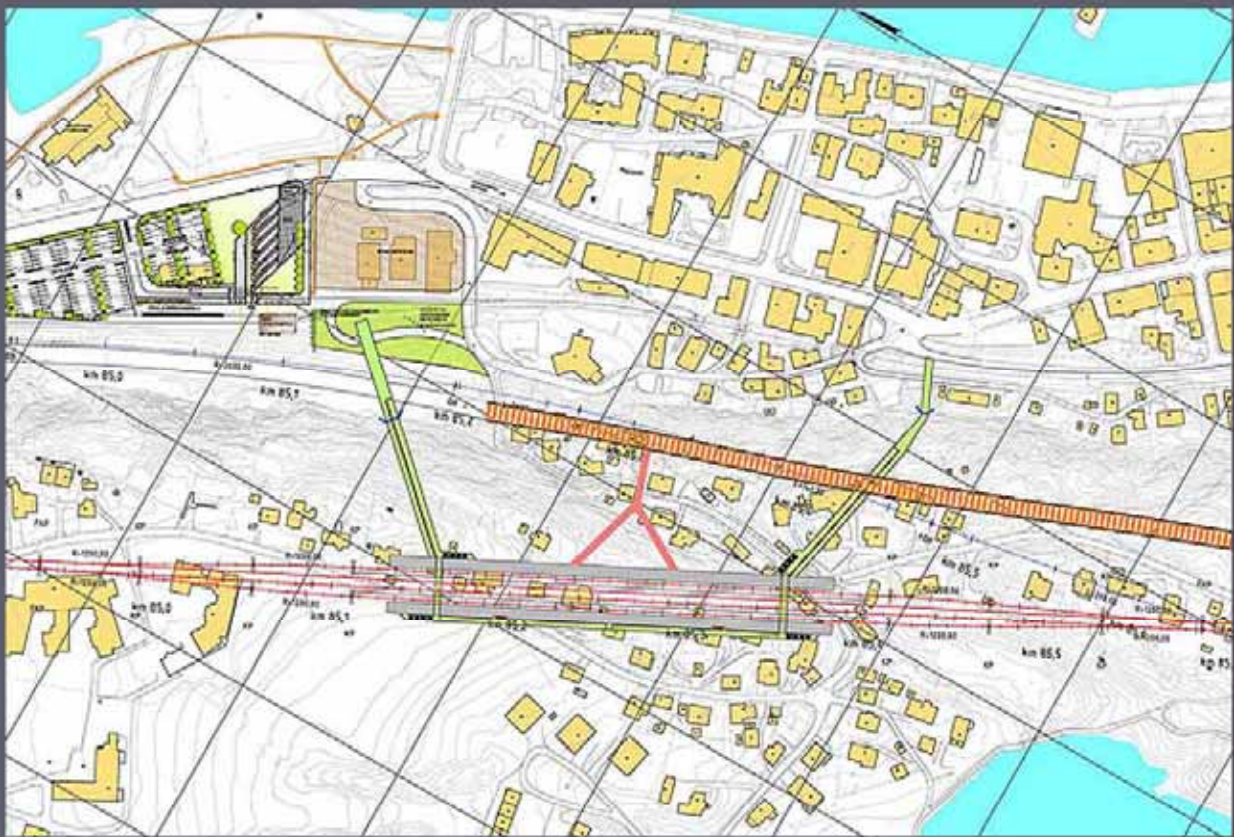


Holmestrand kommune

Forslag til planprogram for Holmestrand stasjon i fjell

Vestfoldbanen parsell 5

Nytt dobbeltspor Holm - Holmestrand - Nykirke



FORORD	3
1 INNLEDNING	4
1.1 BAKGRUNN.....	4
1.2 HVORFOR STASJON I FJELL?	4
1.3 PLANOMRÅDET	5
2 BESKRIVELSE AV TILTAKET	7
3 FORHOLDET TIL KU-PLIKTEN.....	9
4 VIRKNINGER AV STASJON I FJELL	10
4.1 TILGJENGELIGHET	10
4.2 REISEOPPLEVELSE	10
4.3 LUFTRYKK OG HASTIGHET	10
4.4 STRUKTURSTØY/VIBRASJONER	11
4.5 FORURENSNING	11
4.6 NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV	11
4.7 LANDSKAPS- OG BYBILDE.....	11
4.8 KULTURMILJØ	12
4.9 NATURMILJØ	12
4.10 NATURRESSURSER	12
4.11 MASSEBALANSE OG -DEPONIER	12
4.12 AREALUTVIKLING.....	12
4.13 REGIONALE VIRKNINGER	13
4.14 ANLEGGSGJENNOMFØRING	13
4.15 RISIKO OG SÅRBARHET	13
4.16 MILJØOPPFØLGING.....	14
5 BEHOV FOR UTREDNINGER	15
6 PLANPROSESS	16
6.1 OFFENTLIG INFORMASJON OG MEDVIRKNING	16
6.2 FRAMDRIFT	16
7 REFERANSER.....	17

FORORD

Reguleringsplanen for Vestfoldbanen parsell 5 Holm–Holmestrand–Nykirke ble vedtatt av Bystyret i Holmestrand 02.04.09. Samferdselsdepartementet har bedt Jernbaneverket vurdere ny traséføring forbi Holmestrand stasjon for å legge til rette for at tog kan passere i høyere hastighet enn det dagens reguleringsplan legger opp til. Dette medfører at både spor og stasjon må flyttes inn i fjell. Det settes nå i gang en planprosess med sikte på å utarbeide en reguleringsplan for denne løsningen.

Dette planprogrammet beskriver tiltaket, forholdet til eksisterende planer og utredninger, og hvilke forhold som må belyses i forbindelse med omreguleringen.

Norconsult AS ved Thora Heieraas er Jernbaneverkets konsulent for reguleringsplanprosessen som nå startes opp. Multiconsult AS ved arealplanlegger Kristin Dale Selvig og naturforvalter Vegard Meland har bistått Norconsult med utarbeidelse av planprogrammet. Prosjektleder hos Jernbaneverket er Stine Ilebrekke Undrum.

Eventuelle merknader sendes til
Jernbaneverket Utbyggingsdivisjonen
Postboks 217 Sentrum
0103 Oslo
Att. Stine Ilebrekke Undrum

Eller per e-post til holmnykirke@jbv.no

Frist for å komme med merknader: 29. mai 2009

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Dagens bane fra Holm til Nykirke er 16,7 km lang og har i dag samme trasè som ved åpningen i 1881/82. Dett er den strekningen med dårligst geometrisk standard på Vestfoldbanen. Strekningen er preget av dårlig kurvatur og lav standard og går gjennom rasutsatte partier pga dårlige grunnforhold. Det fører til at det er lav fremføringshastighet på strekningen. Nytt dobbeltspor vil gi gevinst i form av redusert reisetid, økt kapasitet og punktlighet for regiontrafikken, og vil bidra til de miljø- og samferdselspolitiske målsetninger om at trafikkveksten i hovedsak skal tas ved kollektive transportmidler.

Planleggingen av parsell 5 mellom Holm og Nykirke startet opp i 1993 gjennom fylkesdelplan for jernbanen gjennom Vestfold. Det er i årene etter dette utarbeidet hovedplan samt konsekvensutredning i to faser og nytt dobbeltspor er lagt inn i kommuneplanene i de tre kommunene som er berørt. De berørte kommunene har nylig også vedtatt reguleringsplaner for det nye dobbeltsporet. I Holmestrand ble reguleringsplanen vedtatt av bystyret 02.04.09.

Strekningen er planlagt med en dimensjonerende hastighet på 200 km/t. Det er imidlertid ikke mulig å legge stasjon i dagen i Holmestrand uten å benytte kurvatur som gir en hastighetsbegrensning på 130 km/t over stasjonsområdet. Dette er tidligere blitt godkjent ut ifra at alle tog er planlagt å stoppe på Holmestrand stasjon.

Under detalj- og reguleringsplanarbeidet har det fremkommet en rekke forhold (bl.a. nye krav til horisontalkurvatur over plattform, $R_{\min}=2000\text{m}$) som er fordyrende og skaper ekstra utfordringer i forbindelse med dagsonen i Holmestrand. Dette gjelder sikringsarbeider i forbindelse med nærføring til den fredede Holmestrand kirke, krav fra Holmestrand kommune og Statens vegvesen i forbindelse med beredskapsvei gjennom sentrum, omlegging av Rv.313 og etablering av nytt påbygg for vegtunnelen, omfattende sikringsarbeider og diverse rastiltak av Holmestrandsveggen og grunnforsterkningsarbeider for banen gjennom Holmestrand.

Det er stadig økende fokus på høyhastighetsbaner. Jernbaneverket har via Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 blitt bedt om å revurdere trasèføringen forbi Holmestrand for å legge til rette for at tog kan passere i høyere fart enn dagens planer legger opp til.

Det startes derfor opp planprosess med sikte på å tilpasse den nye traseen til en banestrekning med muligheter for hastigheter opp mot 250 km/t. Spor og plattformer legges inn i Holmestrandsfjellet. Stasjonsbygning foreslås lagt delvis inn i fjellet.

1.2 Hvorfor stasjon i fjell?

Det planlegges nå for en trase med minimum horisontalkurveradius på 3400 m. Tidligere prosjektert løsning hadde kurver ned i $R=1000\text{ m}$ gjennom Holmestrand. Begrunnelsen er ønsket om å være fremtidsrettet og legge til rette for kjøring med høyhastighetstog gjennom Holmestrand stasjon.

Stasjon i fjell i Holmestrand er tidligere utredet i forbindelse med hovedplanarbeidet og KU på strekningen. Løsningen ble den gang forkastet ut ifra kostnadsvurderinger, usikkerhet med

hensyn på avvisningseffekt og synlighet i bybildet. Imidlertid har løsningen blitt aktuell på ny med hensyn til ønske om økt hastighet.

I tillegg er det også flere andre fordeler ved å flytte spor og stasjon inn i fjell:

- Holmestrandstunnelen(rv313) kan beholdes
- Unngår nærføringen til Holmestrand kirke.
- Redusert behov for sikringstiltak i Holmestrandsvæggen.
- Unngår omlegging av vegsystemet i Holmestrand, og at beredskapsveien for E18 skal gå igjennom deler av byen.
- Økt kapasitet på banen pga. to ekstra spor over stasjonsområdet.
- Kryssingsmulighet for togtrafikken over stasjonsområdet.
- Mulighet for økt antall passasjerer på toget fordi mange får kortere gangavstand til stasjonen fra sentrum.
- Byggearbeidene vil ikke hindre/legge føringer for trafikk på eksisterende spor.
- Utbyggingsprosjektet kan gjennomføres i én etappe som igjen fører til reduserte riggekostnader mm.

1.3 Planområdet

Reguleringsplanen som ble vedtatt 02.04.09 strekker seg fra nord til sør i kommunen. Reguleringsområdet for den reguleringsprosessen som nå igangsettes vil også omfatte områder nord- og sørover fra stasjonsområdet i fjell til man når den vedtatte reguleringsplanens sporføringer.

Omreguleringen rundt den nye stasjonsbygningen vil bli begrenset til flytting av spor/tunneler og stasjon med tilhørende atkomst. Nødvendig omregulering av de andre delene i reguleringsplanen fra april 2009, blant annet dagens Holmestrand stasjon, kollektivterminal, beredskapsvei mv. vil skje noe senere. Forholdet til arealer og arealbruk utenfor fjellet vil imidlertid bli beskrevet også gjennom denne planprosessen, se kap. 4.12.

For å unngå utsatt byggestart på parsellen er det viktig å få gjennomført en rask planprosess.

Figur 1 viser planområdet.



Figur 1: Planområdet

2 BESKRIVELSE AV TILTAKET

Den vedtatte reguleringsplanen for nytt dobbeltspor for parsellen fra Holm til Nykirke er utarbeidet med en dimensjonerende hastighet 200 km/t for konvensjonelle tog og en hastighetsbegrensning på 130 km/t over stasjonsområdet i Holmestrand. En jernbanetrasé som tilpasses høyere hastighet (250 km/t) har strengere krav til linjeføring. Dette innebærer som tidligere nevnt at stasjonen i Holmestrand må flyttes inn i fjellet.

Stasjonsområdet planlegges for to gjennomgående høyhastighetsspor i midten med avviksspor inn til plattform på hver side. Atkomst til plattform blir via 2 kulverter/tunneler – en fra planlagt stasjonsområde nord i Holmestrand og den andre fra syd i sentrum av Holmestrand. Den søndre atkomsten får et påhugg der opprinnelig nytt påhugg til veitunnelen var planlagt, ved den nedlagte politistasjonen. Dette vil innebære at publikum vil få kortere avstand til stasjonen fra sentrum enn slik løsningen var i den gamle planen.

Atkomsten inn til plattformene blir ca. 100 m, men det skal i planarbeidet søkes å redusere lengdene på atkomst-tunnelene til et minimum. Det må også vurderes utforminger og design som gir publikum en god opplevelse av at området er trygt og godt å ferdes i.

Selve fjellrommet på stasjonsområdet blir en stor fjellhall med 250 meter plattformlengde og et spenn på ca. 35 meter. Det er ikke endelig avklart om det blir behov for vegger mellom høyhastighetsspor og stasjonsspor, men dette vil bli vurdert videre i planarbeidet.

Det skal være maksimalt 30 meter fra plattform til sikkert sted og det vil bli vurdert om veitunnelen gjennom Holmestrand eventuelt kan benyttes til rømning.

Høydemessig er alle arealene planlagt med rampeløsninger slik at det blir tilgjengelig for alle.

Det er forutsatt at dagens stasjonsområde og arealene fra gammel jernbanetrasé kan benyttes til kollektivterminal, stasjonsbygg og parkering.

Vedlagt figur 2 viser skisse over planlagt stasjon i fjell.



Figur 2. Skisse av Holmestrand stasjon i fjell

3 FORHOLDET TIL KU-PLIKTEN

Det ble i forbindelse med reguleringsplaner for nytt dobbeltspor Holm–Nykirke gjennom Sande, Holmestrand og Re gjort vurderinger av om planene måtte konsekvensutredes i henhold til forskrift om konsekvensutredninger av 01.04.05. I denne planprosessen var konklusjonen at konsekvensutredninger som var gjennomført tidligere var dekkende, og at det ikke ble behov for ny, full konsekvensutredning i konsekvensutredningsforskriftens forstand. Det ble imidlertid pekt på nytt utredningsbehov på noen punkter, og i planprosessen ble disse utredningene gjennomført.

Planlegging av en oppgradert jernbane gjennom Vestfold ble påbegynt i 1990-årene. Følgende dokumenter er utarbeidet i forbindelse med konsekvensutredning av tiltaket:

aug. 1993	Modernisert Vestfoldbane. Grovmasket konsekvensutredning for hele strekningen.
juni 1996	Konsekvensutredning utført. Hovedplan og konsekvensutredning i samme dokument.
1999	Tilleggsutredning til KUen ble utarbeidet. Tema: Rassikring i dagsone-strekningen gjennom Holmestrand, samt vurdering av stasjonsplassering.
10.04.00	Sluttdokument konsekvensutredningen. Konsekvensutredningen godkjent. NSB anbefaler ”Gylta – E 18-linja” valgt.
2008-2009	Nye utredninger gjennom reguleringsplaner for nytt dobbeltspor Holm – Nykirke.

Konsekvensutredningsplikten ble oppfylt i 2000, etter utarbeidelse av hovedplan/konsekvensutredning og tilleggsutredning. Konsekvensutredning for tiltaket ble godkjent i sluttdokument av 10.04.00. Den gang gjaldt KU-forskrift av 27.07.90, denne er nå erstattet av forskrift av 01.04.05. Ny forskrift om konsekvensutredninger, tilpasset ny plan- og bygningslov, forventes å tre i kraft 01.07.09.

Konsekvensutredningsforskriften 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 konsekvensutredningen fra 1996 var et av alternativene som ble utredet ”Indre linje”. Dette samsvarer med den linje som nå vil reguleres. I 1999 ble det utarbeidet en supplerende utredning ”Rassikring og stasjoner”, som vurderte to alternativer for stasjon i fjell. Denne dekker i hovedsak de problemstillinger som knytter seg til den nye reguleringsplanprosessen.

Konsekvensutredningen fra 1996–2000 er derfor dekkende også for den reguleringsplanprosessen som nå startes opp, og det vil etter Jernbaneverkets vurdering ikke være krav om utarbeidelse av ny konsekvensutredning. Saken vil allikevel bli behandlet ihht. KU-forskriften og ta utgangspunkt i foreliggende KU. I planbeskrivelsen til reguleringsplanen vil de utredningene som er gjennomført tidligere bli benyttet, men samtidig vil det være behov for å gjennomføre noen nye utredninger. Det redegjøres for disse i kapittel 4 og 5.

4 VIRKNINGER AV STASJON I FJELL

4.1 Tilgjengelighet

En stasjon i fjell vil kunne avvise reisende av to grunner:

- utrygghet ved å gå inn i fjell
- lengre gåavstand

I konsekvensutredningen fra 1996 ble det fokusert mye på dette, og det ble hevdet at en stasjon i fjell ville gi en reduksjon i trafikkveksten på 10 % sammenlignet med tunnel i dagen^{/4/}. Dette ble begrunnet med at en stasjon i dagen muliggjør direkte forbindelse med Nordre Klev og Kirkegata via trapper, slik at gangavstanden ble redusert i forhold til dagens situasjon. En stasjon i fjell ville ikke muliggjøre dette, men samlet sett øke avstanden med tilkomsttunnelen som da var beregnet til 160 meter.

Forutsetningene som ble lagt til grunn i konsekvensutredningen er endret. Bl.a. er tilkomsttunnelen langt kortere, samt at den ene tilkomsttunnelen medfører at det blir kortere gangavstand fra sentrum til stasjonen enn dagens situasjon. Erfaringer med Nationaltheateret stasjon, som er Norges nest største jernbanestasjon målt i antall reisende, tyder heller ikke på at avvisningseffekten er vesentlig. Avvisningseffekten grunnet utrygghet og lignede kan også begrenses ved arkitektonisk utforming.

Det er beheftet usikkerheter rundt dette, og det bør gjøres vurderinger av hvordan en stasjon i fjell påvirker tilgjengeligheten.

Ny stasjon skal være tilgjengelig for alle etter prinsippene i universell utforming. Dette vil bli beskrevet i planbeskrivelsen.

4.2 Reiseopplevelse

Ved å legge tunnelen i fjell vil reiseopplevelsen bli forringet. De reisende vil ikke se Holmestrand by eller fjorden. Dette ble også påpekt som et negativt aspekt med den indre linja og stasjon i fjell i konsekvensutredningen fra 1996^{/4/}.

Ny tunnel for dobbeltspor vil få samme lengde som Romeriksporten. Erfaringer med flytoget tyder på at redusert reiseopplevelse har begrenset betydning. Det vesentligste ved reisen er å komme raskt fram. Spesielt viktig vil dette være når parsellen vil inngå i en ny høyhastighetsbane gjennom Vestfold.

Endret reiseopplevelse ved å legge Holmestrand stasjon i fjell må utredes, samtidig som eventuelle avbøtende tiltak som god arkitektonisk uttrykk og utsmykking av stasjonen beskrives.

4.3 Lufttrykk og hastighet

Ved innkjøring i tunnel vil tog sette opp en trykkpuls som beveger seg gjennom tunnelen med tilnærmet lydets hastighet. Lydpulsen kan ha et betydelig nivå og bli meget steil, spesielt ved kjøring i stor hastighet i enkeltsporede tunneler med fastspor.

Tilsvarende trykkpulser vil skapes når tog møter hverandre i tunnelen.

I tillegg til trykkpulsen vil luft stuves opp foran togets front og skape overtrykk. Tilsvarende vil det dannes et undertrykk (sug) ved togets hale. På sidene vil det være store hastighetsendringer mellom luft i togets nærområde og luft ved tunnelveggen.

Trykkendringer og vind hvis de blir store nok kan være til stor ulempe for de reisende som venter på toget i stasjon inne i tunnelen.

I konsekvensutredningen fra 1996 heter det at det under alternativet med stasjon i fjell at de reisende ikke kan oppholde seg på plattformen når tog som ikke stopper i Holmestrand passerer grunnet trykk-/sugkreftene i en tunnel, men at problemet trolig kan løses^{4/}.

Den samme problemstillingen er behandlet i rapporten ”Stasjon i tunnel på bane med høy hastighet”, utarbeidet av DNV Managing Risk i 2009^{5/}. Konklusjonen i rapporten sier bl.a.: ”Det synes å være meget sannsynlig at den aktuelle tunnel og stasjon kan gis en utforming som gir akseptable forhold for de reisende både om bord i tog og ved stasjon i tunnel både hva gjelder trykk og lufthastighet.”

Med dette som bakgrunn vil det i planprosessen bli utarbeidet løsninger som gir akseptable forhold når det gjelder lufttrykk og hastighet på plattformer.

4.4 Strukturstøy/vibrasjoner

Vibrasjoner fra sprengning og strukturstøy fra aktiviteter i tunnelen vil i perioder være merkbar langs hele traseen i anleggsperioden. Permanent må det også vurderes om tiltak må iverksettes for å hindre strukturstøy. (isolasjon) Det er antatt at de mest berørte områdene ligger i en sone med bredde på inntil 200 m på hver side av tunnelen. Det ligger en rekke hus i denne sonen.

Forhold rundt dette må behandles i planbeskrivelsen.

4.5 Forurensning

Bygging av tunnel i fjell vil ikke medføre større fare for forurensning enn regulert løsning. Forhold rundt forurensning i anleggsfasen vil behandles i miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen (se 4.16).

4.6 Nærmiljø og friluftsliv

En flytting av stasjon og spor i fjell vil ikke påvirke disse temaene negativt. Støy og forstyrrelse er konsekvenser for nærmiljøet. Forhold strukturstøy og vibrasjoner er beskrevet i 4.4. Gjennom Holmestrand vil tunnel i fjell medføre mindre støy fra jernbanen enn regulert løsning. Tilgjengelighet til stasjonen er beskrevet i 4.1.

Det er ikke nødvendig med nærmere utredninger rundt dette temaet.

4.7 Landskaps- og bybilde

Det skal bygges ny stasjon ved den ene atkomstsonen. Dette betyr at det fortsatt vil være en

jernbanestasjon synlig i bybildet.

Stasjon, atkomstsoner og stasjonsområde i fjell må illustreres som en del av planforslaget.

4.8 Kulturmiljø

Vestfold fylkeskommune har gått gjennom endringene en stasjon i fjell medfører, og konkluderer med at endringene i planene ikke vil påvirke kulturminner.

Det er ikke behov for nærmere utredninger rundt dette temaet.

4.9 Naturmiljø

Ny stasjon i fjell har naturlig nok begrensede konsekvenser for naturmiljøet. Lokalteter som er avhengig av en viss grunnvannstand, typisk dammer og sumpskog kan skades av tunneler om de fører til endrede grunnvannsforhold.

Det er registrert to lokaliteter knyttet til Badeparken, en edelløvsog og selve dammen^{/6/}. Ved å legge Holmestrand stasjon i fjell endres linjen noe slik at den kommer nærmere dammen enn regulert linje. Endringen er imidlertid liten, og det antas ikke å føre til drenering av dammen i Badeparken. Her må det uansett settes stenge krav til innlekkasje i tunnelen.

På den bakgrunn er det ikke behov for videre utredning av dette temaet.

4.10 Naturressurser

En bygging av stasjon i fjell berører ingen naturressurser bortsett fra fjellmasser. Det vil medføre et noe større masseoverskudd (se 4.11), og gir dermed et større volum til industrien.

Det er ikke behov for nærmere utredning av dette temaet.

4.11 Massebalanse og -deponier

Regulert trase av nytt dobbeltsport vil generere 2,4 mill m³ løse masser. Kvaliteten på steinmassene er god, og tre eksisterende steinbrudd er interessert i å ta imot steinmasser for videresalg eller videre behandling til pukk etc. Stasjon i fjell medfører en viss økning i masseoverskuddet. Denne økningen vil på samme måte inngå i produksjonen til pukkverkene, og det er ikke behov for å undersøke dette nærmere.

4.12 Arealutvikling

Omreguleringen rundt den nye stasjonen vil bli begrenset til flytting av spor/tunneler og stasjon med tilhørende atkomst. Nødvendig omregulering av de andre delene av reguleringsplanen fra april 2009, blant annet dagens Holmestrand stasjon, kollektivterminal, beredskapsvei mv. vil skje noe senere.

En løsning med stasjon i fjell vil i mye mindre grad enn løsning vedtatt i reguleringsplan fra april 2009 kunne påvirke arealbruken i Holmestrand sentrum. Reguleringsplanen omfattet

store deler av Holmestrand sentrum og blant annet omlegging av rv313 gjennom byen, delvis til gammel jernbanetrasé, og etablering av ny tunnel for rv315 fra den gamle politistasjon og inn til Holmestrandtunnelen. Samtidig ble stasjonsområdet, Verkstedtomten og Holmestrand kirke, samt flere bolig- og næringsarealer regulert.

Løsningen med stasjon i fjell vil ikke påvirke Holmestrandtunnelen eller veisystemet gjennom Holmestrand. Det kan derfor bli aktuelt å oppheve hele eller deler av planen fra april 2009 dersom reguleringsplan for stasjon i fjell blir vedtatt. Hvor mye av planen det vil være aktuelt å oppheve og hvor mye det er aktuelt å videreføre, vil bli tatt stilling til i reguleringsplanprosessen som vil bli gjennomført for arealene utenfor stasjonen.

I den nye reguleringsplanen vil stasjonsbygningen delvis ligge i dagen, delvis i fjell. I planbeskrivelsen vil det være naturlig å beskrive sammenhengen mellom det området som nå reguleres, og viktige gangbaner, parkeringsareal og atkomst til buss utenfor det som nå reguleres.

4.13 Regionale virkninger

Østlandet opplever stor befolkningsvekst sett i forhold til andre deler av landet og Vestfold tar del i denne veksten. Vestfoldbyene er attraktive bokommuner for innflyttere til Østlandet. Alle som flytter til Østlandet kan ikke bo i Oslo, og derfor er et velfungerende transportsystem avgjørende for å fordele veksten og binde sammen Østlandet som et felles bolig- og arbeidsmarked. Utbygging av jernbanenettet i østlandsregionen er derfor en prioritert oppgave.

Etablering av høyhastighetsbane gir nedsatt reisetid. Dette vil kunne øke antall reisende, utvide pendlingsområdet og det felles bolig- og arbeidsmarkedet, og bidra til at flere reiser kollektivt. Det foreligger også planer for å forbinde Vestfold- og Sørlandsbanen. I planbeskrivelsen bør slike regionale virkninger av den justerte traseføring og stasjonsplassering belyses.

4.14 Anleggsgjennomføring

Bygging av stasjon i fjell vil medføre en noe annen anleggsgjennomføring enn regulert løsning. Driving av tunnel er foreløpig ikke planlagt, men det vil trolig bli aktuelt å drive tunnelen fra Sjøskogen og Peter Pan. I tillegg kan stasjonen i fjell drives fra tverrslag inne i veitunnelen. Den må i så fall stenges for biltrafikk i perioder. Samlet sett vil omfanget av arbeider i dagen i Holmestrand bli noe mindre. Forholdet til trafikk på dagens bane vil endres, bl.a. vil stasjon i fjell medføre mindre påvirkning av drift på dagens bane enn regulert løsning.

Planbeskrivelsen må inkludere en beskrivelse av anleggsgjennomføringen.

4.15 Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet en RAMS-analyse av regulert løsning (RAMS: Reliability (pålitelighet), Availability (tilgjengelighet), Maintainability (vedlikehold), Safety (sikkerhet)).

Det er knyttet et annet risikobilde til stasjon i fjell enn i dagen. Det er derfor nødvendig å utarbeide en ny RAMS-analyse.

I tillegg har det blitt 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. Stasjon i fjell medfører at disse må justeres/oppdateres.

4.16 Miljøoppfølging

Det er utarbeidet et eget miljøoppfølgingsprogram for nytt dobbeltspor mellom Holm og Nykirke^{3/}. Det tar for seg miljøoppfølging i anleggsperioden. Dette programmet må revideres i tråd med nytt planforslag.

5 BEHOV FOR UTREDNINGER

For de fleste utredningstema vil ikke en plassering av Holmestrand stasjon i fjell medføre store endringer i forhold til regulert løsning. De samme problemstillingene ble også behandlet i konsekvensutredningen fra 1996 og i planbeskrivelsen for reguleringsplanen som ble vedtatt i april 2009. I den kommende planprosessen vil det imidlertid være behov for nye eller oppdaterte utredninger av følgende forhold:

1. Risiko og sårbarhet, RAMS-analyse.
2. Miljøoppfølging (MOP)
3. Lufttrykk
4. Strukturlyd og vibrasjoner
5. Anleggsgjennomføring.

I planbeskrivelsen vil temaene som fremkommer av Vestfolds lille grønne nevnes og kvitteres ut. De tema det sannsynlig vil bli mest behov for å beskrive er

- Landskap/visualisering
- Avvisningseffekt
- Tilgjengelighet
- Regionale virkninger

Utredningsbehovet innenfor de ulike temaene er beskrevet nærmere i kap 4.

6 PLANPROSESS

6.1 Offentlig informasjon og medvirkning

Medvirkning i planprosessen er sikret gjennom:

- Varsling av oppstart gjennom avisannonse.
- Brev til berørte.
- Åpent informasjonsmøte, både i varselfasen og under offentlig ettersyn.
- Høring av planforslag.
- Egen internettside til prosjektet.

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.

6.2 Framdrift

For å unngå utsatt byggestart på parsellen er det viktig å få gjennomført en rask planprosess. Følgende framdrift er foreslått for prosjektet:

Aktivitet	Dato
Planoppstart	30.4.09
Varslingsperiode (30 dager)	30.4.–29.5.09
Informasjonsmøte	14.5.09
Utarbeiding av planforslag	29.5–3.8.09
1. gangs behandling planutvalg	20.8.09
Behandling i hovedutvalg plan/areal VFK	2.9.09
Offentlig ettersyn (seks uker)	24.8–4.10.09
2. gangs behandling i planutvalget	20.10.09
Planvedtak i kommunestyret	21.10.09
Planlagt byggestart	Første halvår 2010

7 REFERANSER

- /1/ Nasjonal transportplan 2010–19. Stortingsmelding nr. 16 (2008–2009).
- /2/ Jernbaneverket 2008. Vestfoldbanen parsell 5. Nytt dobbeltspor Holm–Holmestrand–Nykirke. Planbeskrivelse. Sande, Holmestrand og Re kommuner. Dok.nr.:UVB-50-O-20605.
- /3/ Jernbaneverket 2008. Nytt dobbeltspor Holm–Nykirke. Program for miljøoppfølging i anleggsperioden (MOP). Utgave datert 7.5.08. Nr. UVB-50-0-22199.
- /4/ NSB Bane Region Sør. Holm–Holmestrand-Nykirke. Konsekvensutredning og hovedplan. Parsell 5 i Sande, Holmestrand, Våle og Borre kommune. Juni 1996.
- /5/ DNV Managing Risk DNV. Stasjon i tunnel på bane med høy hastighet”, rapport no. 2009-0147, datert 18. februar 2009.
- /6/ Fjeldstad, H & Gaarder G. 2008. Holm-Nykirke - konsekvensutredning for tema biologisk mangfold ved bygging av ny jernbane. Miljøfaglig Utredning rapport 2008-23.