

HOLMESTRAND KOMMUNE
SAKSUTREDNING

Behandlet av: Regulering og kommunalteknikk Bystyret	Møtedato: 27.02.2008 11.03.2008	Sak nummer: 009/08 014/08
---	--	--

Saksansvarlig: Rådmann
Saksbehandler: Marianne Hjorth
Arkivnr:
Objekt:
Arkivsak: 06/1539
Avgjøres av: Bystyret

NYTT DOBBELTSPOR HOLM - HOLMESTRAND - NYKIRKE.
FORESPØRSEL OM REGULERING JF. PBL § 30

Dokumentliste:

Nr	Typ	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
1	Ī	31.10.2006	Holmestrand Arbeiderparti	VEDRØRENDE MIDLER TIL OPPRUSTING AV TEKNISK SEKTOR I FORBINDELSE MED NY JERNBANETRASE GJENNOM HOLMESTRAND KOMMUNE
2	I	16.12.2007	Jernbaneverket	JERNBANEUTBYGGING - DOBBELTSPOR HOLM - HOLMESTRAND - NYKIRKE
3	U	18.12.2007	Bystyrets medlemmer og varamedlemmer	INVITASJON TIL ORIENTERINGSMØTE OM PLANARBEID FOR NY JERNBANE PÅ STREKNINGEN HOLM - NYKIRKE
4	U	18.12.2007	Alf Johan Svele; Mette L. Grov; Olaf Brastad; Jan Morgan Gregersen; Ingar Aas-Haug	NY JERNBANETRASE GJENNOM HOLMESTRAND KOMMUNE
5	I	07.02.2008	Holmestrand kirkelige fellesråd	HOLMESTRAND KIRKE OG JERNBANEVERKETS PLANER FOR DOBBELTSPOR

Vedlagte dokumenter.

1. Nytt dobbeltspor Vestfoldbanen parsell Holm – Holmestrand – Nykirke.
Program for reguleringsarbeidet. Jernbaneverket 30.1.2008
2. Vegnett Holmestrand. Trafikk/ beredskap Holmestrand. Jernbaneverket 30.1.2008.
Disse rapportene fulgte som egne bilag til utvalget for regulering og kommunalteknikk, og vil ikke bli sendt ut til Bystyrets behandling.
3. 3 kartbilag som viser varslingsområdet.

Saksgang:

Avgjøres av Bystyret

Innhold

- 1 SAMMENDRAG (KORTVERSJON)**
- 2 DOKUMENTER**
 - 2.1 Dokumenter vedlagt saken
 - 2.2 Oversikt diverse dokumenter (ikke vedlagt)
- 3 BEHANDLING**
 - 3.1 Forespørsel om regulering
 - 3.2 Tidligere behandling
 - 3.3 Videre behandling
- 4 TILTAKET**
 - 4.1 Program for reguleringsarbeidet
 - 4.1.1 Beskrivelse av parsellene
 - 4.1.2 Planområdet
 - 4.1.3 Endrede forutsetninger
 - 4.2 Vegnett, trafikk og beredskap
- 5 VURDERING**
 - 5.1 Konsekvensutredning (KU)
 - 5.2 Beredskapsvei for E18
 - 5.3 Stasjonsområdet
 - 5.4 Etterbruk av nedlagt jernbanespor
 - 5.5 Steinmasser
 - 5.6 Kulturminner
 - 5.7 Vertikalforbindelse
 - 5.8 Beredskapsvei i anleggsperioden
 - 5.9 Planens avgrensning
 - 5.10 Utbyggingsavtale
 - 5.11 Økonomiske konsekvenser

Sammendrag:

1 KORTVERSJON

Jernbaneverket har sendt inn et program for reguleringsarbeidet (30.01.08) for nytt dobbeltspor for Jernbanen på strekningen Holm, Holmestrand til Nykirke. Forslag til program for reguleringsarbeidet behandles som en forespørsel om regulering jfr. Pbl. § 30.

Vestfoldbanen har samme trasé som ved åpningen i 1881/82. Dagens bane fra Holm til Nykirke er 16,7 km lang, og er den strekningen med dårligst geometrisk og teknisk standard på Vestfoldbanen. Planarbeidet startet med melding for hele Vestfoldbanen i mars 1992. Kommunedelplanen for strekningen ble godkjent av Bystyret den 12.06.00.

Arbeidet med detalj- og reguleringsplan er nå igangsatt og det planlegges ut i fra en byggestart for parsellen Holm – Holmestrand (byggefase 1) i 2009/2010. 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 reguleringsplanene. Hensikten er å bidra til en effektiv og forutsigbar planprosess.

Generelt må det antas at gjennomføringen av prosjektet med bedre jernbanetilbud, ny kollektivterminal og de mulighetene som ligger i arealene som frigjøres til andre formål, vil være

gunstig for kommunen og utviklingen av byen. Det er av stor betydning for kommunen at planarbeidet kommer i gang nå, og tiltaket har også stor betydning ut over kommunens grenser.

I vurderingen av saken og innstillingen er det satt fokus på noen hovedtemaer som valg av løsning for beredskapsvei for E18, utforming av stasjonsområdet og etterbruk av jernbanetraseene. En er av den oppfatning at de foreslåtte vilkårene i innstillingen er innenfor det som Jernbaneverket må kunne akseptere, og som må kunne forventes prosjektets størrelse tatt i betraktning. Eventuelle ytterligere vilkår og krav til tiltak som kreves inntatt i reguleringsarbeidet må vurderes opp mot ønske om rask fremdrift og mulighet for realisering av prosjektet.

Forholdet til blant annet barn og unge, helse og miljø og offentlig informasjon og medvirkning er også momenter som nødvendigvis må tillegges avgjørende vekt. Dette er imidlertid allerede forutsatt utredet i henhold til det programmet for reguleringsplanarbeidet som foreligger. Programmet for planarbeidet vil også kunne bli justert som følge av den politiske behandlingen og innspill i forbindelse med forhåndsvarelet.

Reguleringsplanarbeidet vil berøre både riks- og fylkesveier. Kommunen forutsetter derfor at Statens vegvesen blir en aktiv part i det videre arbeidet, og en viktig samarbeidspartner med tanke på både utforming av fremtidige veiløsninger og finansiering.

Oppstart av reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor for Jernbanen på strekningen Holm, Holmestrand til Nykirke anbefales startet opp med de momenter som fremkommer av innstillingen.

2 DOKUMENTER

2.1 Dokumenter vedlagt saken

Program for reguleringsarbeidet, Jernbaneverket (30.01.08)

Rapport "Vegnett Holmestrand, trafikk og beredskap", Multiconsult (30.01.08)

Kart over varslingsområdet (kartblad 1 – 3), Multiconsult (30.01.08)

2.2 Oversikt diverse dokumenter (ikke vedlagt)

Modernisert Vestfoldbane, grovmasket konsekvensutredning, NSB (august 1993)

Bystyret behandling av KU, sak 48/1999 (08.09.99) med bla. følgende vedlegg:

Modernisert Vestfoldbane, jernbaneutredning hovedrapport, NSB (november 1992)

Hovedplan – tegningshefte parsell 5 (februar 1996)

Hovedrapport - Konsekvensutredning og hovedplan parsell 5 (juni 1996)

Kortversjon av konsekvensutredning og kommunedelplan (juni 1996)

Kommunedelplanen vedtatt av Bystyret sak 51/2000 (21.06.00), med følgende vedlegg:

Konsekvensutredning (kortversjon)/kommunedelplan, NSB bane (juni 1996)

Tilleggsutredning Trafikk og miljø forutsatt 4 felts E18, Grøner (17.01.97)

Supplerende utredning, rassikring og stasjoner, Jernbaneverket (juni 1999)

Hefte med diverse saksvedlegg (1 – 8)

Kommunedelplan bysentrum, Holmestrand kommune (20.06.01)

Saksopplysninger:

3 BEHANDLING

3.1 Forespørsel om regulering

Behandling av forespørsel om regulering er omtalt i Pbl. § 30. Grunneiere, rettighetshavere eller andre interesserte som ønsker å la utarbeid reguleringsplan bør før planlegging settes i gang forelegge reguleringssspørsmålet for det faste utvalget for plansaker. Jernbaneverket har ikke samme status som vegvesenet etter § 9 – 4, og må i denne sammenhengen sees på som en privat aktør i medhold av pbl.§ 30. Jfr. også de anbefalingene som er gitt i ”Vestfolds lille grønne” er det anbefalt å bruke tid og ressurser i tidlig planfase for å forebygge senere forsinkelser og konflikter.

3.2 Tidligere behandling

Konsekvensutredning for modernisert Vestfoldbane

Konsekvensutredningen for modernisert Vestfoldbane ble behandlet av Bystyret i sak 48/1999 (08.09.99). Vedtaket var som følger:

”Holmestrand kommune anser på nåværende tidspunkt at konsekvensene i forbindelse med valg av ny jernbanetrase med tilhørende stasjonsløsning er tilstrekkelig utredet.”

Kommunen kunne ikke behandle kommunedelplanen før konsekvensutredningen var godkjent. I brev av 13.04.00 fra Jernbaneverket region sør ble det informert om at konsekvensutredningen for parsell 5 på Vestfoldbanen var godkjent av ansvarlig myndighet. Banedirektøren var den gang gitt myndighet til å godkjenne konsekvensutredningen.

Kommunedelplan for modernisering av Vestfoldbanen parsell 5

Kommunedelplanen ble behandlet av Bystyret sak 51/2000 (21.06.00). Vedtak:

I medhold av plan- og bygningslovens § 20 – 1 fjerde ledd og § 20 – 5 første og annet ledd godkjennes kommunedelplan for modernisering av Vestfoldbanen parsell 5, forslag av juni 1996, med følgende banetrase og stasjonsløsning gjennom Holmestrand: Ytre linje Gylta – E 18 tilpasset traseløsningen uten dagsone i Mulvika, og stasjon i dagen ved eksisterende stasjonsområde.

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 plan- og bygningslovens § 16.

Vertikalforbindelse stasjon – Plataået 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 banetrase.

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 området.

3.3 Videre behandling

Saken behandles også av bystyret. Deretter følges en vanlig planprosess. Forespørsel om regulering jfr. Pbl. § 30 behandles vanligvis kun av planutvalget. Et vedtak etter Pbl. § 30 er en anbefaling, og vil blant annet ikke kunne påklages. Planarbeidets omfang og behovet for forutsigbarhet, tilsier at saken også behandles av bystyret. Det bemerkes for øvrig at Jernbaneverket av hensyn til ønske om å komme raskt i gang med forhåndsvarslingen har bedt om at saken sluttbehandles av planutvalget.

4 TILTAKET

4.1 Program for reguleringsarbeidet

Angående beskrivelsen av tiltaket vises det til vedlagte program for reguleringsarbeidet datert 30.01.08 (vedlegg 1). Det bemerkes at dette ikke er et planprogram i henhold til forskriften om konsekvensutredning. Nedenfor er noen av momentene i programmet referert:

4.1.1 Beskrivelse av parsellene

Parsell 5 strekker seg over 3 kommuner. Det nordligste punktet er ved Holm i Sande kommune, mens det sørlige punktet på parsellen ligger noen hundre meter nord for Nykirke stasjon i Re kommune. For å kunne overholde kravene til sikkerhet med hensyn til rømning fra tunnelene, prosjekteres det rømningsveier/tunneler ut i dagen for hver 1000 meter.

Parsell 5.2 Holm – Holmestrand

Strekningen er 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.

Parsell 5.3 Holmestrand - Nykirke

I Holmestrand blir det en ca. 600 meter lang dagsone. Den nye stasjonen er planlagt flyttet nærmere fjellet enn dagens. Det vil dermed bli frigjort arealer til å etablere trafikknutepunkt. 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. Den nye banen knytter seg til eksisterende kryssingsspor på Nykirke. Grette tunnel er planlagt drevet fra tverrslag ved "Peter Pan".

4.1.2 Planområdet

Jernbaneverket har vist forslag til planavgrensning på egne kartvedlegg (se vedlegg 3). 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 også tunnelareal samt alt areal som trengs i anleggsfasen. Med i planområdet inngår også arealer til tverrslag, der anleggsmaskiner skal inn og massetransport ut. Videre inngår rømningsveier, beredskapsplasser ved tunnelmunning og atkomstveier. I tillegg inngår stasjonsområdet (inkludert fjellveggen opp til plataet), parkeringsplass nord for hotellet og kryssområdet ved den gamle politistasjonen.

I beskrivelsen av planområdet har for øvrig Jernbaneverket blant annet skrevet følgende:

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

4.1.3 Endrede forutsetninger

I 1999 ble det fra Statens vegvesens side konkludert med at det ikke ville bli krevd en overordnet trafikkavviklingsrute for omkjøring. Etter hendelsene på E18 med raset i Hanekleivtunnelen har Statens vegvesen endret holdning til stenging av den gamle E18 tunnelen med tanke på beredskap.

Et nytt EU direktiv har fastsatt minste radius for jernbanelinjer gjennom stasjonsområder til 2000 meter. Dette medfører at jernbanelinja kommer nærmere fjellet enn tidligere forutsatt. Det er også gitt et nytt EU direktiv som krever mulighet for rømning fra tunneler for hver 1000 meter.

4.2 Vegnett, trafikk og beredskap

Jernbaneverket har utarbeidet rapporten Vegnett, trafikk og beredskap (30.01.08). Se vedlegg 2.

Bakgrunn

Rapporten omtaler blant annet trafikkmønster, trafikkbelastning, beredskapsplanen for E18 og risiko- og sårbarhetsanalyse ved stengning av E18. Utgangspunktet for rapporten er at bygging av dobbeltspor medfører at eksisterende vegtunnel og nordre tunnelportal blir avskåret. I en risiko- og sårbarhetsanalyse som er gjennomført av Fylkesmannen og Statens vegvesen, konkluderes det med at rv. 313 med Holmestrandstunnelen må opprettholdes som omkjøringsalternativ dersom E18 skulle bli stengt. I rapporten er det sett på ulike alternativer for å opprettholde muligheten for omkjøring.

Alternative veiløsninger

Rapporten omtaler 6 ulike alternativ (A – F). Alternativ A viser ny tunnel fra den gamle politistasjonen til eksisterende vegtunnel (tilsvarende alternativ C1a i kommunedelplanen), samt etablering av miljøgate i Rådhusgata. Eksisterende jernbanetrase benyttes som gang- og sykkelveg inn til sentrum.

I alternativ F benyttes ikke eksisterende vegtunnel. Det etableres ny hovedgata i nedlagt jernbanetrase (Jernbanegata). Det etableres bedre atkomst til platået via Nyveien med en kort ny tunnel fra Torget. Det etableres gågate i Langgata.

Kombinasjonen av alternativ A og F gir mulighet for en komplett løsning, som både dekker behovet for beredskapsvei for E18, samtidig som det gir mulighet for etablering av gågate i Langgata og bedre atkomst til platået via kort tunnel til Nyveien.

Rapporten konkluderer for øvrig med at alternativ D, det vil si tilkobling til Nyveien med tunnel i forlengelsen av Weidemannsgate (tilsvarende alternativ C2 i kommunedelplanen), ikke vil være gjennomførbar på grunn av vanskelige grunnforhold (løsmasser).

Jernbaneverket og Multiconsult har med henvisning til at den faktiske gjennomgangstrafikken er svært begrenset, og at stengning av E18 statistisk sette skjer sjelden, anbefalt løsning F også ut fra et byutviklingsperspektiv. Statens vegvesen har konkludert med at kun alternativ A, med tilkobling til gjenværende E18 tunnel, vil kunne aksepteres som beredskapsvei.

Jernbaneverket har gitt klart uttrykk for at de ikke vil kunne finansiere en kombinasjon av alternativ A og F, da dette er kostbart og utenfor tidligere fastlagte rammer. Jernbaneverket konkluderer med at det reguleres og bygges ut etter alternativ A. Alternativ F inngår i forhåndsvarselet, men vil da ikke bli bygd ut av Jernbaneverket.

Trafikksituasjonen i anleggsperioden

Tilgjengeligheten til vegtunnelen blir avskåret ved utbygging av 1. etappe fra Holm til Holmestrand. Ny atkomst til vegtunnelen kan ikke etableres før 2. etappe fra Holmestrand til Nykirke er fullført, og eksisterende spor gjennom Holmestrand fjernet. Etter gjeldende fremdriftsplan vil 1. etappe fullføres i 2011, mens 2. etappe fullføres i 2014. Dette tilsier at vegtunnelen ikke vil kunne fungere som omkjøringsveg i en periode på opp til 4 år. I forslag til Nasjonal transportplan for 2010 – 2019 er ikke andre etappe Holmestrand – Nykirke tatt med. Det er dermed meget usikkert når denne etappen kan stå ferdig. I denne perioden vil dermed eksisterende hovedveg gjennom sentrum fungere som beredskapsvei for nye E18.

Vurdering:

5 VURDERING

5.1 Konsekvensutredning (KU)

KU for tiltaket ble godkjent i sluttokument datert 10.04.00. Det er videre vedtatt kommunedelplan (21.06.00) og jernbanetraseen ligger også inne på kommuneplanen. Forholdet til KU og behov for supplerende undersøkelser er omtalt i kapittel 4 i vedlagte program. Da konsekvensutredningen ble godkjent gjaldt forskrift av 27.07.90, denne er nå erstattet av forskrift av 01.04.05.

Jfr. forskriftens vedlegg I nr. 23 skal "Jernbanelinjer for langdistansetraffikk. Investeringer i infrastruktur med en kostnad på mer enn 500 millioner kroner" alltid konsekvensutredes. Det er kommunen som er ansvarlig myndighet og som avgjøre om planarbeidet omfattes av forskriften.

Jfr. forskriftens kapittel 2.3.1 skal reguleringsplaner for tiltak i vedlegg I konsekvensutredes. Jfr. kapittel 2.3.1.1 gjøres det unntak for jernbanetiltak som er utredet på tiltaksnivå i kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan, og der reguleringsplanen er i samsvar med overordnet plan. Dette er tilfelle i denne saken og planen utløser dermed ikke krav om KU. Neste spørsmål vil være om endringene i reguleringsplanen, i forhold til det som ble lagt til grunn for konsekvensutredninger, er av en slik karakter at dette i seg selv utløser KU. I forskriftens pkt. 2.3.1.1 heter det følgende:

"Departementet legger til grunn at det kan gjøres mindre endringer av tiltaket i reguleringsplan uten at planen må behandles etter forskriften. Eksempel på slike endringer er justeringer av standard, endringer av kryssløsninger og justeringer av sporløsninger. Ved slike mindre endringer er det viktig at endringene beskrives og at virkningene beskrives eksplisitt i planforslaget. Dersom det i reguleringsarbeidet tas opp andre traséløsninger enn de som er utredet i oversiktsplan og som er i tråd med slik plan, skal reguleringsplanen behandles etter forskriften."

Med henvisning til at tiltaket tidligere er konsekvensutredet, og i tråd med vedtatt kommunedelplan og kommuneplanens arealdel, utløser ikke reguleringsplanen krav til konsekvensutredning. Videre legges det til grunn at eventuelle avvik og justeringer er av en slik karakter at disse i seg selv ikke utløser krav om ny konsekvensutredning.

5.2 Beredskapsvei for E18

Det vises til vedlegg 2 "Vegnett Holmestrand, trafikk og beredskap", Multiconsult (30.01.08). I rapporten er det dokumentert at en utbygging av nytt dobbeltspor medfører at den nordre delen av den gamle E18 tunnelen ikke lenger vil kunne benyttes.

Fylkesmannen og Statens vegvesen har i sitt arbeid med ROS analyse for E18 konkludert med at Rv. 313 Holmestrandstunnelen må opprettholdes som beredskapsvei. Statens vegvesen har konkludert med at et alternativ med tilkobling til eksisterende tunnel ved den gamle politistasjonen vil kunne aksepteres. Tilkobling lenger syd kan ikke aksepteres, da dette vil føre til at beredskapsveien vil bli ført gjennom og forbi eksisterende boligbebyggelse, skole m.v.

En kan merke seg at Jernbaneverket og Multiconsult i sin rapport anbefaler alternativ F. Dette begrunnes med at den faktiske gjennomgangstrafikken er beskjeden, og at det teoretiske behovet for beredskapsvei er svært begrenset. Alternativ F gir mulighet for ny tilkobling via kort tunnel til Nyveien, som har den største trafikkbelastningen i dag (til og fra fjellet). Videre åpner dette for at Langgata kan etableres som gågate gjennom sentrum, med Jernbanegata som ny hovedvei.

Et nærliggende ønske vil være kombinasjonen av A og F, som vil kunne gi en helhetlig løsning både for beredskapsvei og byutvikling. Jernbaneverket er tydelige på at dette ligger utenfor det de kan finansiere, og utenfor de forutsetningene som tidligere har vært lagt til grunn for planarbeidet.

Med henvisning til anbefalingene fra Fylkesmannen og Statens vegvesen når det gjelder valg av alternativ beredskapsvei synes det klart at alternativ A må legges til grunn for det videre reguleringsarbeidet. At fremtidig beredskapsvei for E18 så langt det lar seg gjøre legges utenom sentrumsbebyggelsen, vil også samsvare med de erfaringene befolkningen i Holmestrand har når det gjelder sannsynligheten for at E18 stenges i kortere eller lengre perioder.

Jernbaneverket har tatt inn Jernbanegata i forhåndsvarselet, med understreket at de kun er innstilt på å utarbeide en flateregulering uten forutgående detaljplan. De vil videre ikke bidra til å finansiere en eventuell bygging av ny vei. Skal dette realiseres må kommunen jobbe med Statens vegvesen og sentrale myndigheter med tanke på mulig finansiering. Det bemerkes at tilkoblingen til Nyveien via kort tunnel ikke er vist på det foreslåtte varslingsområdet. Jernbaneverkets forpliktelser med tanke på opprydding og istandsetting av den nedlagte jernbanetraseen avklares i utbyggingsavtalen.

Slik det fremgår av vedlagte forslag til planavgrensning er ikke Rådhusgata på strekningen fra stasjonen til krysset ved den gamle politistasjonen tatt med i planområdet. De tilgrensende kvartalene nr. 20 og nr. 26 er heller ikke tatt med. Det vil være hensiktsmessig at en får regulert hele beredskapsveien for E18 gjennom sentrum uten et slikt brudd. Videre vil funksjonen som beredskapsvei kunne få konsekvenser for nærliggende boligbebyggelse. Det forutsettes derfor også at de tilgrensende kvartalene nr. 20 og nr. 26 inngår i planområdet.

Alternativ A for beredskapsvei med tilkobling til eksisterende tunnel ved den gml. politistasjonen legges til grunn for planarbeidet. Utformingen av krysset må reguleres slik at en eventuell fremtidig tilkobling av hovedvegen til Jernbanegata blir mulig. Rådhusgata må inngå i planforslaget. Planområdet utvides med mulig tilkobling til Nyveien (alternativ F).

5.3 Stasjonsområdet

Stasjonsområdet er omtalt i programmets kapittel 4.4.10. Det legges opp til etablering av et kollektivknutepunkt på Holmestrand stasjon med buss og taxi. Dette vil frigi andre arealer i sentrum. Stasjonsområdet er planlagt bygd helt om. Dette omfatter stasjonen med perronger, trapper og ramper, kollektivterminal, taxiholdeplass, kort- og langtidsparkering for biler, sykler og mopeder, Eksisterende stasjonsbygning foreslås revet og erstattet av et nytt bygg. Det er utarbeidet en skisse som viser en mulig utforming av området.

I rapporten "Skinner og Minner" (1994) heter det blant annet følgende om stasjonsområdet (side 72):

"Det er kanskje enestående for Holmestrand at jernbanen som ble anlagt utenfor byen fremdeles ligger på utsiden av det som oppfattes som bykjernen. En rekke forhold som er påvist over gjorde at byen ikke utviklet seg nordover. Stasjonen har aldri grodd fast og inn i bystrukturen, men forblitt en blindtarm. En flytting av stasjonsfunksjonen medfører derfor ikke overskjæring av sterke strukturelle bånd. Dertil kommer at bygningene ikke har spesielt høy verdi."

I Bystyrets vedtak den 21.06.00 het det følgende i pkt. 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 området."

Den fremlagte skissen for området (programmets side 11) viser området tilrettelagt for parkering på bakkeplan og oppstillingsplasser for bus og taxi. Forslaget vil innebære en opprydding, og for så vidt forskjønnelse i forhold til dagens situasjon, men bringer ikke området funksjonsmessig

nærmere bykjernen. Skal dette skje bør det legges til rette for både bygging av parkeringshus og bebyggelse for næringsvirksomhet, det vil si et mer bymessig utnyttet område. Dette vil ikke nødvendigvis skje i første fase, men bør legges inn i reguleringsplanen som en mulighet på sikt.

Reguleringsplanen må legges til rette for en tyngre og mer bymessig utnyttelse enn vist på skissene, med mulighet for utbygging av parkeringshus og sentrumsbebyggelse.

5.4 Etterbruk av nedlagt jernbanespor

Fremtidig bruk av eksisterende jernbanespor er et vesentlig moment, men har fått forholdsvis begrenset omtale i forslag til program for reguleringsarbeidet. I programmet har Jernbaneverket skrevet at det vil bli fristilt store arealer, og at *”det forsettes at Holmestrand kommune snarest mulig får igangsatt en prosess for å avklare eventuelt hva man ønsker å benytte de ulike arealene til”*.

Når det gjelder arealene nord for Holmestrand stasjon heter det i retningslinjenes pkt. 6.1 til kommuneplanens arealdel (2004 – 2016) at eksisterende jernbanetrase fra Holmestrand stasjon til Sande får status som kyststi når ny trase ferdigstilles.

Når det gjelder fremtidig bruk av arealene gjennom sentrum (jernbanetraseen langs Jernbanegata), inngår dette arealet i forslaget til forhåndsvarsel. Fremtidig bruk av dette arealet til veiformål vil kunne bli avklart i forbindelse med planprosessen. Selv om en slik løsning har vært foreslått flere ganger, og for så vidt også er anbefalt av Jernbaneverket/Multiconsult i vedlagte rapport (vedlegg 2), vil det nødvendigvis være utfordringer med en slik løsning knyttet til for eksempel eksisterende bebyggelse. Opprydding og fjerning av høybanen vil være vesentlige momenter i en utbyggingsavtale.

Det bemerkes at Jernbaneverket i forslaget til utredningsprogram i kapittel 4.4.9 trafikkanalyse sier følgende om etterbruken av Jernbanegata: *”Imidlertid vil ikke Jernbaneverket påta seg ansvar for bygging av ny hovedvei i Jernbanegata gjennom sentrum. I varslingsområdet inngår Jernbanegata frem til Sykeshusveien 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.”*

For eksisterende jernbanetrase syd for sentrum er det allerede satt i gang en prosess i regi av Dunkebekk Vel for å komme frem til et forslag til etterbruk av traseen. Traseen inngår ikke i forhåndsvarslet, og om det vil bli behov for regulering er foreløpig ikke avklart.

5.5 Steinmasser

Store mengder sprengstein, fortrinnsvis tunnelstein må plasseres eller etterbrukes på en eller annen måte. Det er anslått et sted mellom 1,2 millioner m³ til 1,7 millioner m³ fjellmasser. Så langt ser det ut til at eksisterende pukkverk vil kunne ta i mot alle massene. Det har blant annet vært kontakt med Solumåsen pukkverk (Holmestrand) og Franzefoss Hanekleiva (Sande).

Kommunen har videre gitt signaler om at det kan være aktuelt med deponering i sjø i områdene ved Felleskjøpet, nord for Hakan og i området ved Holmestrand hotell. I forbindelse med reguleringsplanen for Krana – Hakan utførte Multiconsult geotekniske vurderinger. Det er blant annet konkludert med at foreslått utfylling vest for Hakan (småbåthavn) kan gjennomføres.

Angående mulighetene for utfylling i området ved Felleskjøpet jobber Multiconsult med dette i forbindelse med det pågående planarbeidet. Konklusjonene så langt er at en utfylling i sjø ikke vil kunne gjennomføres, og at det heller ikke vil ha noen hensikt å gjennomføre ytterligere undersøkelser i sjø for å underbygge denne konklusjonen. Angående mulighet for utfylling nord

for Hakan og ved hotellet, vil dette sannsynligvis kreve boringer fra båt. Kommunen har bedt om tilbud på dette.

Massedeponier er omtalt i kapittel 4.4.5 i utkastet til program for planarbeidet. Det heter at Jernbaneverket har under utarbeidelse en rapport som redegjør for hvor overskuddsmasser fra tiltaket kan benyttes. Det heter videre at ønsker og behov fra de berørte kommunene vil bli prioritert, og at massene må fordeles ut fra miljøkriterier og hva som er samfunnstjenelig.

Bruk av steinmasser må innarbeides i utbyggingsavtalen. Det gjennomføres en nærmere vurdering av mulighet for utfylling i sjø i kommunal regi.

5.6 Kulturminner

Forholdet til kulturminnene innenfor planområdet er ikke omtalt spesielt i forslaget til program for planarbeidet, men det er forutsatt at konsekvensene for kulturminner utredes.

Konsekvensene for kulturminner i forbindelse med modernisering av Vestfoldbanen er blant annet vurdert i en egen delrapport. "Skinner og minner" Fylkeskultursjefen i Vestfold (september 1994). Rapporten inngikk som del av konsekvensutredningen for Vestfoldbanen. Det ble også utarbeidet en Byform- og strukturanalyse av Holmestrand (24.05.94).

Slik det fremgår av rapporten "Skinner og minner" er den nederste delen av bebyggelsen i Nordre Klev fjernet, bla. som følge av Holmestrandstunnelen. Kontinuiteten i gateløpet Nordre – Klev – Kirkegaten - bryggene ble brutt som følge av anleggelse av jernbanen og senere anleggelse av hovedveien i Rådhusgata.

Angående konsekvenser uttrykkes det bekymring for verneverdig bebyggelse i området fra Rådhusplassen og sørover som følge av omlegging av riksveien nordfra og fjerning av banelegemet. Det er blant vist til Bakgaten 4 – 6 og bebyggelsen i Bakken. Det er pekt på at baneanlegget i seg selv er et kulturminne av betydelig interesse, også teknologisk med datidens løsning med høybane gjennom byen. Kvartalsbebyggelsen er orientert etter jernbanen, både Vestfoldbanen og den for lengst nedlagte Hvitvingfossbanen.

Kirken med tilgrensende område samt bebyggelsen langs Kirkegaten (kvartal 21 og 25) er på kommunedelplanen for bysentrum (20.06.01) vist som verneverdig bebyggelse (bevaring). Den gamle politistasjonen er foreslått fredet. På kommuneplanens arealdel (2004 – 2016) er området ved Nordre Klev markert som kulturmiljø med meget store verdier.

Holmestrand kirke er fra 1674. Kirken er en av 4 Y – formede kirker i landet, og den største med 300 sitteplasser. Høsten 2007 ble det igangsatt omfattende avdekkings- og gravearbeider rundt kirken for å avdekke skadeomfanget. Det er også gjennomført en undersøkelse av grunnforholdene. Kommunen har bevilget midler til istandsettingsarbeid både i 2007 og 2008.

Det er foreløpig ikke utarbeidet detaljerte byggeplaner for utbygging av jernbanen og detaljene rundt dette er derfor ikke kjent. På grunn av plassering av de nye sporene og manglende overdekning med fjell vil det kunne bli en byggegrop for kulvert/miljøtunnel inn mot fjellveggen forbi kirken. Byggearbeidene vil blant annet kunne få konsekvenser for bruken av kirken i anleggsperioden, og også for fremdriften i arbeidet med å restaurere kirken.

Konsekvensene for kulturminnene, og da spesielt kirken, vil først bli klart når detaljene i byggeplanene blir bedre kjent. Deler av bebyggelsen og tilhørende områder vil måtte reguleres til spesialområde bevaring. I forbindles med forhåndsvarslet vil det også komme frem hvilke synspunkter kulturminnemyndighetene har på det videre planarbeidet.

5.7 Vertikalforbindelse

I forslaget til planprogram kapittel 4.4.10 om nytt stasjonsområde heter det blant annet følgende:

”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 pendelrute for buss. Jernbaneverket vil ikke utrede alternativ med heisforbindelse.”

På kommuneplanens arealdel (2004 – 2016) er det i retningslinjene i kapittel 6.2, som omtaler nye ledd i veinettet, lagt inn som forslag en tunnel for buss i Nordre Klev. Traseen er også vist på temakart 4. Busstraseen er vist mellom bysentrum/jernbanestasjonen og Hvitsteintoppen. På kommunedelplanen for bysentrum er nordre Klev vist som eksisterende gangsti.

I bystyrets vedtak av kommunedelplanen heter det i pkt. 3 at: *”Vertikalforbindelse Stasjon – Plataet må inngå i videre planlegging av Vestfoldbanen, parsell 5.”* I saksutredningen var det den gang under avsnittet om vertikalforbindelse nevnt både heis og pendelbuss i Kleiva. Det ble satt som forutsetning i saksutredningen at en i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen måtte innlemme utfordringen med en god kontakt til kundegrunnlaget oppe på fjellet.

Selv om ikke kostnadene med en heisløsningen er kjent må det antas at en vurdering av kostnader og nytte, vil tilsi at dette vanskelig kan prioriteres i forhold til andre trafikktiltak kommunen måtte ønske for sentrum. Jernbaneverket har gitt klart uttrykk for at en heisløsning er uaktuell. Løsningen med pendelrute for buss i Nordre Klev, som blant annet forutsetter tunnel på grunn av stigningsforholdene, kan også synes som en dyr løsning. Med henvisning til tidligere vedtak i Bystyret foreslås det likevel i innstillingen at vurderingen av disse elementene inngår i utredningen av reguleringsplanen, slik at en får frem et komplett bilde når det gjelder mulige løsninger for vertikalforbindelse.

Utredning av mulige vertikalforbindelser mellom stasjonen og plataet må inngå i planarbeidet. Med vertikalforbindelse menes både pendelbuss, heisløsning og gang- og sykkelvei.

5.8 Beredskapsvei i anleggsperioden

En sammenhengende utbygging av hele jernbanestrekningen forutsetter nødvendige bevilgninger. Gitt at dette ikke skjer, og at det kun i første omgang er fase 1 (Holm – Holmestrand) som realiseres, vil Rådhusgate/Langgata være eneste alternativ som beredskapsvei gjennom sentrum. Gitt et slikt resultat må det sikres en mulig tilkobling til den gamle E18 tunnelen nord for stasjonsområdet, for eksempel med kulvert, bru eller planovergang.

Selv med en sammenhengende utbygging av de to etappene vil hovedgata gjennom sentrum fungere som beredskapsvei i en periode opp mot 4 år. Slik denne parsellen nå står i Nasjonal transportplan er det mulighet for at denne perioden kan bli på 10 år eller mer. I planleggingen må det derfor inngå en detaljplan for oppgradering av Langgata gjennom sentrum. Det antas at dette dreier seg om tiltak innenfor eksisterende veiareal, og at det ikke vil være nødvendig med utarbeidelse av reguleringsplan.

Uansett fremdrift i prosjektet må det forutsettes at Statens vegvesen tar en gjennomgang av beredskapsplanen og tilhørende rutiner, med tanke på minimalisering av stengningstid ved ulykker og alternative omkjøringsveier.

Tilkobling til den gamle E18 tunnelen nord for stasjonsområdet ved realisering av etappe 1 (Holm – Holmestrand) må inngå i reguleringsplanen. Det må utarbeides detaljplan for oppgradering av Langgata gjennom sentrum med tanke på bruk som beredskapsvei i anleggsperioden. Det må

foretas en gjennomgang av beredskapsplanen for E18 med tanke på stengningstid ved ulykker og alternative omkjøringsveier.

5.9 Planens avgrensning

Avgrensningen av planområdet er beskrevet i planprogrammets kapittel 2.2. Videre er det utarbeidet 3 stk. kartvedlegg som viser selve varslingsområdet. Hvem som skal varsles er omtalt i kapittel 6.1.

Varslingsområdet omfatter jernbanelinjen, tilliggende veiareal, stasjonsområde, anleggs- og riggområde samt tverrslag. Over tunnelen er det vist en sone på 50 meter, og over tverrslagene en sone på 100 meter. I tverrslaget ved Bogen inngår også atkomstvei ned til riksveien.

Ved tverrslaget nord for Sjøskogen er det i tillegg til atkomstvei tatt med et større rigg og anleggsområde. Den nordre tunnelen (Ramberg tunnel) er forutsatt drevet fra Holm i nord og fra dette tverrslaget (i rapporten omtalt som nedlagt steinbrudd ved Fulsås). Den søndre tunnelen er planlagt drevet fra området ved Peter Pan. Planavgrensningen omfatter her også deler av eiendommen til Felleskjøpet ned mot sjøen. Jernbaneverket har opplyst at de har tatt med dette området ved sjøen med tanke på midlertidig bruk til brakker.

Med henvisning til at det er ønskelig å få regulert en sammenhengende beredskapsvei må planområdet utvides med Rådhusgata og de tilliggende kvartalene nr. 20 og 26. Det er forslått at eksisterende jernbanelinje langs Jernbanegata reguleres, men tilkoblingen til Nyveien som er et vesentlig moment inngår ikke. Det forsettes derfor at planområdet utvides med mulig tilkobling til Nyveien via tunnel (alternativ F). Vurdering av fremtidig utnyttelse av fyllingen sør for Felleskjøpet inngår i det planarbeidet kommunen har igangsatt for dette området.

5.10 Utbyggingsavtale

Lov om regulering av utbyggingsavtaler trådte i kraft den 01.07.06. I reglene er det lagt inn en forutsetning om at kommunestyret har fattet et vedtak om bruk av slike avtaler i kommunen. Bystyret vedtok retningslinjer for utarbeidelse av utbyggingsavtaler jfr. Pbl. § 64A den 22.08.07 (sak 68/07). I loven er det forutsatt at arbeidet med utbyggingsavtalen følger reguleringsplanprosessen. Endelig inngåelse av utbyggingsavtalen kan ikke skje før reguleringsplanen er godkjent.

Utbyggingen vil berøre teknisk infrastruktur som vei, vann og avløp m.v. I tillegg er det aktuelt for kommunen å overta store arealer i tilknytning til eksisterende jernbanelinje, blant annet til bruk som fremtidig gang- og sykkelvei. Bruken av nedlagt jernbanetrase er et vesentlig moment i saken.

Forholdet til utbyggingsavtaler er ikke nevnt spesielt i forslaget til program for utredningsarbeidet, men er omtalt i kapittel 4.4.11 om fremtidige planer for eksisterende jernbanespor. Det er oppgitt at Jernbaneverket ønsker å inngå en utbyggingsavtale.

Det er vanlig praksis å varsle arbeidet med utbyggingsavtalen samtidig med forhåndsvarslet av planarbeidet. Med henvisning til ønske fra Jernbaneverket om en parallell behandling av utbyggingsavtalen legges dette til grunn og tas inn i forhåndsvarselet. Det vises til Pbl. 64c.

5.11 Økonomiske konsekvenser

Generelt må det antas at gjennomføring av prosjektet med bedre jernbanetilbud, ny kollektivterminal og de mulighetene som ligger i arealene som frigjøres til andre formål vil være gunstig for byutviklingen og dermed også for kommunens økonomi på lengre sikt.

Utbygging av jernbanen vil berøre teknisk infrastruktur som vei, vann og avløp m.v. I den forbindelse kan blant annet nevnes at hvis Langgata i en periode over flere år vil fungere som beredskapsvei for E18, vil det ikke være akseptabelt at denne må stenges på grunn av nødvendig utskifting eller brudd i VA – anlegg. Eksisterende VA – anlegg i området er i dårlig forfatning. I tillegg er det aktuelt for kommunen å overta store arealer i tilknytning til eksisterende jernbanelinje som skal legges ned, blant annet til bruk som fremtidig gang- og sykkelvei.

Det forsettes derfor før planene legges frem for 1. gangsbehandling at det gjøres en økonomisk vurdering av tiltaket. Utbyggingsavtalen blir i denne sammenheng et vesentlig moment, hvor en får klarlagt hvilke økonomiske forpliktelser både utbygger og kommunen vil få.

Innstilling:

Reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor for Jernbanen på strekningen Holm, Holmestrand til Nykirke kan starte opp. Det vises til Pbl. § 30. Det gis følgende anbefalinger:

1 Beredskapsvei for E18

Alternativ A for beredskapsvei med tilkobling til eksisterende tunnel ved den gml. politistasjonen legges til grunn for planarbeidet. Utformingen av krysset må tilpasses en mulig fremtidig tilkobling til Jernbanegata.

2 Stasjonsområdet

Reguleringsplanen må legge til rette for en tyngre og mer bymessig utnyttelse av stasjonsområdet enn vist på fremlagte skisser. Utbygging av parkeringshus og sentrumsbebyggelse må vurderes.

3 Etterbruk av eksisterende Jernbanetrase gjennom sentrum (Jernbanegata)

Det forutsettes at det utarbeides en detaljplan til grunnlag for etterbruk av eksisterende jernbanetrase gjennom sentrum langs Jernbanegata (alternativ F).

4 Kulturminner

Utredning av konsekvensene for kulturminnene og bygningsmiljøet må inngå i planarbeidet. Det forutsettes spesiell fokus på Holmestrand kirke.

5 Vertikalforbindelse

Utredning av mulige vertikalforbindelser mellom stasjonen og plataet må inngå i planarbeidet. Med vertikalforbindelse menes pendelbuss, heisløsning og gang- og sykkelvei.

6 Beredskapsvei i anleggsperioden

Av hensyn til beredskapssituasjonen i anleggsperioden og eventuell opphold mellom parsell 1 og parsell 2 må det sees spesielt på tilkobling til E18 tunnelen nord for stasjonen, detaljplan for oppgradering av Langgata og beredskapsplanen for E18.

7 Planens avgrensning

Planområdet utvides med Rådhusgata og tilgrensende kvartaler nr. 20 og 26, samt tilkobling til Nyveien ved torget (alternativ F). Areal ved sjøen sør for Felleskjøpet tas ut av planområdet.

8 Utbyggingsavtale

Arbeidet med utbyggingsavtale tas inn i forhåndsvarselet jfr. Pbl. 64c. I tillegg til teknisk infrastruktur som vei, vann og avløp m.v., vil etterbruk av eksisterende jernbanetraseer og disponering av steinmasser til kommunal bruk være viktige momenter.

27.02.2008 Behandlingen i utvalg for regulering og kommunalteknikk

Forslag fra Grimsrud (H) og Opsett (Frp):

Som rådmannens innstilling med følgende endringer:

Pkt 1: Alternativ A erstattes med alternativ A + F. Ordet mulig utgår.

Pkt 3: Alternativ F i parantes erstattes av A + F.

Forslag fra Taanevig (BBL):

Nytt pkt 1:

Det anlegges ikke beredskapsvei i sentrumsområdene. Det utredes alternativer lenger vest, utenfor kommunens befolkningsområder.

Forslag fra Finden (SP)

Nytt pkt 1:

RV 313 i Holmestrandstunnelen må opprettholdes som beredskapsveg.

Nytt pkt 2.

Stasjonsområdet reguleres slik at stasjonen etableres med trase for RV 313 oppe på lokket over ny jernbanestasjon. Eksisterende vegtunnel forutsettes opprettholdt.

Forslag fra Gregersen (AP)

Alternativ B for beredskapsvei med tilkobling til eksisterende tunnel ved Weidemannsgate legges til grunn for planarbeidet.

Finden trakk sitt forslag, og fremmet et nytt:

Reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Holm – Holmestrand til Nykirke kan ikke startes opp. Nytt dobbeltspor må i sin helhet legges i fjell forbi stasjonsområdet. Dette vil kreve ny konsekvensutredning.

Votering:

Findens forlag falt med 6 mot 1 stemme. (Finden)

Taanevigs forslag falt mot 2 stemmer (Taanevig og Finden)

Gregersens forslag falt med 4 mot 3 stemmer (Gregersen, Weltzien og Sten)

Grimsrud og Opsetts forslag ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer. (Gregersen, Weltzien og Sten)

Det ble votert over de enkelte punktene i innstillingen:

Punktene 1, 2, 3, 4, 5, 7 og 8 ble enstemmig vedtatt.

Punkt 6 ble vedtatt med 6 mot 1 stemme (Taanevig BBL)

UTVALGET FOR REGULERING OG KOMMUNALTEKNIKK henstiller til BYSTYRET å gjøre følgende VEDTAK:

Reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor for Jernbanen på strekningen Holm, Holmestrand til Nykirke kan starte opp. Det vises til Pbl. § 30. Det gis følgende anbefalinger:

1 Beredskapsvei for E18

Alternativ A + F for beredskapsvei med tilkobling til eksisterende tunnel ved den gml. politistasjonen legges til grunn for planarbeidet. Utformingen av krysset må tilpasses en fremtidig tilkobling til Jernbanegata.

2 Stasjonsområdet

Reguleringsplanen må legge til rette for en tyngre og mer bymessig utnyttelse av stasjonsområdet enn vist på fremlagte skisser. Utbygging av parkeringshus og sentrumsbebyggelse må vurderes.

3 Etterbruk av eksisterende Jernbanetrase gjennom sentrum (Jernbanegata)

Det forutsettes at det utarbeides en detaljplan til grunnlag for etterbruk av eksisterende jernbanetrase gjennom sentrum langs Jernbanegata (alternativ A+F).

4 Kulturminner

Utredning av konsekvensene for kulturminnene og bygningsmiljøet må inngå i planarbeidet. Det forutsettes spesiell fokus på Holmestrand kirke.

5 Vertikalforbindelse

Utredning av mulige vertikalforbindelser mellom stasjonen og plataet må inngå i planarbeidet. Med vertikalforbindelse menes pendelbuss, heisløsning og gang- og sykkelvei.

6 Beredskapsvei i anleggsperioden

Av hensyn til beredskapssituasjonen i anleggsperioden og eventuell opphold mellom parsell 1 og parsell 2 må det sees spesielt på tilkobling til E18 tunnelen nord for stasjonen, detaljplan for oppgradering av Langgata og beredskapsplanen for E18.

7 Planens avgrensning

Planområdet utvides med Rådhusgata og tilgrensende kvartaler nr. 20 og 26, samt tilkobling til Nyveien ved torget (alternativ A +F). Areal ved sjøen sør for Felleskjøpet tas ut av planområdet.

8 Utbyggingsavtale

Arbeidet med utbyggingsavtale tas inn i forhåndsvarselet jfr. Pbl. 64c. I tillegg til teknisk infrastruktur som vei, vann og avløp m.v., vil etterbruk av eksisterende jernbanetraseer og disponering av steinmasser til kommunal bruk være viktige momenter.

11.03.2008 Bystyrets behandling:

Forslag fra Jan M. Gregersen, AP:

Endring av pkt. 1 Beredskapsvei for E 18:

Alternativ B for beredskapsvei med tilkobling til eksisterende tunnel ved Weidemannsgate legges til grunn for planarbeidet.

Forslag fra Stig Atle Vange, SV:

Endring til pkt 5; andre setning:

Med vertikalforbindelse menes primært en heisløsning.

Som inngang til gruppemøte ble det holdt en utformell prøvevotering over punkt 1 der alternativ A + F fikk 16 stemmer og alternativ B 11 stemmer.

Forslag fra Gerd M. Monsen, AP:

Endring av pkt. 1 Beredskapsvei for E 18:

Bystyret ber om at alternativ A + F og alternativ B utredes nærmere og forelegges bystyret i juni eventuelt september.

ENDELIG VOTERING:

Gregersens forslag til endring av punkt 1 fikk 9 stemmer (Aas-Haug, Monsen, Gregersen, Bringaker, Weltzien, Dokka, Maurstad, Thorrud og Kaworek) og falt.

Ved alternativ votering mellom utvalget for regulering og kommunalteknikk forslag bortsett fra punkt 5 og Monsens forslag, ble utvalget for regulering og kommunalteknikk forslag vedtatt med 18 mot 9 stemmer (Aas-Haug, Monsen, Gregersen, Bringaker, Weltzien, Dokka, Maurstad, Thorrud og Kaworek).

Ved alternativ votering mellom Vanges forslag til endring av punkt 5 og utvalget for regulering og kommunalteknikk forslag til punkt 5, ble Vanges forslag vedtatt med 18 mot 9 stemmer (Aas-Haug, Monsen, Gregersen, Bringaker, Weltzien, Dokka, Maurstad, Thorrud og Kaworek).

B-014/08 BYSTYRETS Vedtak:

Reguleringsplanarbeid for nytt dobbeltspor for Jernbanen på strekningen Holm, Holmestrand til Nykirke kan starte opp. Det vises til Pbl. § 30. Det gis følgende anbefalinger:

1 Beredskapsvei for E18

Alternativ A + F for beredskapsvei med tilkobling til eksisterende tunnel ved den gml. politistasjonen legges til grunn for planarbeidet. Utformingen av krysset må tilpasses en fremtidig tilkobling til Jernbanegata.

2 Stasjonsområdet

Reguleringsplanen må legge til rette for en tyngre og mer bymessig utnyttelse av stasjonsområdet enn vist på fremlagte skisser. Utbygging av parkeringshus og sentrumsbebyggelse må vurderes.

3 Etterbruk av eksisterende Jernbanetrase gjennom sentrum (Jernbanegata)

Det forutsettes at det utarbeides en detaljplan til grunnlag for etterbruk av eksisterende jernbanetrase gjennom sentrum langs Jernbanegata (alternativ A+F).

4 Kulturminner

Utredning av konsekvensene for kulturminnene og bygningsmiljøet må inngå i planarbeidet. Det forutsettes spesiell fokus på Holmestrand kirke.

5 Vertikalforbindelse

Utredning av mulige vertikalforbindelser mellom stasjonen og plataet må inngå i planarbeidet. Med vertikalforbindelse menes primært en heisløsning.

6 Beredskapsvei i anleggsperioden

Av hensyn til beredskapssituasjonen i anleggsperioden og eventuell opphold mellom parsell 1 og parsell 2 må det sees spesielt på tilkobling til E18 tunnelen nord for stasjonen, detaljplan for oppgradering av Langgata og beredskapsplanen for E18.

7 Planens avgrensning

Planområdet utvides med Rådhusgata og tilgrensende kvartaler nr. 20 og 26, samt tilkobling til Nyveien ved torget (alternativ A +F). Areal ved sjøen sør for Felleskjøpet tas ut av planområdet.

8 Utbyggingsavtale

Arbeidet med utbyggingsavtale tas inn i forhåndsvarselet jfr. Pbl. 64c. I tillegg til teknisk infrastruktur som vei, vann og avløp m.v., vil etterbruk av eksisterende jernbanetraseer og disponering av steinmasser til kommunal bruk være viktige momenter.

