

Haug – Seut

Kommunedelplan med konsekvensutredning: Anbefaling av korridor

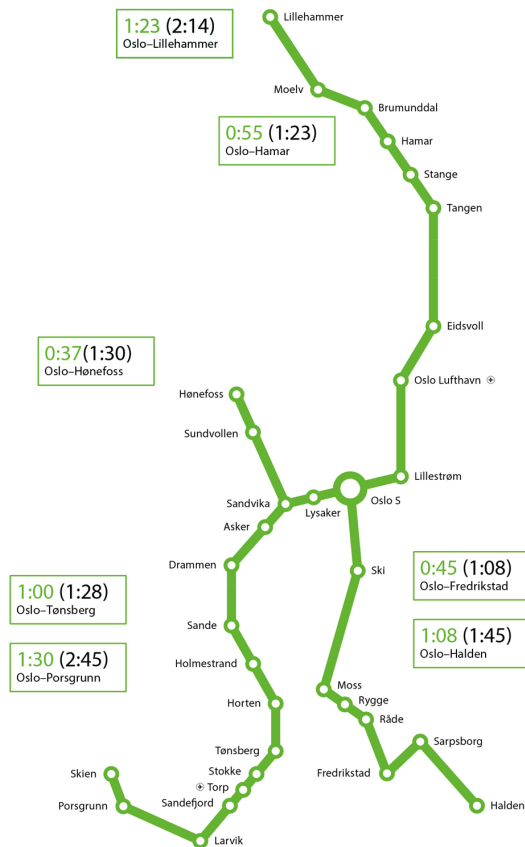
Agenda

- Bakgrunn for prosjektet
- Planprosessen og sammenhenger
- Korridorene: øst, midt og vest
- Konsekvensutredning
- Bane NORs anbefaling
- Veien videre
- Hvor finner du mer informasjon?
- Spørsmål



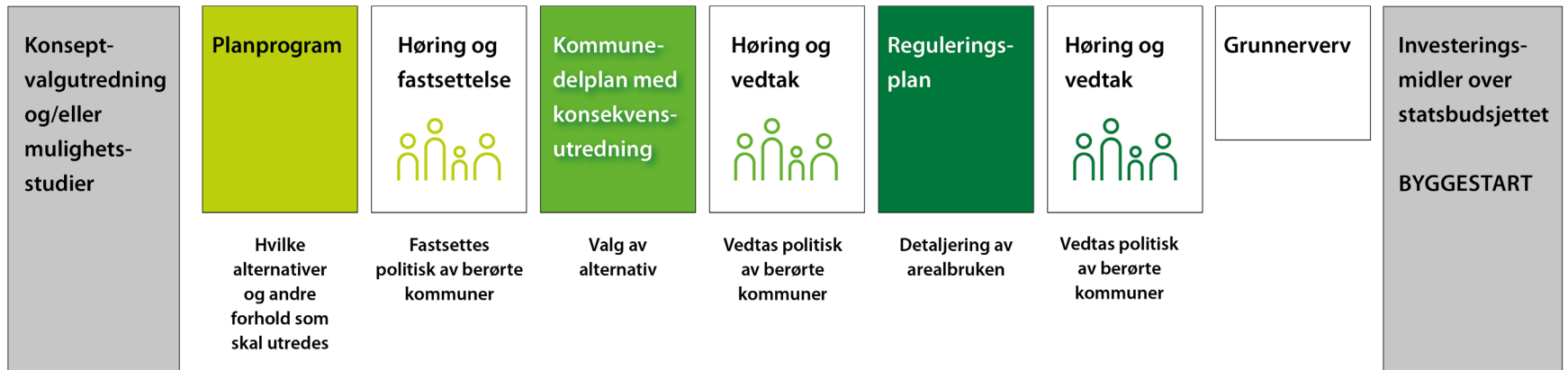


Reisetid, kapasitet og frekvens på Østfoldbanen



Planleggingsfaser

Tid



Tid

Mulighetsstudie og konseptvalg-utredning

Tid

Konsept-
valgutredning
og/eller
mulighets-
studier

Planprogram

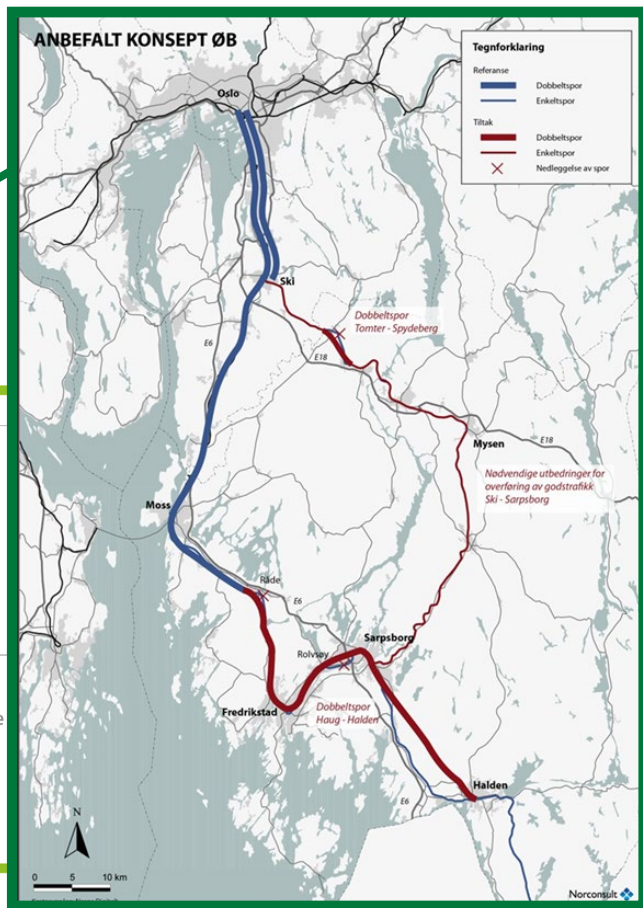
Hvilke
alternativer
og andre
forhold som
skal utredes

Høring og
fastsettelse



Fastsettes
politisk av berørte
kommuner

Tid



DET KONGELIGE
SAMFERDSLESDEPARTEMENT

Meld. St. 26

(2012–2013)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2014–2023

BANE NOR

Planprogram

Tid

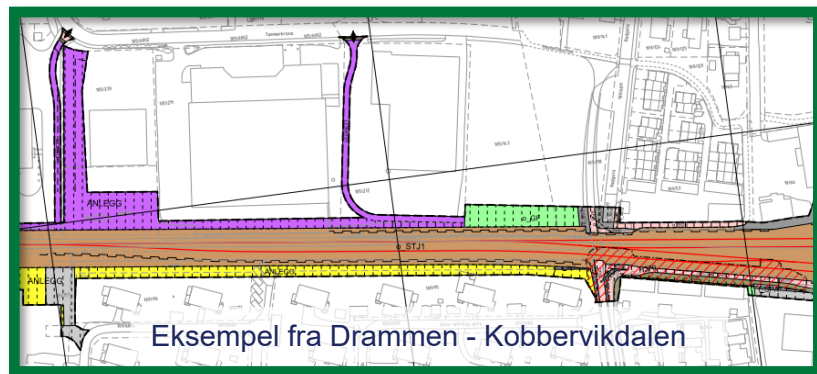


Tid

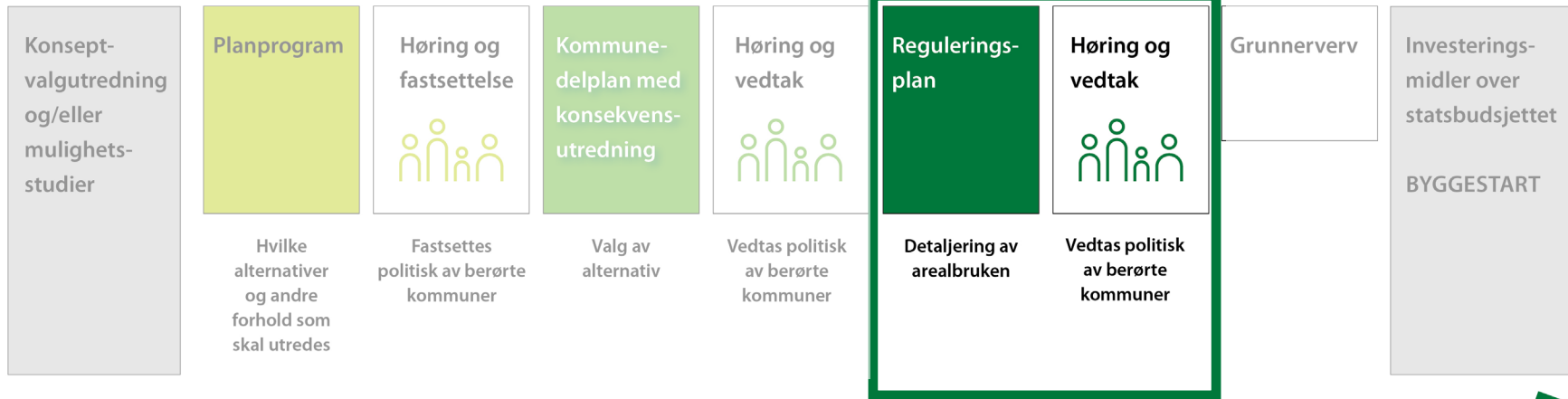
Tid



Reguleringsplan



Tid



Tid

Grunnerverv

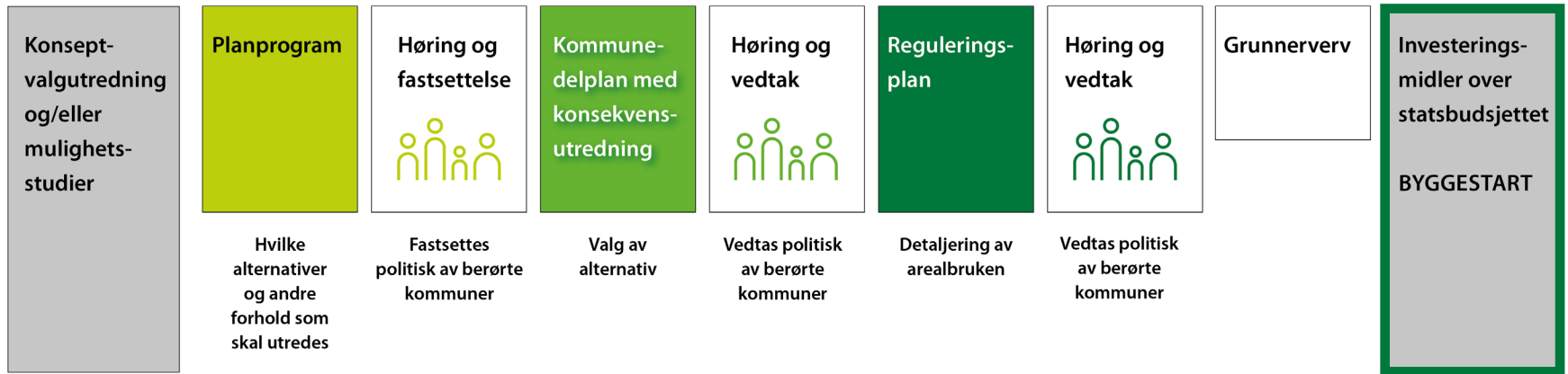
Tid



Tid

Investeringsmidler

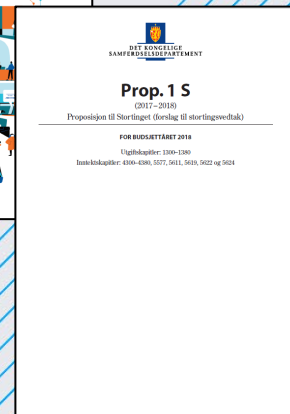
Tid



Tid

Sammenhenger

- Vesentlig forbedret togtilbud til/gjennom Østfold krever utbygging av dobbeltspor
- Utbygging av dobbeltspor krever tilgang til arealer og investeringsbudsjett
- Arealer avsettes gjennom planprosesser etter plan- og bygningsloven (kommunedelplan og reguleringsplan)
- Vedtatt kommunedelplan er nødvendig for å få prosjektet inn i Nasjonal Transportplan
- Investeringsmidler tildeles over Statsbudsjettet
- Vedtatt reguleringsplan er nødvendig for å få investeringsbevilgninger over Statsbudsjettet



Nasjonal transportplan (NTP) 2022 - 2033

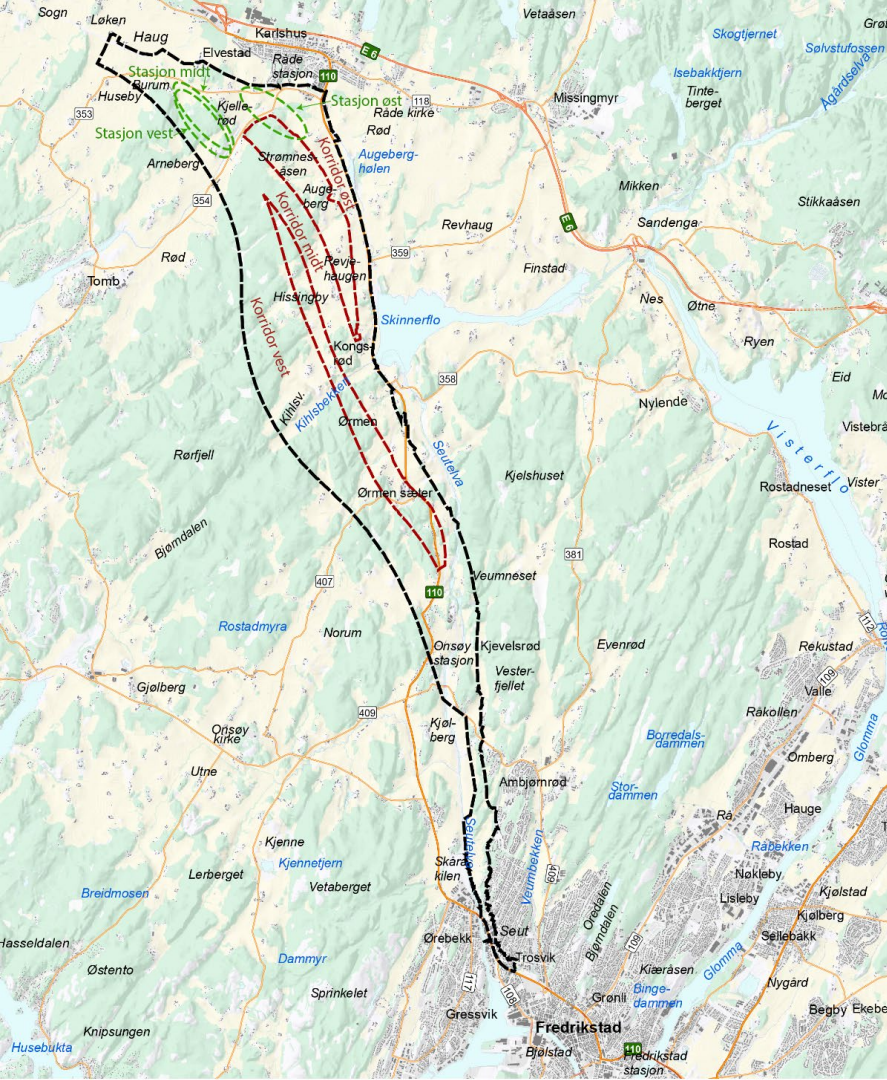
Jernbanedirektoratet og Bane NOR sendte sine forslag til prioriteringer til Samferdselsdepartementet i mars i år.

Fylkeskommunene er invitert til å komme med nye innspill innen 14. mai 2020.

Stortingsmelding om ny Nasjonal transportplan legges frem i 2021.

www.regjeringen.no





Korridorer fra fastsatt planprogram

- 16-17 km dobbeltspor med ny Råde stasjon
- Haug-Skogstrand
 - Korridor øst
 - Korridor midt
 - Korridor vest
- Skogstrand –Seut
 - Felles korridor

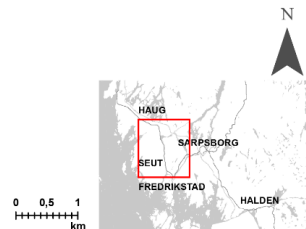
HAUG - SEUT

----- Planavgrænsning

----- Korridoravgrænsning

----- Mulighetsrom for stasjonslokalisering

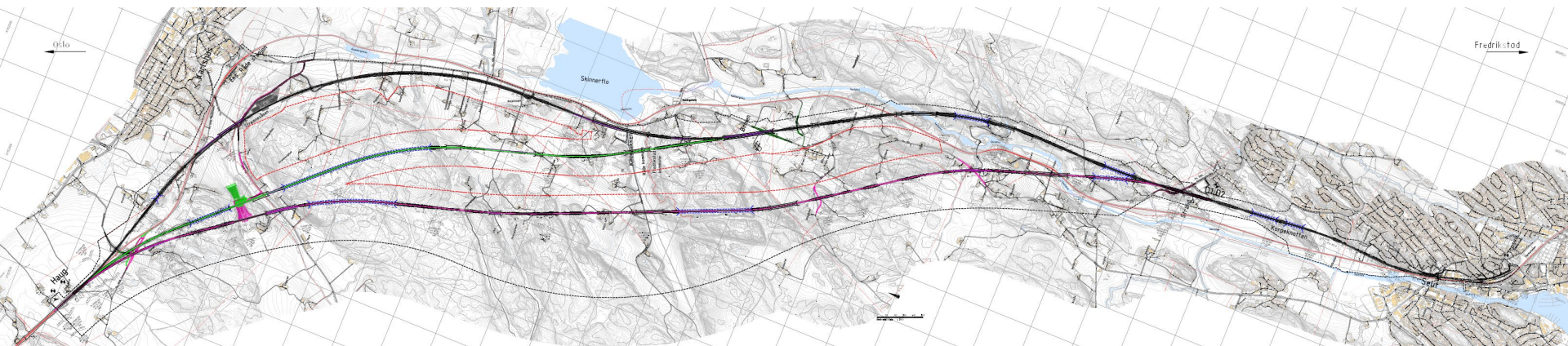
BANE NOR 2G CONVE Multiconsult



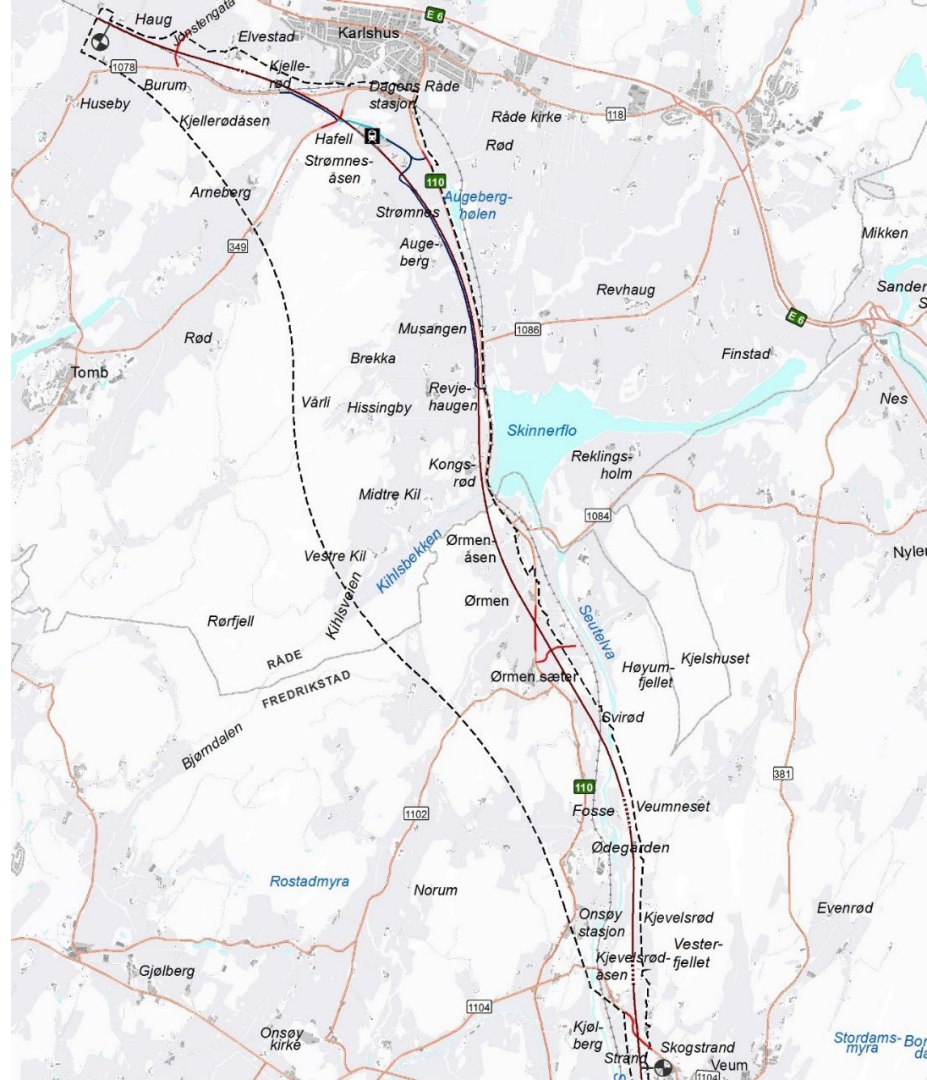
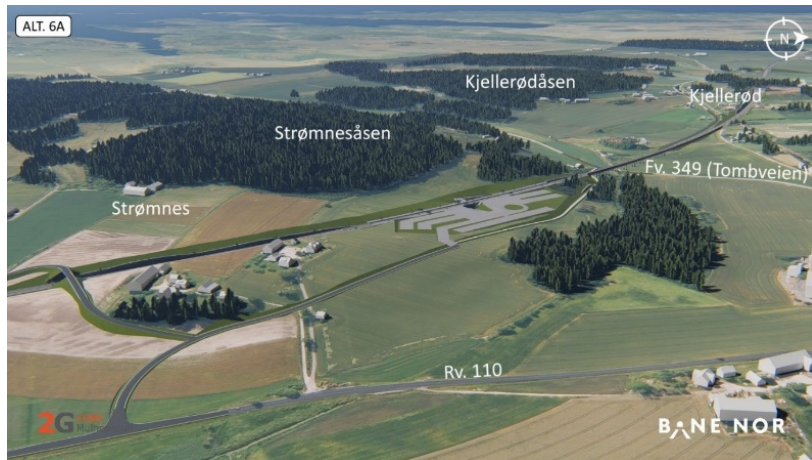
BANE NOR

Korridorer med alternativer

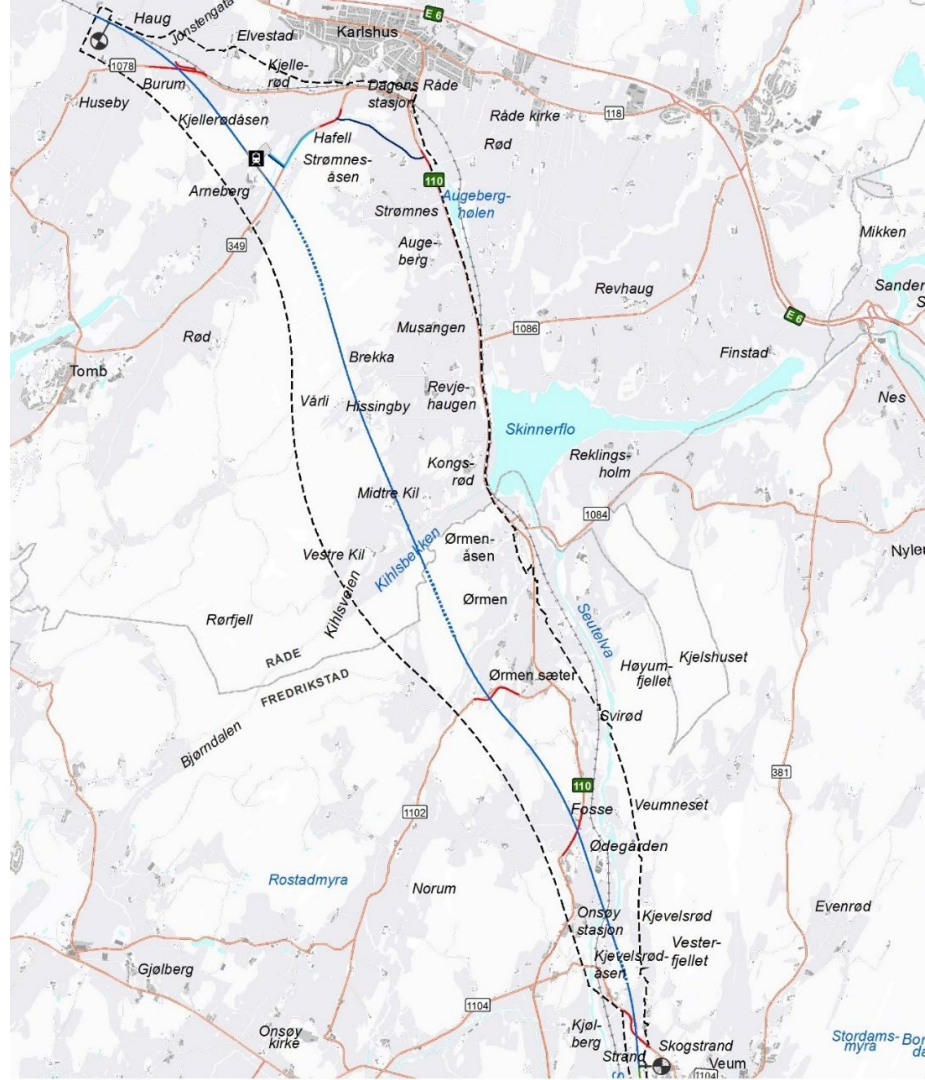
- Korridor øst (alternativ 6a)
- Korridor midt (alternativ 5a)
- Korridor vest (alternativ 5b)
- Felles (alternativ 2a)



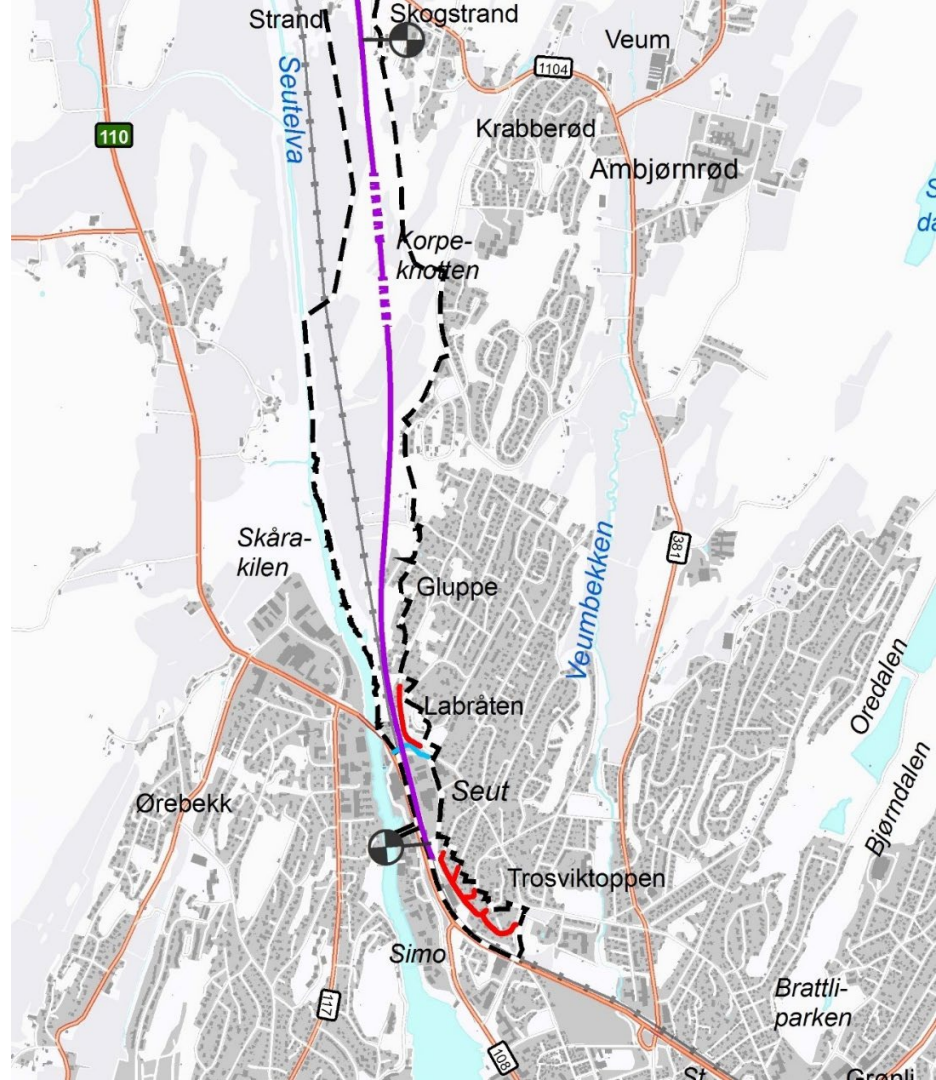
Korridor øst (alternativ 6a)



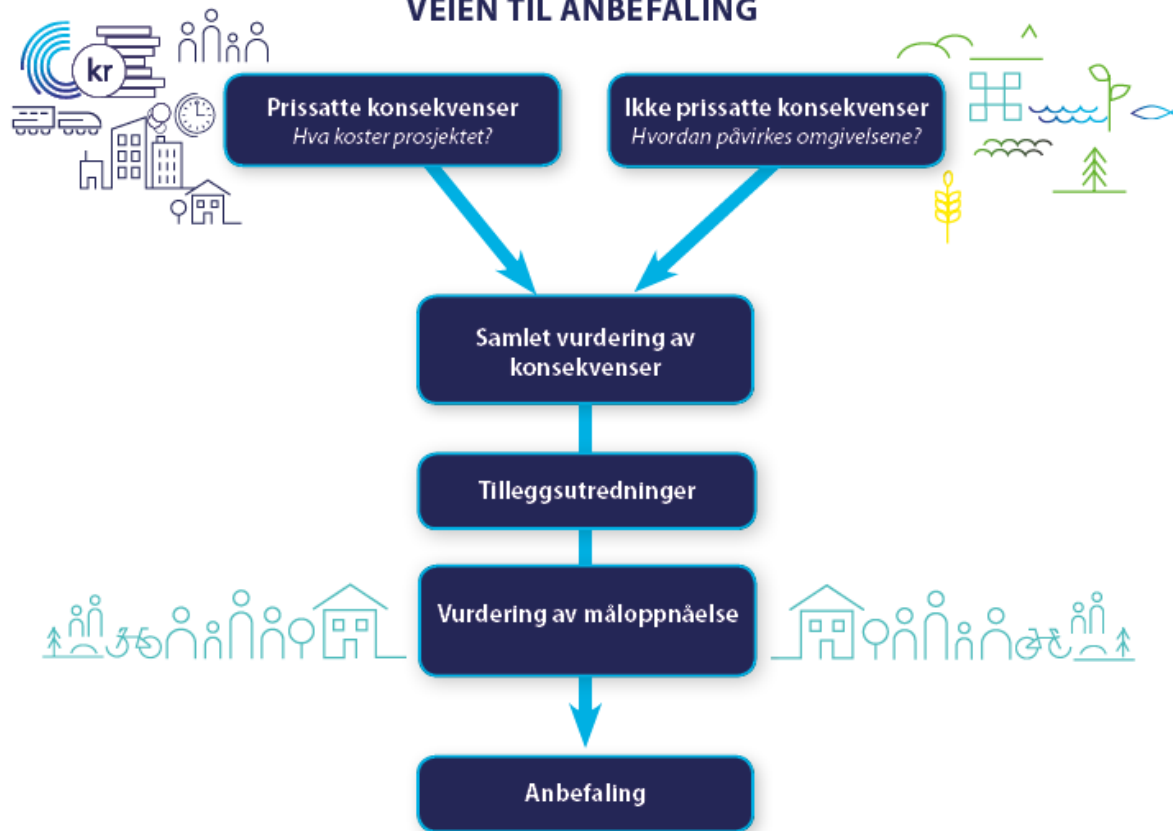
Korridor vest (alternativ 5b)



Felleskorridor (alternativ 2a)



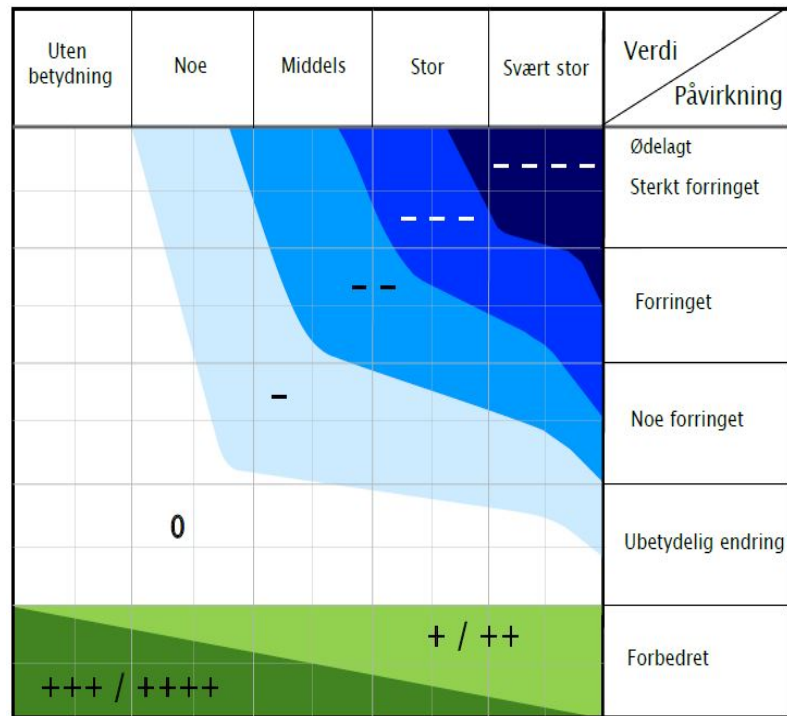
VEIEN TIL ANBEFALING



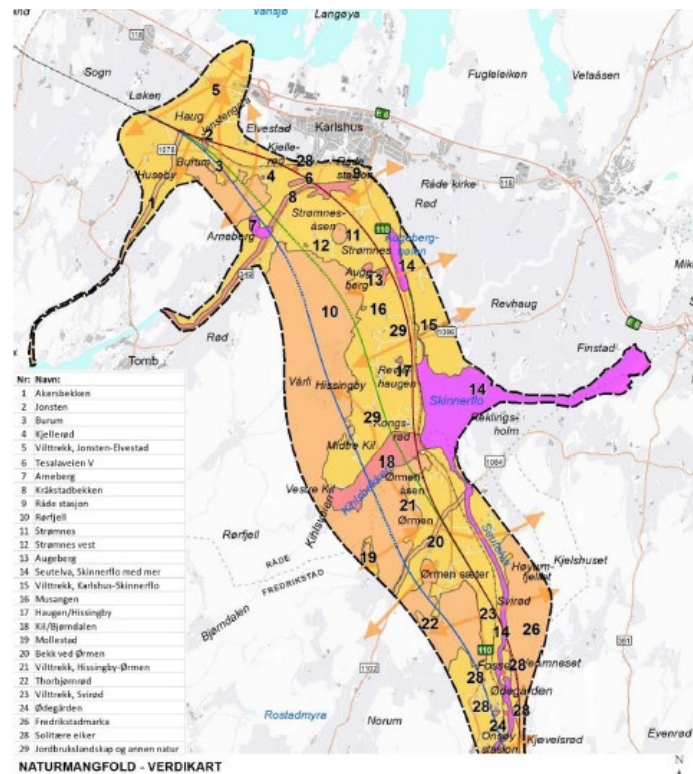
Metode (hvordan vi har gått fram)

- Tre begreper er sentrale:

- Verdi
- Påvirkning
- Konsekvens



Verdisetting av områdene - metode



Påvirkning og konsekvens - metode

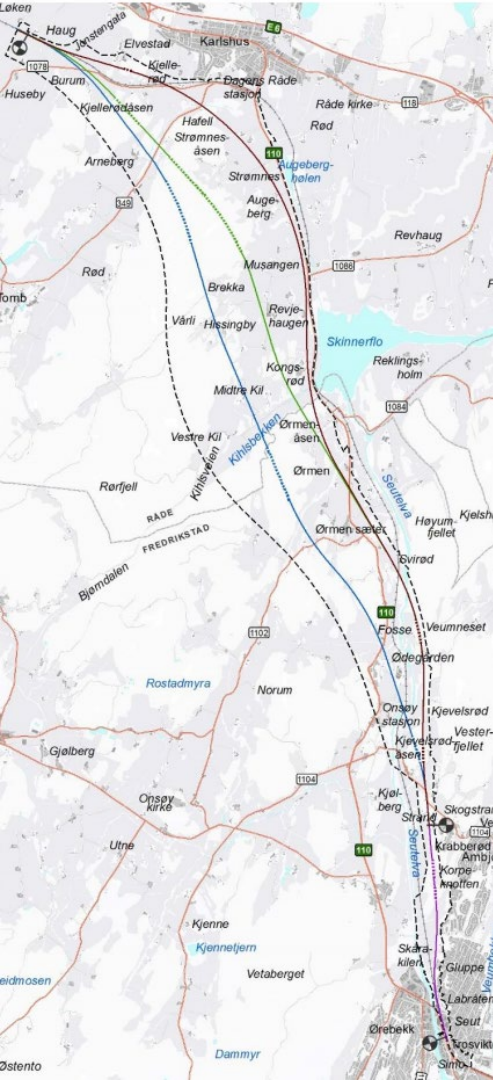


- Påvirkning
- Konsekvens



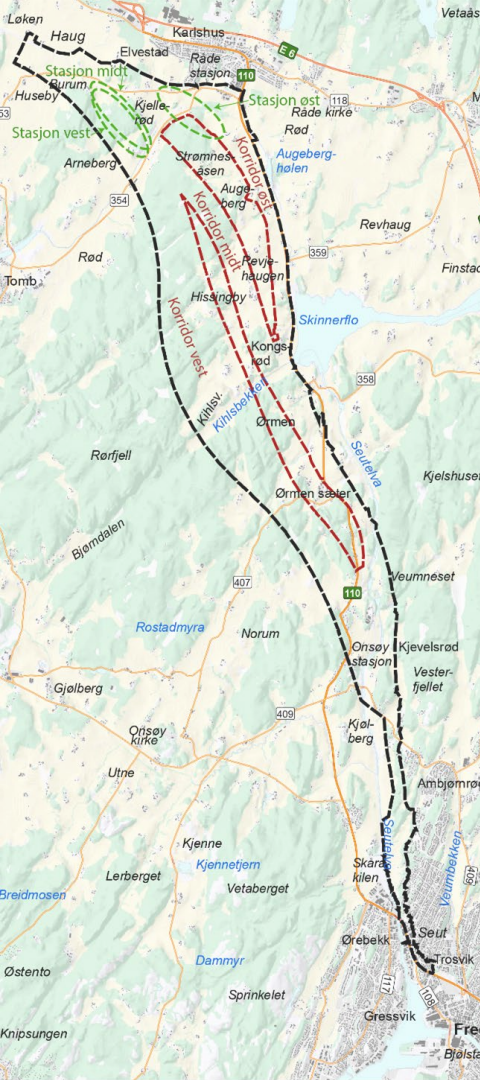


BANE NOR



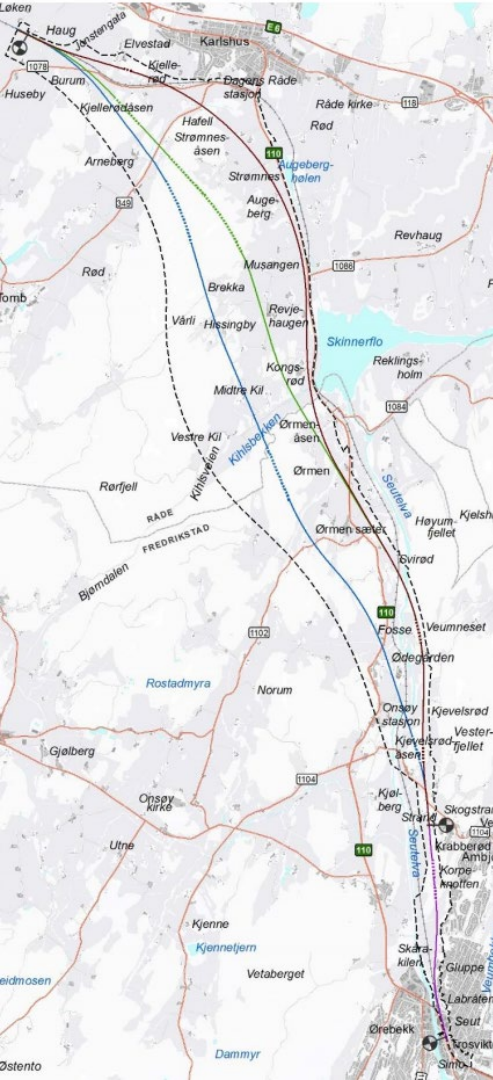
Konsekvensutredning – prissatte konsekvenser

Komponent	Korridor øst (alternativ 6a+2a)	Korridor midt (alternativ 5a+2a)	Korridor vest (alternativ 5b+2a)
Prissatte konsekvenser	15,0 mrd	14,4 mrd	12,6 mrd
Kostnadsforskjell	2,4 mrd	1,8 mrd	-
Rangering	3	2	1



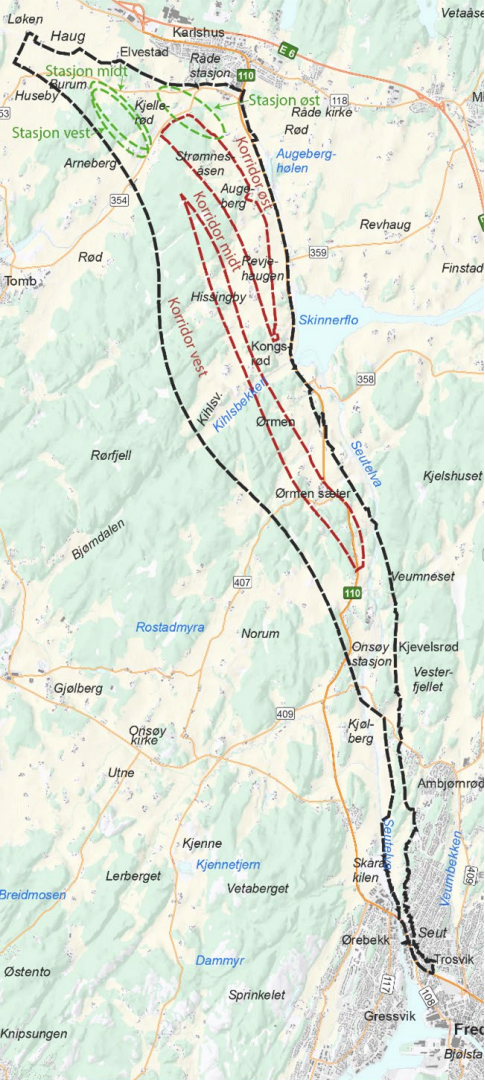
Sammenstilling prissatte og ikke-prissatte

Komponent	Korridor øst (alternativ 6a+2a)	Korridor midt (alternativ 5a+2a)	Korridor vest (alternativ 5b+2a)
Prissatte konsekvenser	15,0	14,4	12,6
Rangering	3	2	1
Ikke-prissatte konsekvenser	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	3	2	1
Samlet rangering	3	2	1
Vurdering av usikkerhet	Videre optimalisering, anleggskostnader, kulturminner.	Videre optimalisering, anleggskostnader, kulturminner.	Videre optimalisering, anleggskostnader, kulturminner.



Sammenstilling og vurdering av måloppnåelse

Typer mål	Vedtatte mål	Korridor øst (6a+2a)	Korridor midt (5a+2a)	Korridor vest (5b+2a)	Kommentar
Tiltaksspesifikke mål (effekt mål)	Pålitelig togtilbud	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Det er ingen vesentlig forskjell mellom alternativene.
	Kort reisetid	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Det er ingen vesentlig forskjell mellom alternativene.
	Høy kapasitet og frekvens	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Det er ingen vesentlig forskjell mellom alternativene.
➡	Miljøvennlig transportsystem	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Oppfylt	Det er vesentlig forskjell mellom alternativene.
	Regionforstørrelse og byutvikling	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Det er ingen vesentlig forskjell mellom alternativene.
	Trafikksikkert transportsystem	Oppfylt	Oppfylt	Oppfylt	Det er ingen vesentlig forskjell mellom alternativene.
➡	Begrense arealinngrep	Ikke oppfylt	Ikke oppfylt	Oppfylt	Det er vesentlig forskjell mellom alternativene.
Vurdering av tiltaksspesifikke mål (effekt mål)	Samlet vurdering	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Delvis oppfylt	Det er noe forskjell mellom alternativene.



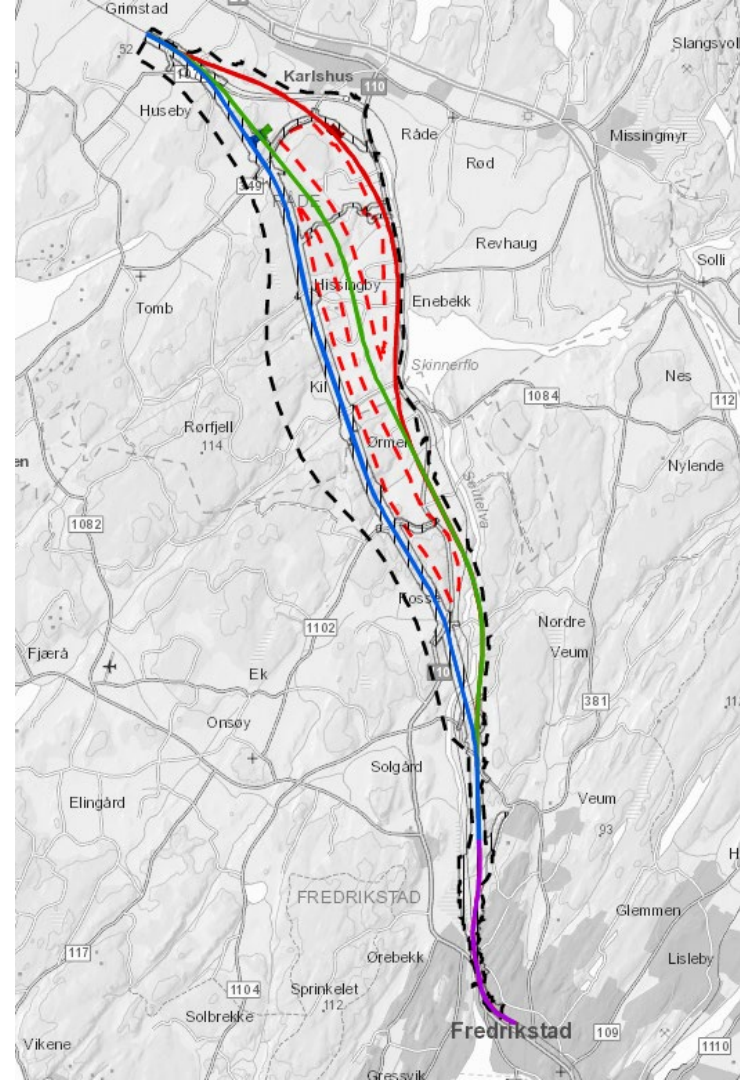
Bane NORs anbefaling

- **Korridor vest (alternativ 5b+2a) er best for prissatte konsekvenser, ikke-prissatte konsekvenser samt for måloppnåelse, og Bane NOR anbefaler denne lagt til grunn ved etablering av nytt dobbeltspor på parsell Haug-Scut.**
- **Korridor øst (alternativ 6a+2a) og korridor midt (alternativ 5a+2a) frarådes. De er vurdert til å være vesentlig dårligere enn korridor vest (alternativ 5b+2a) og i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Bane NOR kan derfor ikke akseptere disse korridorene og vil motsette seg disse.**

Film korridor vest

Digital kartløsning på nett

- Tilgjengelig på Bane NORs nettsider
- Både kartløsning og fortellerkart



Hva skjer fremover?

- Telefontid/ digitale møter 5. mai
- Første gangs behandling høsten 2020
- Høring og offentlig ettersyn – 6 uker
- Merknadsbehandling høst/vinter 2021
- Bearbeidelse og evt. revidering av planforslaget vinter 2021
- Kommunal saksforberedelse vår 2021
- Vedtak andre gangs behandling sommeren 2021



Spørsmål?

Mer informasjon finner du på:

- Nett: www.banenor.no/haug-seut
- Facebook: Bane NOR: Nytt dobbeltspor Haug-Seut
- Kontakt oss: Prosjektleder Iselin Eng,
iselin.eng@banenor.no

