det videre planarbeidet arbeides med å dempe konflikten i disse to områdene i første rekke gjennom et grundig utredet tema på den ikke prissatte konsekvensen Kulturarv (kulturminner, kulturmiljøer, kulturhistoriske landskap). I alle de tre alternativene må en påregne arkeologiske registreringer for å avklare forholdet til ikke tidligere kjente fredete kulturminner.

Kap. 4.4.5 Naturressurser

Nedbygging av matjord er en nasjonal utfordring, og det er et nasjonalt mål at omdisponering av dyrket jord skal være under 4000 daa per år. Ved valg av område må man søke å finne en løsning som gir minst mulig tap av dyrket mark. Dersom dyrket mark tas ut av produksjon, skal det redegjøres for muligheten for nydyrking eller flytting av jord til erstatning for tapt produktiv jord. Rådmannen viser til vedtak i fylkesutvalget (23.11.2017) om jordflytting i samferdselsprosjekter.

Planområdet på Klavestad berører et stort, sammenhengende område med dyrka mark av svært høy kvalitet, og må arronderings, jord- og klimamessig kunne betegnes som blant de beste arealene i Norge.

Under antatte problemstillinger beskrives jordsmonnressursen på Valle og Klavestad allerede med forskjellig vektning. Rådmannen mener disse i utgangspunktet bør betraktes som relativt likeverdige i planprogrammet, inntil fullstendig utredning er gjennomført.

Det inngår dyrka mark i planområdet på Kampenes. Hovedparten ligger øst for jernbanelinja og er allerede regulert som framtidig boligområde (reguleringsplan for Kroken). Både omfang, arrondering, og jordkvalitet tilsier at dette arealet har lavere verdi enn den dyrka marka innenfor alternativene på Valle og Klavestad.

Selv om skogen som produksjonsressurs i tråd med kategoriseringen i H-V712 regnes som prissatt ressurs, bør klimaeffekten av tapt skogareal vurderes som en ikke-prissatt

naturressurs. Generelt bør også klimaeffekter forbundet med valg av areal og gjennomføring av utbygging tas med og redegjøres for. Dette er klimaeffekter som er separate fra at jernbanedrift som transportmetode er et klimagunstig tiltak.

Overvannsproblematikk knyttet til både mengde og kvalitet, både til anleggsfase og driftsfase, må utredes godt.

Det er ikke registrert områder med forurenset grunn innenfor, eller i umiddelbar nærhet til planområdet på Kampenes.

Kap. 4.8 Bygge og anleggsperioden

Rådmannen mener at klimaeffekter knyttet til anleggsperioden bør beskrives. Det bør samtidig gjøres en sammenligning med et fossilfritt alternativ ("fossilfri anleggsplass").

Kap. 5.2 Prosess for medvirkning

Rådmannen ber om at konsekvensutredningen sendes til planmyndighet for kvalitetssikring før ferdigstilling. Det bør legges opp til at politiske organer blir orientert om konsekvensutredningen før forslag til kommunedelplan behandles.

Behandling i Bypakke Nedre Glomma

Styringsgruppa i Bypakke Nedre Glomma behandlet saken i møte 29.01.2019 og gjorde vedtak i samsvar med kommunedirektørens innstilling i saken.

Konsekvenser økonomi, miljø og folkehelse:

Økonomi:

Ingen konsekvenser for Sarpsborg kommune. Etablering, drift og vedlikehold tilligger Bane NOR.

Miljø:

I det videre arbeidet med forslag til kommunedelplan vil miljø være ett av temaene som skal konsekvensutredes. På nåværende tidspunkt og planfase er det ikke tilstrekkelig grunnlag for å vurdere konsekvenser for miljøet.

Folkehelse:

Avhengig av valgt plassering og løsning, kan etablering av et hensettingsanlegg medføre tap av naturområder som kan benyttes til friluftslivsutøvelse og rekreasjon. Dette gjelder særlig Klavestad, men også Kampenes selv om storparten av området er avsatt til industriformål. Nærmere utredninger vil bli belyst grundigere.

Rett utskrift.

Dato: 14. februar 2019

Hilde Øisang
Formannskapssekretær

Dokumentet er elektronisk signert.

Saken oversendes saksbehandler for oppfølging