
Nytt dobbeltspor Vestfoldbanen *parsell Holm – Holmestrand - Nykirke*

Program for reguleringsplanarbeidet



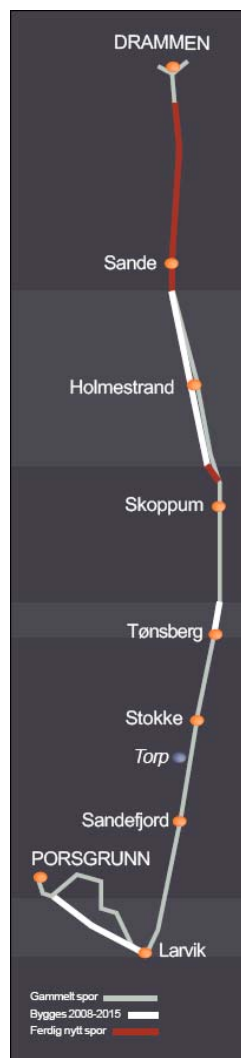
Jernbaneverket

Innhold

1. Generelt om tiltaket.....	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Tiltaket	3
1.2.1 Parsell 5.2 Holm – Holmestrand	4
1.2.2 Parsell 5.3 Holmestrand – Nykirke	4
1.3 Planarbeidet.....	4
2 Dagens situasjon.....	4
2.1 Beliggenhet.....	4
2.2 Beskrivelse av planområdet	5
3 Gjeldende rammer og premisser	5
3.1 Rikspolitiske retningslinjer	5
3.2 Overordnede planer	5
3.3 Kommunale planer og mål	6
3.4 Reguleringsplaner.....	6
4 Forholdet til konsekvensutredningsforskriften og behov for supplerende undersøkelser..	7
4.1 Status utredningsplikt.....	7
4.2 Status utredninger.....	7
4.3 Endrede forutsetninger etter vedtatt hovedplan	8
4.3.1 Veitunnel gjennom Holmestrand	8
4.3.2 Nye krav til minste radius over plattformsområde.....	8
4.3.3 Nye krav til rømning og sikkerhet.....	8
4.4 Planstatus og behov for utredninger.....	9
4.4.1 Vurdering av rassikring.....	9
4.4.2 RAMS-analyse og vurdering av trafikksikkerhet.....	9
4.4.3 Støy og vibrasjoner.....	9
4.4.4 Konsekvenser i anleggsperioden.....	9
4.4.5 Massedeponier.....	9
4.4.6 Naturmiljø	10
4.4.7 Miljøoppfølgingsprogram (MOP)	10
4.4.8 Beredskapvei for E18 gjennom Holmestrand	10
4.4.9 Trafikkanalyse Holmestrand	10
4.4.10 Nytt stasjonsområde Holmestrand	10
4.4.11 Fremtidige planer for eksisterende jernbanespor	12
5 Innhold planbeskrivelse.....	12
6 Planprosess.....	13
6.1 Varsel og oppstart.....	13
6.2 Planfasen, forslag til offentlig ettersyn	14
6.3 Frem mot 2.gangs behandling	14
6.4 Spesifikke forhold for de ulike kommunene	14
6.4.1 Sande kommune	14
6.4.2 Holmestrand kommune	14
6.4.3 Re kommune	15
7 Offentlig informasjon og medvirkning	15

1. Generelt om tiltaket

1.1 Bakgrunn



Vestfoldbanen har samme trasé som ved åpningen i 1881/82. Dagens bane fra Holm til Nykirke er 16,7 km lang. Dette er den strekningen med dårligst geometrisk og teknisk standard på Vestfoldbanen. Nytt dobbeltspor vil gi redusert reisetid, økt kapasitet og punktlighet for regiontrafikken, redusere vedlikeholdsbehov knyttet til fjellskjæring og dårlige grunnforhold samt frigjøre arealer gjennom Holmestrand sentrum.

Fra 1991 har det vært planlagt dobbeltspor med dimensjonerende hastighet på 200 km/t fra Drammen til Larvik og ny direkte trasé fra Larvik til Porsgrunn. Reisetiden mellom Oslo og Skien vil reduseres fra 2 t og 30 min til 1 t og 45 min.

Planarbeidet startet med melding for hele Vestfoldbanen i mars 1992. Finmasket konsekvensutredning og hovedplan for parsell 5 Holm til Nykirke ble godkjent i mars 2000. I ettertid har kommunene gjort formelle arealplanvedtak slik at det i februar 2001 forelå en omforent og vedtatt trasé for strekningen. Arbeidene med detalj- og reguleringsplan er nå igangsatt. Det planlegges ut ifra en byggestart for parsellen Holm – Holmestrand (byggefase 1) i 2009/2010. Dette avhenger av sentrale politiske beslutninger.

Programmet for planarbeidet skal gi en kort sammenstilling av konklusjoner fra tidligere planfaser samtidig som det skal gi en oversikt over det som skal skje i den videre planprosessen frem til behandling av reguleringsplaner for dobbeltsporet for alle de 3 berørte kommunene. Hensikten er å bidra til en effektiv planprosess som sikrer medvirkning og oversikt. For de berørte kommunene og Jernbaneverket vil programmet fungere som en form for arbeidsbeskrivelse for prosessen.

1.2 Tiltaket

Topografiske forhold og svært dårlige grunnforhold langs sjøen gjør at den nye banen er planlagt å gå i tunnel på lange strekninger. I tillegg til omfattende geologiske undersøkelser for den nye parsellen, erfaringer fra bygging av vegtunneler (Holmestrandstunnelen) og nye tunneler for E18 gjør at man har god oversikt over fjellforholdene. Det ventes ingen spesielle problemer ved driving av tunnelene på strekningen.

Strekningen mellom Holm og Nykirke er delt i to parseller. Parsell 5.2 (byggefase 1) Holm-Holmestrand og parsell 5.3 (byggefase 2) Holmestrand-Nykirke.

Parsell 5.1 Tangen - Bollerud i syd ble bygd ferdig og tatt i bruk i 2002. I nord (Sande) ble det bygget ut dobbeltspor som ble tatt i bruk i 2001.

1.2.1 Parsell 5.2 Holm – Holmestrand

Strekningen fra Holm til Holmestrand har en lengde på 8,1 km. hvorav 6,4 km vil gå i tunnel. Nytt dobbeltspor knytter seg til eksisterende dobbeltspor ved Holm, sør for Sande. Etter ca. 1100 meter går banen inn i Ramberg tunnel. Tunnelen kommer ut rett nord for Holmestrand stasjon.

I den første byggefasen bygges det et midlertidig spor som knytter seg til eksisterende Holmestrand stasjon. Eksisterende linje sørover benyttes som i dag i påvente av at resten av strekningen til Nykirke bygges ut.

Ramberg tunnel er planlagt drevet fra påhugg på Holm og tverrslag fra nedlagt steinbrudd ved Fulsås.

1.2.2 Parsell 5.3 Holmestrand – Nykirke

I Holmestrand blir det en 600 meter lang dagsone. Nye Holmestrand stasjon er planlagt flyttet nærmere fjellet enn dagens. Det vil dermed bli frigjort arealer til å etablere et trafikk-knutepunkt; flere parkeringsplasser, bussoppstillingsplasser og taxiplasser. Det er forutsatt at eksisterende stasjonsbygninger rives og at det bygges et nytt, moderne stasjonsbygg.

Fra Holmestrand til Nykirke går nytt dobbeltspor inn i Grette tunnel som er 5,45 km lang. Innslaget for Grette tunnel vil ødelegge tunnelportalen samt nordlige deler av Holmestrandstunnelen (gammel E18). Det er blitt vurdert ulike alternativ for å gjenopprette vegnettet på, noe som er presentert i vedlagte rapport ”Vegnett Holmestrand”. Den nye banen knytter seg til eksisterende kryssingsspor på Nykirke.

Grette tunnel er planlagt drevet fra tverrslag ved ”Peter Pan”.

For å kunne overholde kravene til sikkerhet med hensyn på rømning fra tunnelene (Ramberg og Grette), prosjekteres det rømningsveier/tunneler ut i dagen for hver 1000 meter.

1.3 Planarbeidet

Det skal utarbeides reguleringsplaner for 3 kommuner. Det skal utarbeides reguleringskart og bestemmelser for hver kommune. Planbeskrivelsen vil bli felles for hele parsellen. Sammen med reguleringsplan og planbeskrivelse legges det frem supplerende utredninger, notater og rapporter som beskrevet under kapittel 5.

2 Dagens situasjon

2.1 Beliggenhet

Parsell 5 strekker seg over 2 fylker og 3 kommuner. Det nordligste punktet er ved Holm stasjon i Sande kommune, Buskerud fylke, mens det sørligste punktet på parsellen ligger noen

hundre meter nord for Nykirke stasjon i Horten kommune. Parsellen stopper akkurat innenfor Re kommunes grenser. Horten kommune blir dermed ikke direkte berørt.

2.2 Beskrivelse av planområdet

Den nye jernbanetraséen strekker seg gjennom kupert Vestfoldnatur. Dagstrekningen ved Holm består av et relativt flatt jordbrukslandskap før banen etter 1,1 km går inn i den 6,4 km Rambergstunnelen. Dagstrekningen ved Holmestrand utgjør ca. 600 m, og her går jernbanen på et relativt smalt område mellom den bratte Holmestrand-skråningen og eksisterende jernbanespor. Grettetunnelen er ca. 5,4 km lang. Dagstrekningen mot sør utgjør ca. 300 m. Dagstrekningen i sør ligger i kupert ravinelandskap med småbruksmiljø.

Planområdet består av alt areal som vil bli påvirket av tiltak både i anleggsfasen og permanent driftsfase. I planområdet inngår foruten selve arealet til banelegemet, tunnelareal, samt alt areal som trengs i anleggsfasen. Arealbehovet er større i anleggsfasen enn permanent driftsfase, og deler av arealene vil tilbakeføres til annet formål etter at anleggsfasen er over.

Med i planområdet inngår også arealer til tverrslag, der anleggsmaskiner skal inn og massetransport ut. Nye krav til rømningsmuligheter i tunnel gjør at det må bygges rømningsveier for hver 1000 m. Ved rømningsveienes tunnelmunning etableres det beredskapsplasser på minimum 500 m². Dette er en del av beredskapsstatens krav til frie arealer. I tillegg til dette, vil etablering av adkomstveier til beredskapsplassene inngå i planområdet.

Etter ønske fra Holmestrand kommune vil eksisterende jernbanetrasé gjennom Holmestrand sentrum frem til Sykehusveien medtas i varslingsområdet for reguleringen. Jernbaneverket forutsetter at Holmestrand kommune får igangsatt en prosess slik at bruken av arealene er klarlagt før politisk behandling av reguleringsplanen.

3 Gjeldende rammer og premisser

3.1 Rikspolitiske retningslinjer

Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (RPR for ATP) er fastsatt for å sikre en arealplanlegging som gir effektiv, trygg og miljøvennlig transport, samt at den utføres slik at transportbehovet marginaliseres. Utbygging av dobbeltspor i Vestfold er i samsvar med målsettingene i RPR for ATP. Samtidig er konflikten mot jordvernet og andre viktige naturområder minimal på grunn av den store andelen tunnel.

3.2 Overordnede planer

I 1992 ble det gjennomført en jernbaneutredning for modernisering av Vestfoldbanen mellom Drammen og Skien. Tiltaket skulle føre til kortere reisetid, økt frekvens og bedre punktlighet.

I 1992 ble dette fulgt opp gjennom Fylkesdelplan for Vestfoldbanen. Etterfølgende fylkesplaner har fulgt opp denne og forutsetter utbygging av dobbeltsporet jernbane som et grunnleggende element for samfunnsutviklingen i Vestfold.

Hovedplan og konsekvensutredning for parsellene ble utarbeidet i 1996 – 1999, og gjennom dette ble det vedtatt å gå videre med den såkalte Gyltalinja/E18-linja, som denne reguleringsprosessen har tatt utgangspunkt i.

3.3 Kommunale planer og mål

De 3 kommunene har fulgt opp fylkesdelplan og hovedplanvedtak gjennom å ta Gylta/E 18-linja inn i sine kommuneplaner. I Sande kommune ble Gylta/E18-linja lagt inn i kommuneplanens arealdel. Holmestrand kommunes bystyre vedtok trasè for dobbeltspor gjennom kommunedelplan for modernisering av Vestfoldbanen, parsell 5. Det var knyttet betingelser til vedtaket. Vedtaket lyder slik:

- 1. I medhold av pbl § 20-1 4.ledd og § 20-5 1. og 2.ledd godkjennes kommunedelplan for modernisering av Vestfoldbanens parsell 5, forslag av juni 1996, med følgende banetrasè og stasjonsløsning gjennom Holmestrand: Ytre linje Gylta-E18 tilpasset traseløsningen uten dagsone i Mulvika og stasjon i dagen ved eksisterende stasjonsområde.*
- 2. Fremtidig veiløsning for E18s resttrafikk gjennom Holmestrand by når jernbanen tar i bruk nordre del av Holmestrandtunnelen, fastlegges gjennom "Kommunedelplan for bysentrum" for å se byutviklingen i et helhetsperspektiv og i henhold til pbl. § 16.*
- 3. Vertikalforbindelse Stasjon – Platået må inngå i videre planlegging av Vestfoldbanen, parsell 5. Det samme gjelder massedisponering/-transport som må vurderes samlet for hele parsellen, og fremtidig arealbruk av eksisterende banetrasè.*
- 4. Det forutsettes at Jernbaneverket gjennomfører en grundig helhetsvurdering av den fremtidige bruk av eksisterende stasjonsområde. I denne sammenheng ønskes spesielt vurdert bl.a. P-hus, forskjønnelse og opprydding i samme område.*

Våle kommune vedtok 27.09.99 at lang tunnel kunne bygges direkte på bakgrunn av reguleringsplan. Re kommune, som består av tidligere Våle og Ramnes kommuner, har senere lagt ny linje for dobbeltsporet inn i sin kommuneplan. Det har ikke vært knyttet vilkår til disse vedtakene.

3.4 Reguleringsplaner

Reguleringsplanen for dobbeltsporet vil i nord tilpasse seg Reguleringsplan for nytt dobbeltspor gjennom Sande, vedtatt 26.06.96. I sør vil reguleringsplanen tilpasse seg eksisterende reguleringsplan for Vestfoldbanen, parsell 5.1 Tangen –Bollerud, av 02.12.96, med endring av 05.03.98.

4 Forholdet til konsekvensutredningsforskriften og behov for supplerende undersøkelser

4.1 Status utredningsplikt

1993	Grovmasket konsekvensutredning for hele strekningen utarbeidet
1996, juni	Utredningsprogrammet for parsell 5 godkjent
1996 - 97	Konsekvensutredning utført. Hovedplan og konsekvensutredning i samme dokument
1999	Tilleggsutredning til KUen ble utarbeidet. Tema: Rassikring i dagsonestrekningen gjennom Holmestrand, samt vurdering av stasjonsplassering.
10.04.00	Sluttdokument konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen godkjent. NSB anbefaler "Gylta – E 18-linja" valgt.

Bygging av jernbanelinjer for langdistansetraffikk, som medfører investeringer i infrastruktur på mer enn 500 mill. kr. skal alltid konsekvensutredes, jfr. § 2 forskrift om konsekvensutredninger. Parsell 5.2 og 5.3 er foreløpig kostnadsberegnet til 3,8 mrd kr. i byggekostnader, og den omfattes derfor av utredningsplikten. Tiltakets planlegging ble påbegynt i 1990-årene, og konsekvensutredningsplikten ble oppfylt på et tidlig planstadium (1999), i forbindelse med hovedplan for tiltaket. Den gang gjaldt KU-forskrift av 27.07.90, denne er nå erstattet av forskrift av 01.04.05. Konsekvensutredning for tiltaket ble godkjent i sluttdokument av 10.04.00.

Den nye forskriften har ingen bestemmelser om foreldelsesfrist for en konsekvensutredning. Så lenge det er samme tiltak, er utredningsplikten oppfylt selv om det har gått tid siden konsekvensutredningen ble utarbeidet og godkjent. I følge forskriftens vedlegg 1, punkt 35, utløses utredningsplikt for endringer av tiltak-(dvs. jernbanetiltak med investeringsramme over 500 mill.kr) dersom endringen i seg selv overskrider oppfangskriteriene.

I gjeldende forskrift er det kommunen som er ansvarlig myndighet for planbehandlingen. Slik som det nå ser ut, vil det største avvik fra den linjen som ble lagt i hovedplanen være i strekningen som går i tunnel. I dagsonene er det mindre avvik fra linjen som ble lagt i hovedplanen. Konsekvensutredningen fra 1997 – 2000 er derfor dekkende, og det vil ikke være krav om utarbeiding av ny konsekvensutredning. Noen nye utredninger skal imidlertid gjøres. Det redegjøres for disse i kapittel 4.4.

4.2 Status utredninger

Det ble gjort mange utredninger gjennom konsekvensutredningen fra 1990-årene. Grunnlaget for utredningene er bl.a. dette:

Kulturminner:	Rapport skinner og minner utarbeidet i forbindelse med konsekvensutredningen fase 2.
Naturmiljø:	Bygger på registreringsdata fra tilleggsutredning for E 18, datert 06.11.92. Samt konsultasjoner med FMVE

Naturressurser:	Grunnlag: Data om landbruk er innhentet fra de respektive landbrukskontorer, data fra NIJOS, supplerende registreringer ved befaringer
	Holmestrand kommune om lokalisering av private vannkilder (brønner, borehull) langs trasèen.
Samfunn og trafikk:	Trafikkanalyse Holmestrand stasjon, NSB eiendom, Statens vegvesen Vestfold, JE Torp
	Byform og strukturanalyse, Holmestrand, NSB AsplanViak 1994
	Tettstedsutvikling i Holmestrand, Ide og visjoner, Arkitektkompaniet og Arkitektkontoret Thor Klippen, november 1994.
Barn og unge:	Fakta om barn og unge i Vestfold, Fylkesmannen i Vestfold 1991
Rassikring:	Rapport fra NGI
Supplerende utredning:	Supplerende utredninger til KU '96. Tar for seg rassikring og stasjonsbeliggenhet. Utarbeidet 1999.

I godkjenningen av konsekvensutredningen er det ikke satt krav til ytterligere utredninger i reguleringsplanfasen. Man er nå kommet lenger i planleggingen og ser nå behovet for enkelte tilleggsutredninger. Disse fremkommer under kapittel 4.4.

4.3 Endrede forutsetninger etter vedtatt hovedplan

4.3.1 Veitunnel gjennom Holmestrand

Statens vegvesen sa i høringsuttalelse 03.12.99: "Med bakgrunn i forholdene nevnt ovenfor, og notat fra SCC Bruer AS 12.08.99, vil det fra Vegvesenets side ikke bli krevd opprettholdt en høyverdig overordnet trafikkavviklingsrute for omkjøring. Dette innebærer at Vegvesenet kan akseptere delvis bruk av sin vegtunnel til jernbane."

Etter hendelsene i tunnelene på E18 har Statens vegvesen endret holdning til stengning av veitunnelen gjennom Holmestrand og det må utarbeides planer der hensynet til beredskapsvei for E18 ivaretas. Dette er ytterligere belyst under punkt 4.4 og i vedlegg.

4.3.2 Nye krav til minste radius over plattformsområde

Et nytt EU-direktiv har fastsatt at horisontalradien på jernbanelinjer gjennom stasjonsområder ikke skal være mindre enn 2000m. Bakgrunnen for dette er kravet om universell utforming, krav om liten og konstant avstand mellom tog og plattform, samt krav til sikt langs hele perrongen. Denne forutsetningen har gjort at linja gjennom optimalisering har måttet rettes noe ut, og dermed kommer linja nærmere fjellveggen.

4.3.3 Nye krav til rømning og sikkerhet

Det har i regelverket til Jernbaneverket blitt innført et nytt EU-direktiv for rømning fra tunneler. Dette krever mulighet for rømning for hver 1000 meter. Det er i tillegg krav om minimum 500 m² beredskaps plass ved hovedangrepspunktene av rømningstunnelene, samt kjøreatomst til disse. Ny jernbane planlegges ihht. disse kravene.

4.4 Planstatus og behov for utredninger

4.4.1 Vurdering av rassikring

Fordi regelverket til Jernbaneverket nå krever en minste horisontalradius på 2000 meter gjennom stasjonsområdet i Holmestrand, vil jernbanelinja komme noen meter nærmere fjellet enn forutsatt i hovedplanen. Det punktet på plattformen som ligger nærmest fjellet vil bli liggende omtrent midt i eksisterende riksvei 313.

Jernbaneverket har under utarbeidelse en rapport som vurderer rasfaren og tiltak for å sikre fjellskjæringen i dagsonen gjennom Holmestrand. Tiltakene beskrevet i rapporten vil bli innarbeidet i planbeskrivelse og reguleringsplan.

4.4.2 RAMS-analyse og vurdering av trafikksikkerhet

Det skal utarbeides en RAMS-analyse for tiltaket (RAMS: Reliability(pålitelighet), Availability(tilgjengelighet), Maintainability(vedlikehold), Safety(sikkerhet)), i forbindelse med detaljplanarbeidet. I tillegg vil det bli utarbeidet separate trafikksikkerhetsvurderinger i forbindelse med planlegging av nytt stasjonsområde, ny tilknytning til eks. veitunnel i Holmestrand og den massetransporten som vil pågå fra tverrslag til deponi/mottak av masser. Rapportene vil bli presentert sammen med reguleringsplanen og eventuelle tiltak vil bli innarbeidet i planene.

4.4.3 Støy og vibrasjoner

Ny retningslinje for støy i arealplanleggingen, T-1442, ble vedtatt i 2005. Retningslinjen har fastlagte grenseverdier for innendørs og utendørs støy samt vibrasjoner. Det vil bli gjort en utredning om støykonsekvenser og vibrasjoner, og det vil bli redegjort for eventuelle støytiltak i reguleringsplanen.

4.4.4 Konsekvenser i anleggsperioden

Store deler av jernbanestrekningen går i tunnel. I driftsfasen vil konfliktene med ny jernbanelinje være relativt små. De største konsekvensene oppleves av naboer i anleggsfasen, både når det gjelder arealbehov, støy og transport.

Mye av oppmerksomheten i høringsfasen vil sannsynligvis dreie seg om hvordan anleggsfasen skal organiseres, hvilke transportruter som skal følges, og i hvilken grad anleggsområder vil gi ulemper for beboere og viktige naturområder. En grundig planlegging og dokumentasjon av dette, vil gi svar på spørsmål som blir stilt i varsels- og høringsperiodene.

4.4.5 Massedeponier

I konsekvensutredningsfasen ble det ikke detaljert redegjort for hvordan overskuddsmassene fra tunneldrivingen skulle benyttes. Jernbaneverket har under utarbeidelse en rapport som redegjør for hvor overskuddsmasser fra tiltaket kan benyttes.

Ønsker og behov fra de berørte kommunene vil bli prioritert. Det søkes å fordele massene på en slik måte at det blir kortest mulig transportstrekninger, færrest mulig miljømessige

konsekvenser og at massene kan benyttes til samfunnstjenelige formål. Det må også redegjøres for hvilke eventuelle plankrav dette vil utløse etter plan- og bygningsloven.

4.4.6 Naturmiljø

Jernbaneverket er i gang med å gjennomføre registreringer av biologisk mangfold rundt påhugg, tverrslag og rømningsveier før utbyggingen finner sted. Brattkanten langs fjorden er vurdert som en nasjonalt viktig naturtype, og hensikten med kartleggingen er å få en oversikt over hvilke naturverdier som finnes i disse områdene før fysiske inngrep gjennomføres.

Det vil videre bli gjennomført en statuskartlegging av biologisk mangfold ved Djupdalsmyra, ved Bogen naturreservat like ved det nordlige tunnelpåhugget for Ramberg tunnelen. Tilsvarende vil Badedammen rett vest for Holmestrand sentrum og området rundt kartlegges. Kartleggingen skal ferdigstilles sommeren 2008.

4.4.7 Miljøoppfølgingsprogram (MOP)

Det vil bli utarbeidet et miljøoppfølgingsprogram i henhold til Jernbaneverket sine rutiner.

4.4.8 Beredskapsvei for E18 gjennom Holmestrand

Som nevnt under 4.3.1 er det kommet nye krav til beredskapsvei for E18 gjennom Holmestrand.

Et av alternativene i kommunedelplanen for Holmestrand er tilknytning til veitunnelen ved den gamle politistasjonen. Dette er den løsningen Statens vegvesen, Holmestrand kommune og Jernbaneverket har blitt enige om. I tillegg vil Rådhusgata fra stasjonsområdet frem til veitunnelen bli utbedret i form av miljø-tiltak.

Det henvises for øvrig til alternativ A i rapport "Vegnett Holmestrand, Trafikk/beredskap Holmestrand."

4.4.9 Trafikkanalyse Holmestrand

I forrige utredningsfase ble det gjort omfattende studier av trafikkforholdene i Holmestrand. Nye trafikktellinger viser at det er betydelig mindre gjennomgangstrafikk nord-syd i byen enn tidligere prognosert. Trafikkstrømmene går i hovedsak mellom plataet og sentrum.

Jernbaneverket vil ta ansvar for å erstatte de trafikkfunksjonene som går tapt som en følge av det nye jernbanetiltaket i form av ny tilknytning til veitunnelen ved den gamle politistasjonen. Imidlertid vil ikke Jernbaneverket påta seg ansvar for bygging av ny hovedvei i Jernbanegata gjennom sentrum. I varslingsområdet inngår Jernbanegata frem til Sykehusveien etter ønske fra Holmestrand kommune. Jernbaneverket anser det ikke som sin oppgave å utarbeide planer som underlag for regulering, men vil medta (flate-)regulering av arealet til det formål Holmestrand kommune ønsker.

Det henvises for øvrig til vedlagte rapport "Vegnett Holmestrand, Trafikk/beredskap Holmestrand".

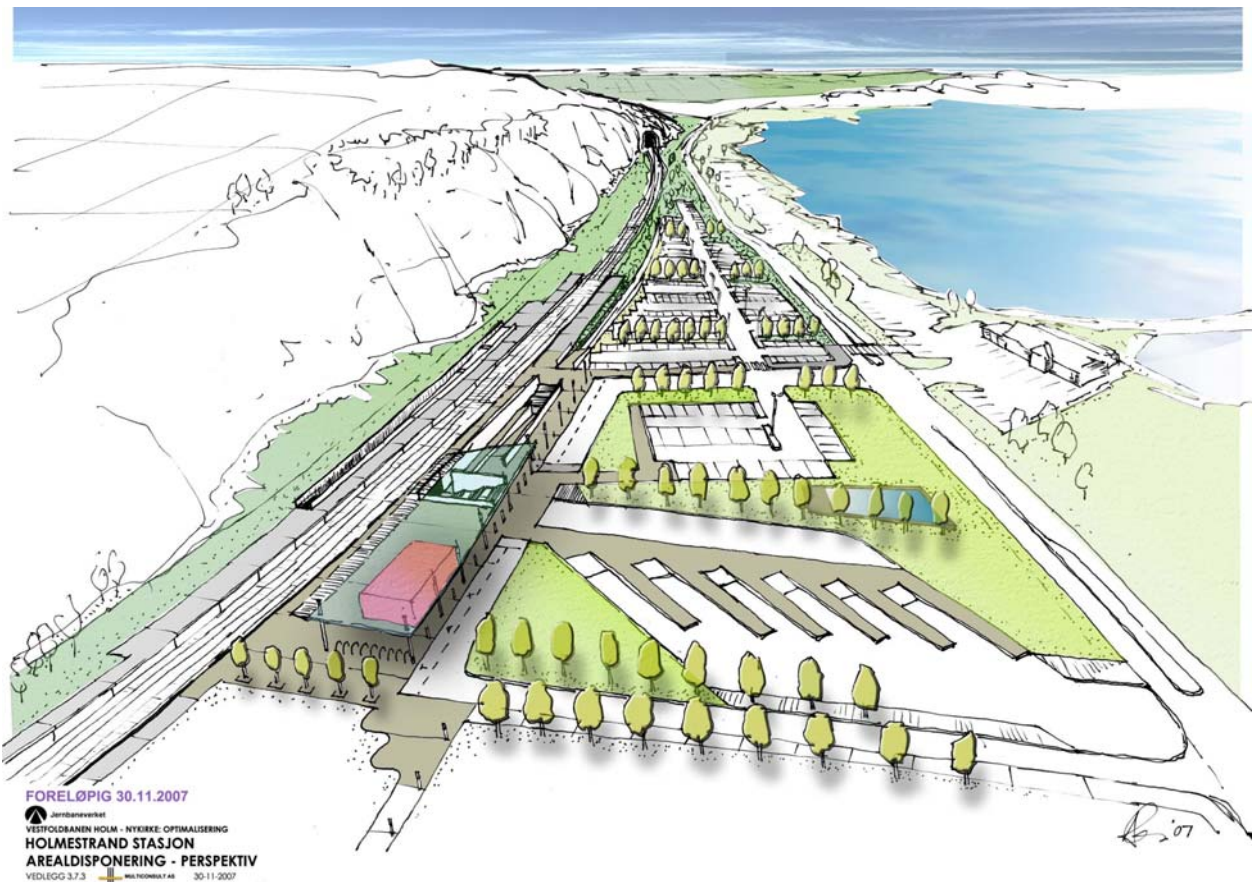
4.4.10 Nytt stasjonsområde Holmestrand

Jernbaneverket legger opp til etablering av et kollektivknutepunkt på Holmestrand stasjon. Dette innebærer at bussterminalen og taxisentralen flyttes fra bryggekanalen i Holmestrand sentrum og tilbys kontorer og areal utvendig på stasjonsområdet. Det frigis dermed verdifulle areal som kan benyttes til byutvikling.

Planleggingen av stasjonsområdet er i full gang og med i prosessen er Vestviken Kollektivtrafikk, Holmestrand Taxi, Holmestrand kommune, Statens vegvesen, NSB, Rom Eiendom og Holmestrand Fjordhotell sentrale aktører. I tillegg har Jernbaneverket oversendt foreløpig skisser til Handikapforbundet og Blindeforbundet slik at man allerede på reguleringsplan-nivå kan ta hensyn til universell utforming og tilgjengelighet for alle.

Stasjonsområdet er planlagt bygget helt om. Dette omfatter selve stasjonen med perronger, trapper og ramper samt kollektivtrafikkterminal, taxiholdeplass, kort- og langtids parkering for biler, sykler og mopeder. Det foreslås at eksisterende stasjonsbygning rives og erstattes av et nytt, moderne og mer hensiktsmessig plassert bygg. Utearealene vil bli opparbeidet til moderne standard og det vil bli lagt vekt på materialbruk og brukervennlighet for publikum.

Flere alternativer har tidligere vært vurdert når det gjelder atkomst til stasjonen fra plataet. Problemstillingen tas med videre i prosjektet både når det gjelder gang- og sykkeltrafikk og en mulig pendel-rute for buss. Jernbaneverket vil ikke utrede alternativ med heisforbindelse.



4.4.11 Fremtidige planer for eksisterende jernbanespor

Når togtrafikken blir satt på det nye dobbeltsporet vil store arealer bli fristilt til andre formål.

Jernbanelverket ønsker å regulere avtalen med Holmestrand kommune for etterbruk av arealene i form av en utbyggingsavtale parallelt med behandlingen av reguleringsplanen. Dette forutsetter at Holmestrand kommune snarest mulig får igangsatt en prosess for å avklare eventuelt hva man ønsker å benytte de ulike arealene til. Tilsvarende kan være aktuelt også for Sande og Re kommune.

5 Innhold planbeskrivelse

Planbeskrivelsen skal beskrive alle tiltak som skal gjennomføres og alle forhold som det er viktig å ta hensyn til både i anleggsperioden og i driftsfasen. Det å allerede nå ha en dekkende disposisjon på hva planbeskrivelsen skal inneholde vil gi forutsigbarhet, og bidra til samordning mellom de ulike fagområder som jobber mot bygging av jernbanen.

Planbeskrivelsens disposisjon er basert på punktene opplistet i ”Kommuneplanavtale – sjekkliste for reguleringsplaner og bebyggelsesplaner” fra Fylkesmannen i Vestfold. Følgende punkter må omtales i planbeskrivelsen:

1. Bakgrunn for reguleringsplanen
 - Mål og hensikt med tiltaket
 - Sakens forhistorie
 - Saksgang hittil
2. Planstatus
 - Kommuneplan og reguleringsplaner
 - Nasjonal arealpolitikk
 - Fylkesplaner og fylkesdelplaner
2. Rammebetingelser/planforutsetninger
 - Vegløsninger
 - Krav til sikkerhet, krav til rømning
 - Jernbanetekniske krav
 - Krav i forbindelse med anleggsarbeidet
3. Beskrivelse av planområdene
 - De ulike dagsonene beskrives med tanke på:
 - Dagens arealbruk
 - Viktige verdier i og rundt dagens områder
 - Kulturminner
 - Naturvern
 - Strandsoneverdier
 - Landbruk
 - Terrengforhold
5. Beskrivelse av planforslaget
 - Dagstrekning i x kommune

Tunnelstrekning i x kommune
Tverrslag og riggområde
Anleggsgjennomføring

6. Konsekvenser av planforslaget, i driftsfasen og i anleggsfasen

Konsekvenser for miljø
Kulturminner
Naturverdier/vassdrag
Strandsone
Landbruk
Trafikk
Støy og vibrasjoner
Rassikring
Barn og unge
Drikkevann
Nærmiljø
Tilgjengelighet

7. Gjennomføring

Byggeplan / detaljplan / rammesøknad
Erverv og evt. ekspropriasjon
Tidsperspektiv

Når reguleringsplanene legges frem for offentlig ettersyn vil dokumentene som angitt i punktene i kapittel 4.4 følge som vedlegg.

6 Planprosess

6.1 Varsel og oppstart

Planprosessen vil bli utført i samsvar med retningslinjene i ”Vestfolds lille grønne”.

Varsel om oppstart av planarbeidet vil sendes ut når planområdet er avklart, og når kommunene har gitt klarsignal.

Planområdet omfatter den nye jernbanelinjen, nødvendig tilliggende areal til nødvendig veiareal, stasjonsområde, anleggs- og riggområder samt tverrslag. Varslingsområdet vil være noe større enn planområdet.

Følgende varsles:

- Alle grunneiere hvis eiendom eller deler av eiendom ligger innenfor plangrensen
- Alle grunneiere som har eiendom i en 50 m sone rett over tunnelene
- Alle grunneiere hvis eiendom grenser mot planområdet
- Rettighetshavere
- Regionale etater, statlige myndigheter
- Ulike kommunale etater
- Organisasjoner

Varsling gjøres i henhold til lister levert av de respektive kommunene. Det henvises til programmet for planarbeidet i varslingsbrevet, samt at det oppgis en snarvei til det på Jernbaneverkets hjemmeside for prosjektet. Programmet bør ligge både på Jernbaneverkets og kommunens hjemmesider.

I varslingsfasen vil det bli avholdt et felles informasjonsmøte for alle berørte og interesserte. Grunneiere som blir direkte berørt av anleggsperioden eller permanent tas det en egen prosess mot i forkant av utsendelse av varselsbrev.

Programmet for planarbeidet vil suppleres i etterkant av varslingen, dersom det kommer innspill som ikke allerede er dekket opp.

Etter at programmet for planarbeidet er fastsatt, kan arbeidet med reguleringsplanene påbegynnes. I punkt 4.4 er det redegjort for nye utredninger som vil bli gjennomført. Arbeidet med reguleringsplanene vil gå parallelt med utarbeidelse av detaljplan for tiltaket.

6.2 Planfasen, forslag til offentlig ettersyn

I planfasen jobber Jernbaneverket med å fremskaffe nødvendig underlag og dokumentasjon for å kunne utarbeide reguleringsplanene. Plankart og bestemmelser må utarbeides i nær dialog med fagkyndige på de ulike fagfelter som jernbaneteknikk, anleggsteknikkfase, støy, osv. Planbeskrivelsen utarbeides i tråd med det som er beskrevet i kapittel 4.

Når reguleringsplanen med dokumenter er ferdige, sendes disse over til kommunen for 1.gangsbehandling og utleggelse til offentlig ettersyn.

6.3 Frem mot 2.gangs behandling

Høringsuttalelser fra offentlig ettersyn sammenstilles og oppsummeres. Eventuelle konfliktområder avklares. Nødvendige endringer gjøres på plankart og bestemmelser, og oversendes kommunen for 2.gangs behandling og vedtak i kommunestyrene.

6.4 Spesifikke forhold for de ulike kommunene

6.4.1 Sande kommune

Sande kommune har 1,1 km dagsone og ca. 1/3 av Ramberg tunnel i sin kommune. Dagstrekningen går i hovedsak gjennom landbruksområder med til dels dårlige grunnforhold. Sande kommune har ikke satt spesielle krav i forbindelse med behandling av kommuneplan.

6.4.2 Holmestrand kommune

Holmestrand kommune har ca. 2/3 av Ramberg tunnel, 600 m dagsone gjennom Holmestrand stasjon og ca. 2/3 av Grette tunnel i sin kommune. Dagsonen gjennom Holmestrand er spesielt utfordrende. Her er det liten avstand mellom sjø og brattkant, og små frihetsgrader i forhold til plassering av jernbanelinja.

6.4.3 Re kommune

Re kommune har kun ca. 300 m dagssone og 1/3 av Grette tunnel i sin kommune. Re kommune har ikke satt noen krav i forbindelse med behandlingen av kommuneplan.

7 Offentlig informasjon og medvirkning

Det har vært en dialog med grunneiere i forbindelse med grunnundersøkelser og avklaring av mulige/aktuelle massedepoier. Det vil bli avholdt informasjonsmøte i varslingsfasen.

Det vil tidlig bli avholdt møter med grunneiere som får sine eiendommer berørt. Det vil også være aktuelt å innkalle til møter med aktuelle velforeninger.

Jernbaneverket og konsulent vil også stille på møter i organisasjoner som kommer med forespørsel om det, både i varselfasen, under offentlig ettersyn, og ellers i prosessen når det skulle være ønskelig. Jernbaneverket og konsulent vil også møte i planutvalgene i de kommunene som ønsker det, både i forbindelse med varsel, og i forbindelse med offentlig ettersyn.

I Holmestrand er det naturlig med en noe bredere prosess enn i de andre kommunene. Valg av veiløsning og tilpasning til jernbanen er viktig for den fremtidige byutvikling i Holmestrand.