



HORTEN  
KOMMUNE

Vår ref. 18/14215  
16/4149 - 170 / REGP - 00401

Saksbehandler:  
Gjersøe, Vera Irene

Utvalg	Dato	Saksnummer
Hovedutvalg for bygg, regulering og næring	05.06.2018	037/18
Formannskapet	12.06.2018	047/18
Kommunestyret	19.06.2018	071/18

## IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - konsekvensutredning for deponier - 2. gangs behandling - saksfremstilling

### Vedlegg:

Dok.dato	Dok.ID	Tittel
23.05.2017	731580	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - konsekvensutredning for deponier - fastsetting av planprogram - saksfremstilling
16.02.2018	809201	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - konsekvensutredning for deponier - 1. gangs behandling - saksfremstilling
17.04.2018	845694	IC Nykirke - Barkåker - detaljregulering av dobbeltspor og deponiområder - varsel om mindre utvidelse av planområde ved 57/1 i Horten kommune
15.05.2018	854077	Stortinget - skriftlig spørsmål 07.03.2018
23.11.2017	808179	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - konsekvensutredning for deponier - mottatt kommunestyrevedtak - redegjørelse
24.11.2017	808696	Notat til HK ved oversendelse av plandokumentene
02.03.2018	834219	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan - tilleggsvarsling utvidet planområde ved Solerødveien 369 - varslingsbrev og sosi-fil
23.04.2018	847421	Dokument 201705053-66 Nykirke-Barkåker Fremdriftskonsekvenser av reguleringsvedtak sendt fra Bane NOR SF
23.05.2018	855870	00401_G 20180516 HK del 1
23.05.2018	855871	00401_G 20180516 HK del 2
23.05.2018	850111	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - oppsummering av høringsuttalelser ved offentlig med Bane NORs og administrasjonens kommentarer
23.05.2018	855872	00401_G 20180516 HK del 3
20.02.2018	830406	Reguleringsbestemmelser detaljreguleringsplan Vestfoldbanen, Nykirke - Barkåker, jernbaneanlegg og

		deponiområder - revidert i tråd med saksnummer KOM-018-18 av 13022018
23.05.2018	855873	00401_G 20180516 HK del 4
23.05.2018	855874	00401_G 20180516 HK del 5
23.05.2018	855875	00401_G 20180516 HK del 6
23.05.2018	855876	00401_G 20180516 HK del 7
23.05.2018	855886	00401_G 20180516 EIERFORM-forslag - søndre del
23.05.2018	855887	00401_G 20180516 EIERFORM-forslag - nordre del
23.05.2018	855935	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - reguleringsbestemmelser til 2. gangs behandling
07.06.2018	860535	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - konsekvensutredning for deponier - tilleggsopplysninger til 2. gangs behandling
30.05.2018	856620	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - konsekvensutredning for deponier - reguleringsbestemmelser revidert 30.05.2018
08.06.2018	860780	Landbrukskryssing Moskvil 08-06-2018 (003)
01.06.2018	858742	Vedr IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier
01.06.2018	858743	Oversiktskart58_1_Hortenkommune
01.06.2018	858744	Brev_Horten kommune 31.5.2018 IC Nykirke_Barkåker
01.06.2018	858745	Høringsuttalelse Dobbeltspor Nykirke-Barkåker PlanId 0701 00401 i Horten kommune
11.06.2018	861016	IC Nykirke - Barkåker - detaljreguleringsplan for jernbane og deponier - høringsuttalelser - bekymringsmelding
11.06.2018	861017	BEKYMNINGSMELDING - TILRETTELEGGING
13.06.2018	862326	JERNBANEPARSELLEN NYKIRKE - BARKÅKER (125634_1_P) Forslag Figved 12.06.2018

## Administrasjonens forslag

### I

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl) § 12-12 vedtar Reguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker, jernbaneanlegg og deponiområder (planID 0701 00401) med planbeskrivelse (ICP-34-A-11131) datert 09.05.2018, plankart datert 16.05.2018 og reguleringsbestemmelser (ICP-34-A-11135) datert 23.05.2018 og konsekvensutredning for deponiområder (ICP-34-A-11122) datert 23.11.2017.

### II

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14, jf. pbl § 12-11 opphever kommunestyret de deler av følgende reguleringsplaner som oppheves av planID 0701 00401):

- 00370 Godsterminal for jernbane og vei mellom Kopstad og Helland - vedtatt 10.12.2012
- 00246 NSB Parsell 5.1 Tangen – Bollerud - siste vedtatt (E4) 04.03.03
- 00263 E18 Helland – Moskvil - vedtatt 22.03.99
- 00261 E18 Helland – Gulli, parsell Kopstadkrysset – sist vedtatt (E1) 26.05.99
- 00264 Imsbru II over E18 – vedtatt 22.3.1999
- A0005 Nykirke - vedtatt 17.02.1956
- 00355 Sletterødåsen, gbnr. 73/128, 14, 3, 99/31 og 86/6, 25.6.2012
- B0046 Skoppumåsen Vest - sist vedtatt (E3) 18.02.92
- 00289 Skoppum Næringspark, Viulsrødåsen boligområde - sist vedtatt (E2) 25.08.15.

### III

Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart,

bestemmelser og planbeskrivelsen før planen kunngjøres.

19.06.2018 Kommunestyret

KOM-071/18 Vedtak:

I

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl) § 12-12 vedtar Reguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker, jernbaneanlegg og deponiområder (planID 0701 00401) med planbeskrivelse (ICP-34-A-11131) datert 09.05.2018, plankart datert 16.05.2018 og reguleringsbestemmelser (ICP-34-A-11135) datert 23.05.2018 og konsekvensutredning for deponiområder (ICP-34-A-11122) datert 23.11.2017.

II

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14, jf. pbl § 12-11 opphever kommunestyret de deler av følgende reguleringsplaner som oppheves av planID 0701 00401):

- 00370 Godsterminal for jernbane og vei mellom Kopstad og Helland - vedtatt 10.12.2012
- 00246 NSB Parsell 5.1 Tangen – Bollerud - siste vedtatt (E4) 04.03.03
- 00263 E18 Helland – Moskvil - vedtatt 22.03.99
- 00261 E18 Helland – Gulli, parsell Kopstadkrysset – sist vedtatt (E1) 26.05.99
- 00264 Imsbru II over E18 – vedtatt 22.3.1999
- A0005 Nykirke - vedtatt 17.02.1956
- 00355 Sletterødåsen, gbnr. 73/128, 14, 3, 99/31 og 86/6, 25.6.2012
- B0046 Skoppumåsen Vest - sist vedtatt (E3) 18.02.92
- 00289 Skoppum Næringspark, Viulsrødåsen boligområde - sist vedtatt (E2) 25.08.15.

III

Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart, bestemmelser og planbeskrivelsen før planen kunngjøres.

Møtebehandling:

Ivar Andreassen og Gunnar Flåten sa seg inhabil, jfr. Forv.l. § 6, 1. ledd, bokstav a.  
Finn-Øyvind Langfjell sa seg inhabil, jfr. Forv.l. § 6, 1. ledd, bokstav d.

Ivar Andreassen, Gunnar Flåten og Finn-Øyvind Langfjell fratrådte.

Hilde Beate Tørnby og Guro Huneide Hetland tok sete.

Svein-Erik Figved fremmet følgende forslag:

Forslag:

1. 2. 11 Massehåndtering

Det skal utarbeides en plan for håndtering av masser. Overskuddsmasser skal håndteres og fraktes på en slik måte at miljøet og omgivelsene ivaretas. Overskuddsmasser av stein skal i den grad det er praktisk, økonomisk og miljømessig forsvarlig, benyttes til samfunnsmessige formål. For sikker gjennomføring av prosjektet reguleres i tillegg to permanente deponier (**D7 og D13**), med samlet maks deponikapasitet på **1000000 m<sup>3</sup>** og med maks oppfyllingsgrad på **50 % per deponi**. Før overskuddsmasser av stein kan deponeres skal

det fremlegges en skriftlig redegjørelse **som dokumenterer at det ikke er praktisk, økonomisk eller miljømessig forsvarlig å benytte steinmassene til samfunnsnyttige formål.**

2. 10.2 Marksikringsplan

Det skal utarbeides marksikringsplan for anleggsfasen som beskriver sikring av blant annet **naturmangfold**, spesielt verdifull vegetasjon, **dyrket mark**, kulturminner og vassdrag.

3. 9.3 Område for massemtak, midlertidig (#2)

Innenfor områder markert med anlegg- og riggområder, massemtak, #2 er det tillatt **(stryk: å permanent deponere overskuddsmasser)** å bearbeide masser og gjennomføre nødvendige tiltak for .....

4. For å sikre en øst-vest forbindelse over Moskviljordene entableres forbindelse med bro eller undergang. Dette for å ivareta grunneiers tilgang til egen jordbrukseiendom og lokalsamfunnets bruk av området til friluftformål.

**Votering:**

Hovedutvalgets innstilling enstemmig vedtatt.  
Figveds forslag falt med 34 mot 6 stemmer.

**Hilde Beate Tørnby og Guro Huneide Hetland** fratrådte.

**Ivar Andreassen, Gunnar Flåten og Finn-Øyvind Langfjell** tok sete.

**12.06.2018 Formannskapet**

**FOR-047/18 Vedtak:**

**Saken realitetsbehandles ikke i Formannskapet, oversendes Kommunestyret for behandling.**

**Møtebehandling:**

**Ivar Andreassen** sa seg inhabil, jfr. Forv.l. § 6, 1. ledd, bokstav a.

**Finn-Øyvind Langfjell** sa seg inhabil, jfr. Forv.l. § 6, 1. ledd, bokstav d.

**Ivar Andreassen og Finn-Øyvind Langfjell** fratrådte.

**Jacob Børresen** tok sete.

**Svein-Erik Figved** fremmet følgende forslag:

1. 2. 11 Massehåndtering

Det skal utarbeides en plan for håndtering av masser. Overskuddsmasser skal håndteres og fraktes på en slik måte at miljøet og omgivelsene ivaretas. Overskuddsmasser av stein skal i den grad det er praktisk, økonomisk og miljømessig forsvarlig, benyttes til samfunnsmessige formål. For sikker gjennomføring av prosjektet reguleres i tillegg to permanente deponier **(D7 og D13), med samlet maks deponikapasitet på 1000000 m3 og med maks oppfyllingsgrad på 50 % per deponi.** Før overskuddsmasser av stein kan deponeres skal det fremlegges en skriftlig redegjørelse **som dokumenterer at det ikke er praktisk, økonomisk eller miljømessig forsvarlig å benytte steinmassene til samfunnsnyttige formål.**

## 2. 10.2 Marksikringsplan

Det skal utarbeides marksikringsplan for anleggsfasen som beskriver sikring av blant annet **naturmangfold**, spesielt verdifull vegetasjon, **dyrket mark**, kulturminner og vassdrag.

## 3. 9.3 Område for massemttak, midlertidig (#2)

Innenfor områder markert med anlegg- og riggområder, massemttak, #2 er det tillatt (**stryk: å permanent deponere overskuddsmasser**) å bearbeide masser og gjennomføre nødvendige tiltak for .....

4. For å sikre en øst-vest forbindelse over Moskviljordene entableres forbindelse med bro eller undergang. Dette for å ivareta grunneiers tilgang til egen jordbrukseiendom og lokalsamfunnets bruk av området til friluftsmål.

**Are Karlsen** fremmet følgende forslag:

Saken realitetsbehandles ikke i Formannskapet, oversendes Kommunestyret for behandling.

### **Votering:**

Karlsens forslag enstemmig vedtatt.

**Jacob Børresen** fratrådte.

**Ivar Andreassen** og **Finn-Øyvind Langfjell** tok sete.

## 05.06.2018 Hovedutvalg for bygg, regulering og næring

### **HBRN-037/18 Vedtak:**

I

Med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl) § 12-12 vedtar Reguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker, jernbaneanlegg og deponiområder (planID 0701 00401) med planbeskrivelse (ICP-34-A-11131) datert 09.05.2018, plankart datert 16.05.2018 og reguleringsbestemmelser (ICP-34-A-11135) datert 23.05.2018 og konsekvensutredning for deponiområder (ICP-34-A-11122) datert 23.11.2017.

II

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-14, jf. pbl § 12-11 opphever kommunestyret de deler av følgende reguleringsplaner som oppheves av planID 0701 00401):

- 00370 Godsterminal for jernbane og vei mellom Kopstad og Helland - vedtatt 10.12.2012
- 00246 NSB Parsell 5.1 Tangen – Bollerud - siste vedtatt (E4) 04.03.03
- 00263 E18 Helland – Moskvil - vedtatt 22.03.99
- 00261 E18 Helland – Gulli, parsell Kopstadkrysset – sist vedtatt (E1) 26.05.99
- 00264 Imsbru II over E18 – vedtatt 22.3.1999
- A0005 Nykirke - vedtatt 17.02.1956
- 00355 Sletterødåsen, gbnr. 73/128, 14, 3, 99/31 og 86/6, 25.6.2012
- B0046 Skoppumåsen Vest - sist vedtatt (E3) 18.02.92
- 00289 Skoppum Næringspark, Viulsrødåsen boligområde - sist vedtatt (E2) 25.08.15.

III

Det delegeres administrasjonssjefen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart, bestemmelser og planbeskrivelsen før planen kunngjøres.

## **Møtebehandling:**

**Jennifer McConachie** fremmet følgende utsettelsesforslag:

Saken realitetsbehandles ikke, oversendes formannskapet.

## **Votering:**

McConachies forslag falt med 8 mot 1 stemme (MDG)

Administrasjonens forslag enstemmig vedtatt.

## **SAKSOPPLYSNINGER**

### **Mulig ettersendelse av reviderte plandokumenter**

Vedlagt saken følger forslag til plankart og bestemmelser. Som følge av Riksantikvarens innspill (gjennom høringsuttalelsen fra Vestfold fylkeskommune) er det fram til administrasjonens skrivefrist vurdert endringer i plankart og bestemmelser, slik at disse skal være fremstilt i tråd med Riksantikvarens innspill knyttet til kulturminner som frigis og kulturminner som skal tas vare på. Som følge av sent innkommet grunnlagsmateriale fra Bane NOR, kan det forventes at administrasjonen vil ettersende oppdaterte plankart og bestemmelser knyttet til Riksantikvarens innspill. Det er administrasjonens mening at disse mulige ettersendte oppdateringene ikke vil være av avgjørende karakter for å forstå og vurdere det foreliggende planforslaget. De mulige endringene dreier seg om hvordan kulturminnene skal framstilles korrekt i kart og bestemmelser.

## **BAKGRUNN**

Strekningen Nykirke-Barkåker inngår som del av InterCity-prosjektet som med utgangspunkt i bestillingen gitt i Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, skal planlegge et dobbeltsporet jernbanenett for høy hastighet med tilhørende stasjoner og driftsanlegg der det i dag er enkeltsporet jernbane mellom Oslo og Lillehammer, Skien og Halden. Triangelet hvor 90 % av passasjertrafikken med tog i Norge avvikles.

I henhold til Nasjonal transportplan 2018 – 2029 skal det innen utgangen av 2024 være sammenhengende dobbeltspor til Tønsberg. Utbyggingen av dobbeltspor Drammen – Kobbervikdalen og Nykirke – Barkåker skal gi en reisetid på om lag 1 time mellom Oslo og Tønsberg med inntil fire tog i timen hver vei, jf. NTP vedlegg 5 Langsiktig jernbanestrategi, Utviklingsstrategi Østlandet vest.

Kommunestyret besluttet 13.02.2018 saksnummer KOM-18/18 å sende forslaget til Reguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker, jernbaneanlegg og deponiområder (planID 0701 00401) med konsekvensutredning for deponiområdene på høring og legge det ut til offentlig ettersyn på vilkår.

Samtidig besluttet kommunestyret å sende forslaget om å oppheve deler av følgende reguleringsplaner på høring og legge det ut til offentlig ettersyn:

- 00370 Godsterminal for jernbane og vei mellom Kopstad og Helland - vedtatt 10.12.2012

- 00246 NSB Parsell 5.1 Tangen – Bollerud - siste vedtatt (E4) 04.03.03
- 00263 E18 Helland – Moskvil - vedtatt 22.03.99
- 00261 E18 Helland – Gulli, parsell Kopstadkrysset – sist vedtatt (E1) 26.05.99
- 00264 Imsbru II over E18 – vedtatt 22.3.1999
- A0005 Nykirke - vedtatt 17.02.1956
- 00355 Sletterødåsen, gbnr. 73/128, 14, 3, 99/31 og 86/6, 25.6.2012
- B0046 Skoppumåsen Vest - sist vedtatt (E3) 18.02.92
- 00289 Skoppum Næringspark, Viulsrødåsen boligområde - sist vedtatt (E2) 25.08.15.

## FAKTISKE OPPLYSNINGER

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av nytt dobbeltspor for Vestfoldbanen fra Nykirke i Horten kommune til Barkåker i Tønsberg kommune, og atkomst til ny stasjon vest for Skoppum i Re kommune. Planen sikrer permanente og midlertidige arealer for etablering av jernbaneanlegget, inkludert deponiområder for permanent lagring av overskuddsmasser.

Det fremmes en felles detaljreguleringsplan for jernbaneanlegget og deponiområdene med tilhørende planbeskrivelse, kart, bestemmelser og konsekvensutredning for deponiene. Det er knyttet illustrasjonsplan (ICP-34-A-11138) til reguleringsbestemmelsene. Illustrasjonsplanen er på den måten gjort juridisk bindende. I tillegg er det utarbeidet en rekke fagrapporter, se oversikt i planbeskrivelsen på side 5. Ikke trykte vedlegg er tilgjengelige på: <http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/nykirke-barkaker/reguleringsplan/>

Reguleringsplanen skal gi grunnlag for grunnverv, avklare nødvendige detaljer som atkomster, over- og underganger, konstruksjoner, fastsette nødvendige krav til utforming og hensyn til omgivelsene, herunder støytak og andre miljøtiltak.

### Planforslaget

Planbeskrivelsen og fagrapportene gir en omfattende beskrivelse av tiltaket og tiltakets konsekvenser. I tillegg ble det i saksfremstillingen til 1. gangs behandling gjort en ganske omfattende beskrivelse av planforslaget med særlig vekt på temaer som administrasjonen oppfattet at kommunestyret og allmennheten var spesielt opptatt av; deponier, kulvert Viulsrød, beredskap, anleggsgjennomføring, natur- og miljø, støy og overvannshåndtering, se vedlagte møtebok 13.02.2018 saksnummer KOM-18/18.

Planforslaget omfatter i hovedsak arealer regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur samt landbruk-, natur og friluftsliv. Fullstendig oversikt over arealformål, hensynssoner og bestemmelsesområder, se planbeskrivelsen. Hovedfunksjoner:

- Dobbeltsporet jernbane mellom Fegstad/Tangentunnelen og Barkåker
- Ny stasjon og innfartsparkering med tilhørende infrastruktur sørøst for Skoppum / rv. 19 (Re)
- Deponiområder (massemottak) til permanent lagring av overskuddsmasser.

Hoveddelen av planområdet ligger i Horten kommune (73 %). Planen er i tre vertikalnivåer: under bakken (tunnel), på terreng og over bakken (bro). Planen dekker et samlet areal på 3 440 daa, hvorav 480 daa reguleres til jernbane med sideareal og

stasjonsområde inkludert innfartsparkering.

Der midlertidige rigg- og anleggsområder i planforslaget overlapper eksisterende reguleringsplaner, opprettholdes de opprinnelige planene etter endt anleggsperiode. Enkelte av formålene som inngår i planen er derfor en gjengivelse av eksisterende planer. Der planen medfører behov for justeringer av gjeldende formålsgrenser eller arealformål er disse tilpasset og inngår både i plankart og bestemmelser. I tillegg benyttes bestemmelsesområder (#) for å sikre midlertidig tilgang til arealer for temporære trafikkomlegginger (interimsveier) og anleggsformål.

For å ivareta sikkerheten for tunnelkonstruksjonene og sikre stabil drift for togkjøring, reguleres det sikkerhetssoner og restriksjonssoner rundt alle tunneler (berg og betong).

### Beskrivelse av tiltaket

Jernbaneanlegget omfatter 14 km dobbeltsporet jernbane med tilhørende tekniske installasjoner; broer, tunneler, tekniske hus, strømforsyning m.m. Driftsveier etableres for forsvarlig beredskap ved alle tunneler. Planforslaget omfatter også arealer for permanent lagring (massemottak) av tunnelsprengstein og øvrige overskuddsmasser.

Hovedprinsippene ved utforming av dobbeltsporet i korridor 3 (Skoppum vest) fra kommunedelplanen er videreført i detaljeringen av jernbaneanlegget i forslaget til detaljreguleringsplan. Nytt dobbeltspor kobles til rett sør for Tangentunnelen, og eksisterende dobbeltspor ved Barkåker. Anlegget fra nord mot sør:

Del av anlegget	Beskrivelse
Tangentunnelen	Må oppgraderes med ettersikring av berg og ny vann- og frostsikring.
Atkomst Kopstad godsterminal	1000 m av det eksisterende sporet vil bli liggende igjen som uttrekspor for godsterminalen. Areal til fremtidig tilknytning til Kopstad godsterminal (fra nord) i venstre spor og sporsløyfe nord for tilknytningen.
Dagsone sør for Tangentunnelen	Kort dagsone frem mot kryssingen av E18. Eksisterende bergskjæring ved Bollerud utvides, bergmassene benyttes til oppbygging av jernbanefylling i den eksisterende bekkedalen rett sør for Bollerud. For å ivareta områdestabiliteten ved jernbanefyllingen etableres en motfylling inn mot banen på begge sider.
Kopstad tunnelen	Starter vest for E18 og ender ca. 900 meter sør for Kopstadveien, dobbeltspors betongtunnel. Planlegges bygd i åpen byggegropp. Atkomst inn til nordre tunnelportal og sedimentasjonsbasseng via eksisterende kulvert under E18.
Dagsone sør for Kopstad tunnelen	Dagsonen krysser eksisterende jorde mellom Kopstad tunnelen og Skottåstunnelen, og blir vest for Sletterødåsen liggende i en dyp jord- og bergskjæring. Mellom boligområdet Teien og gårdene på Moskvil ligger banen rett over terreng på lav fylling.  I sørenden av jordene på Moskvil går banen gjennom en kombinert jord- og bergskjæring. På jorden vest for gården Skaug ligger banen i en jordskjæring med. Det er en kort støttemur langs østsiden av sporet ved portal for Skottåstunnelen.
Skottåstunnelen	Skottåstunnelen er en kombinert berg- og betongtunnel på 2,97 km. Nordre portal ved Skaug er trukket frem fra påhugget for å gi rom til overliggende veiføring og løypetrasé.  Den søndre delen av Skottåstunnelen bygges som en betongtunnel med lengde på ca. 600 m. I forlengelsen av portalkonstruksjonen etableres en støttemur mot eksisterende industribygg på Viulsrød. Midtsporet på stasjonen kobles til gjennomgående spor sør for portalområdet.  Nordre rømningstunnel er 250 m lang og har portal nordvest for Snapsrød. Søndre rømningstunnel er 190 meter og portalen er plassert i bergskjæring



	rett vest for Reir.
Deponi 7 Snapsrød	Øst for Skottåstunnelen.
Jernbanebro over rv. 19	Broen er en nordgående forlengelse av plattformene og danner en funksjonell og arkitektonisk sammenheng med den nye stasjonen.  Planlegges som 3-spenns bru med samlet lengde på 50 meter. Det etableres en dobbeltspors bru og en enkeltspors bro i betong. Broens kontinuerlige kantdragere foreslås like som kantdragerne på plattformen og vil ifølge forslagsstiller understreke og definere stasjonen og banens linjære karakter, forbindelse og fart.  Omlagt fv. 666, Tokerødveien, vil sammen med separat g/s-veg passere under jernbanebroens nordre bruspenn, mens rv. 19 passerer under broens midtre spenn. Under det søndre brospennet vil det være mulig å etablere annen infrastruktur.
Gang- og sykkelveibro over rv. 19	Planlagt utført i betong, total bro lengde blir ca. 110 meter, forankret i landkarene på hver side av riksveien.
Ny stasjon Servicespor	Ny stasjon rett sør for rv. 19. Sporet lokaliseres sør for stasjonen, på vestsiden av de ordinære sporene. Sporet benyttes av Bane NOR til midlertidig hensetting av arbeidsmaskiner (tog) og annet nødvendig utstyr for drift og vedlikehold.
Dagsone sør for ny stasjon	Sør for stasjonsområdet ligger banen på fylling eller i jordskjæring med noen mindre bergskjæringer.
Jernbanebro over Solerødveien	Utformes som dobbeltspors 3-spennsbru med total lengde på 77 meter. Brulengden skal ivareta ønsket om tilgjengelige arealer til en mulig fremtidig gang- og sykkelvei samtidig som bekkeløpet med kantsider ivaretas.
Gråmunktunnelen	Gråmunktunnelen utføres som en ca.1,1 km lang bergtunnel med betongportaler.  Rømningstunnelen for Gråmunktunnelen er plassert ca. 200 meter fra nordre portal. Tunnelen er 75 meter lang og betongportal etableres på vestsiden av Gråmunken.
Dagsone sør i Tangsrødmarka	Sør for Gråmunktunnelen ligger banen delvis med lave berg- og jordskjæringer og delvis på lave fyllinger.  I dagsonen sør i Tangsrødmarka (Tønsberg kommune) vil det bli etablert en kort betongtunnel for viltkryssing og turvei.
Deponi13 Tangsrød	Vest for Gråmunktunnelen.

Tabell: Beskrivelse av anlegget.

Det vil på strekningen gjennom Horten bli bygget tre lengre tunneler og to broer. Tunnelene utformes som ett-løps tunneler med to spor.

Hele jernbaneanlegget skal sikres med gjerder med høyde 1,8 – 2,5 meter for å unngå at allmennheten får tilgang til spenningsatte deler på kontaktledningsanlegget. Der det kan være fare for at vilt krysser banen skal det settes opp viltgjerde med høyde på 2,5 meter. Avstanden fra spormidte til viltgjerder vil måtte variere avhengig av topografien.

## Prossesser i høringsperioden

### Varslede utvidelser av planområdet

Etter 1. gangs behandling av planforslaget er det gjennomført to tilleggsvarslinger:

- I brev datert 28.02.2018 ble det sendt ut et begrenset varsel om at et mindre område ved en avkjørsel / atkomstvei fra Solerødveien blir tatt med i planen. Området ligger i både Re og Horten kommuner. I varslingsbrevet skriver Bane NOR blant annet følgende (vedlagt):

I forbindelse med anleggsarbeidene foreslår Bane NOR å legge til rette for

midlertidig atkomst til eiendommene ved Svartedal, nord i Tangsrødmarka, fra Solerødveien 369. Ved etablering av den midlertidige atkomsten er det etter ønske fra grunneiere sett på en permanent omlegging av avkjørsel og atkomst ved Solerødveien 369. Atkomstløsningen som foreslås regulert og opparbeidet ligger utenfor opprinnelig varslet plangrense.

Utvidelsen av planområdet ligger hovedsakelig på gnr./bnr. 59/1, og dekker et areal på ca. 2 300 m<sup>2</sup>. Store deler av arealene ligger langs eksisterende atkomstvei eller i randsonen av jordene. Det utvidede området beslaglegger rundt 1450 m<sup>2</sup> dyrket mark beliggende inn mot boligeiendommen Solerødveien 369.

I brev datert 17.04.2018 ble det sendt ut et begrenset varsel om en mindre utvidelse av planområdet ved gnr./bnr. 57/1 i Horten kommune. I varslingsbrevet skriver Bane NOR blant annet følgende (vedlagt):

I forbindelse med omlegging av permanent avkjørsel og skogsbilvei fra Solerødveien til eiendommen gnr./bnr. 57/1 har detaljprosjekteringen vist at avkjørselen må legges noe lenger mot øst enn tidligere antatt for å oppnå tilfredsstillende siktforhold ved avkjørselen. Ved endring av avkjørselens plassering er traseen for skogsbilveien justert tilsvarende. Anleggsområdet foreslås utvidet for å sikre arealer til etablering av skogsbilveien.

Løsningen som foreslås regulert og opparbeidet ligger innenfor arealet som ble varslet ved oppstart, men utenfor planområdet som ble lagt ut til offentlig høring og ettersyn 19.02.2018.

#### *Medvirkning i høringsperioden*

Bane NOR har i høringsperioden fortsatt med samarbeidsgruppemøter som er møter med kommunene og regionale myndigheter. Det er gjennomført ett møte mellom Bane NOR, Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og kommunene. Bane NOR har innkalt kommunene til møter om oppdatering av plandokumentene, høringsuttalelser og fremdrift.

Kommunene i samarbeid med Bane NOR avholdt informasjonsmøte på Bakkenteigen 08.03.2018, åpne kontordager i Horten 14.08.2018 og i Tønsberg 22.03.2018.

#### *Høringsuttalelser*

Det er gjennomført høring i perioden 19.02.2018 til 08.04.2018. Det er avgitt ca 60 høringsuttalelser. Høringsuttalelsene er oppsummert i et eget dokument som følger vedlagt. I dokumentet har både Bane NOR og Horten kommune kommentert høringsuttalelsene.

Det er mottatt to innsigelser til detaljreguleringsplanen for dobbeltportet Nykirke – Barkåker. Innsigelsene er fra Bane NOR og Statens vegvesen og gjelder deler av reguleringsplanen som ligger i Re kommune. Bane NOR har fremmet innsigelse til parkeringshus på stasjonsområdet, mens Statens vegvesen har fremmet innsigelse til rundkjøringen på Rv 19.

#### **Endringer i plandokumentene etter 1. gangs behandling**

Det er ikke gjort vesentlige endringer i planforslaget til 2. gangs behandling, men

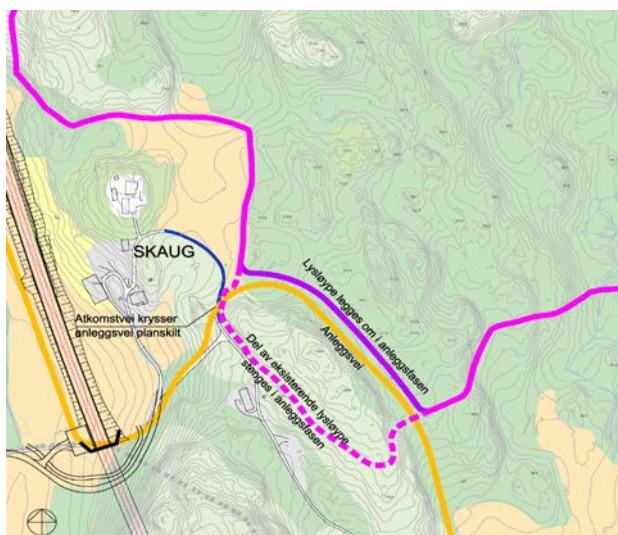
noen mindre endringer i tillegg til de tilleggsvarslingene som er beskrevet over. En kort redegjørelse av noen av de mindre endringene som er gjort:

### *Planbeskrivelsen*

Det er gjort mindre endringer i planbeskrivelsen som følge av mindre endringer i planforslaget. Endringer fra 1. til 2. gangs behandling vil på vedtakstidspunktet være vist med rødt. Før kunngjøring av planen vil administrasjonen gjøre den siste oppdatering av planbeskrivelsen.

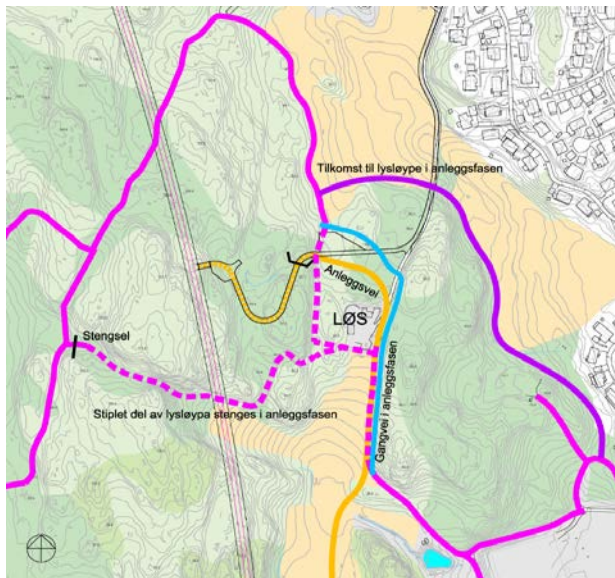
Det er på bakgrunn av kommunale ønsker, medvirkningsmøter og høringsuttalelser gjort endringer spesielt i kap. 9 *Anleggsgjennomføring* og kap. 6.12 *Oppbygging av deponi for løsmasser*. Det er i kap. 9 gjort noen tilføyelser om anleggsveier, mens det i kap. 6.9.12 *Midlertidig omlegging av skiløyper og turveier* ved hjelp av både tekst og illustrasjoner gjøres mer utfyllende rede for hvordan omleggingene er planlagt ivaretatt.

Bane NOR skriver i planbeskrivelsen at i forbindelse med anleggsgjennomføringen vil skiløyper og turveier som krysser anleggsområdet om nødvendig sikres og legges om, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye. Ved Skaug vil det etableres en alternativ trasé for eksisterende lysløype øst for anleggsveien, en prinsippskisse for mulig løsning for den midlertidige omleggingen er vist under.



Figur: Prinsippkisse for mulig løsning for midlertidig omlegging av lysløype øst for gården Skaug (kilde: Planbeskrivelse datert 09.05.2018 s. 91).

Fra idrettsplassen på Skoppum vil eksisterende lysløype vestover midlertidig stenges der den krysser anleggsområdet. Alternativ trasé foreslås opparbeidet nordøst for anleggsområdet ved Løs. I tillegg foreslår Bane NOR å tilrettelegge for en tilkomst til lysløypen og marka på østsiden av anleggsveien. En prinsippskisse for mulige løsninger for de midlertidige omleggingene under.



Figur: Prinsippskisse for mulig løsning for tilkomsten til Skottåsen og Midlertidig omlegging av lysløypen i anleggsfasen (kilde: Planbeskrivelse datert 09.05.2018 s. 92).

### Plankart

Det er gjort en del mindre endringer i plankartene mellom 1. og 2. gangs behandling. Disse har ingen eller ubetydelige konsekvenser for andre enn Bane NOR i anleggs- og driftsfasen. Flere av dem gjelder hvordan plankartet skal fremstilles. Enkelte endringer beskrives under:

- Illustrasjoner av sikkerhets- og restriksjonssoner tunell (S1-S4 og R1-R4) er vist både på plankartene og i reguleringsbestemmelsene. Det er gjort endringer i hvordan disse skal vises i det digitale plankartet, jf. planbeskrivelsen 5.1.3 *Regulering av tunneler*. I tillegg er det gjort mindre endringer i avgrensningen av sonene et par steder.
- Ved gnr./bnr. 9666/2, Moskvilveien, er det lagt inn siktlinjer til gang- og sykkelveien.
- Atkomstvei for beredskapskjøretøyer til søndre portal Kopstadtunnelen og atkomst til næringsområdet N4 (kommuneplanens arealdel) er forskjøvet for å følge langs eiendomsgrensen mot gnr./bnr. 86/3.

### Bestemmelser

De reguleringsbestemmelsene som ble lagt ut på høring er vedlagt saken. I tillegg er saken vedlagt forslag til nye bestemmelser hvor endringene fremkommer ved bruk av farge. Noen endringer er rent tekniske og følger av blant annet endringer i kartet, andre skyldes Riksantikvarens avgjørelse i sak om dispensasjon fra kulturminneloven i høringsperioden samt mindre endringer og presiseringer på initiativ fra både Bane NOR og Horten kommune.

Den vesentlige endringen er at administrasjonen foreslår at flere av bestemmelsene som kommunestyret ved 1. gangs behandling besluttet skulle innarbeides, foreslås tatt ut. Det skyldes uttalelse fra Fylkesmannen i Vestfold, administrasjonen i Tønsberg kommune og Bane NOR som i etterkant ser at det kan reises tvil om hjemmelsgrunnlaget for noen av bestemmelsene. Administrasjonen deler disse synspunktene. Det gjøres nærmere rede for dette under «Vurderinger».

### *Illustrasjonsplan jernbane og deponier*

Illustrasjonsplan (ICP-34-11138) revidert 09.05.2018 viser noen mindre endringer. «Merkelapper» på de akutte sidene redegjør kort for endringene og datoene for revisjon. De aller fleste er mindre endringer som gjelder det tekniske anlegget. Under beskrives kort noen av endringene:

- Ved Bollerud er driftsvei senket ved E18 i forbindelse med planovergang uttreksspor for godsterminalen etter byggingen av dobbeltsporet (side 9).
- Flere steder er det gjort mindre justeringer av gjerder.
- Nytt fordrøyningsbasseng ved nordre portal Kopstadtunnelen (side 10).
- Flyttet atkomstvei (skogsbilvei) fra Solerødveien øst for banen (side 15).
- Eksisterende velteplass/opplagsplass for tømmer reetableres (side 15).
- Gråmunktunnelen; langt inn voll langs vei over portal (side 16).
- Stasjonsområdet øst; stikkrenne / gangbro til Adalsborgen (side 22).

### **LOVER OG FORSKRIFTER**

Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) med forskrifter

Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)

Lov om folkehelsearbeid (folkehelseloven)

Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) med forskrifter  
Kommuneplanens arealdel for 2015 – 2017

Kommunedelplan for dobbeltspor Nykirke – Barkåker planId 0701 90006 vedtatt  
31.10.2016

### **VURDERINGER**

Planforslaget er vurdert å være grundig og prosjektet er godt belyst. De dimensjonerende forutsetninger og tekniske løsninger for dobbeltsporet Nykirke – Barkåker, har ikke administrasjonen kommentarer til.

Det er Horten kommune sitt forslag til detaljreguleringsplan for dobbeltsporet som nå fremmes til 2. gangs behandling. Det er gjort mindre justeringer av selve jernbaneanlegget som administrasjonen har tatt til etterretning. Det er varslet to mindre utvidelser av planområdet som er beskrevet over, og gjort korrigeringer på plankartet og i bestemmelsene, men planforslaget som helhet er ikke vesentlig endret. I høringsperioden har det vært dialog mellom Bane NOR og kommunene om mindre endringer i kart og bestemmelser.

### **Plandokumentene**

Administrasjonen har følgende kommentarer til endringer i planforslaget:

#### *Planbeskrivelsen*

Administrasjonen har ingen merknader til de endringene / tilføysene som er gjort i planbeskrivelsen.

#### *Plankart*

Administrasjonen har ingen merknader til de endringene som er gjort.

Når det gjelder veien for beredskapskjøretøy inn til søndre portal Kopstadtunnelen og

fremtidig atkomstvei til næringsområdet N4, foreslår grunneier at veier ikke reguleres til felles vei (f\_SV), men til privat vei. Administrasjonen er enig i at bruk og vedlikehold av denne veien er et privatrettslig forhold, og det er avtalt med Bane NOR at veien reguleres til privat vei.

### Bestemmelser

Reguleringsbestemmelsene som har vært på høring foreslås endret på en rekke punkter. Bestemmelsene som ble sendt på høring og bestemmelsene som administrasjonen foreslår vedtatt følger vedlagt. Noen av endringene er mindre og følger av endringer i plankartene, språklige rettelser og lignende, mens andre følger av høringsuttalelser fra blant annet Riksantikvaren, regionale myndigheter og Bane NOR.

I tillegg anbefaler administrasjonen endringer av kommunestyrets beslutning ved 1. gangs behandling 13.02.2018 saksnummer KOM-018/18. Det skyldes at administrasjonen mener at det ikke foreligger hjemmel i plan- og bygningsloven eller at bestemmelsene har en form som det er vanskelig å etterkomme. Administrasjonen i Tønsberg kommune har også uttrykt tvil om hjemmelen til noen av bestemmelsene. Tabellen under sammenligner kommunestyrets endringer ved 1. gangs behandling, Bane NORs opprinnelige forslag, administrasjonens anbefaling ved 1. gangs behandling og administrasjonens innstilling ved 2. gangs behandling.

Endring som følge av kommunestyrets beslutning 13.03.2018 KOM-018/18 (1.gangs behandling) Bestemmelse nr	Bane NOR sitt opprinnelige forslag Bestemmelse nr	Administrasjonens anbefaling ved 1. gangs behandling	Administrasjonens innstilling ved 2. gangs behandling Bestemmelse nr
<p><b>2.3 Byggesak</b> I første setning etter første komma tilføyes «som inngår under definisjonen «jernbaneanlegg», jf. Pbl SAK10, § 4-4, bokstav b med tilhørende veiledning,»</p>	<p><b>2.3 Byggesak</b> Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, herunder alle bygde elementer, som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, ICP-34-A-11138, unntas søknadsplikt etter pbl 20-1.</p>	Lik Bane NOR sitt forslag	<p><b>2.3 Byggesak</b> Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, som inngår under definisjonen jernbaneanlegg, jf. byggesaksforskriften § 4-3 bokstav b) annet avsnitt, herunder alle bygde elementer, som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, ICP-34-A-11138, unntas søknadsplikt etter pbl § 20-1.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Administrasjonen mener at dette er en unødvendig tilføyelse, jf. pbl med forskrifter og veiledere. Tilføyelsen fra offentlig ettersyn videreføres, men den er rettet da henvisningen til SAK10 § 4-4 er feil.</p>
<p><b>2.11 Massehåndtering</b> I første avsnitt erstattes «skal søkes håndtert og fraktet» til «skal håndteres og fraktes».</p> <p>Andre avsnitt endres til: «Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal, så sant mulig, benyttes til samfunnsnyttige formål. For sikker gjennomføring av prosjektet reguleres i tillegg permanente deponier. Før overskuddsmasser deponeres skal</p>	<p><b>2.11 Massehåndtering</b> Det skal utarbeides en plan for håndtering av masser. Overskuddsmasser skal søkes håndtert og fraktet på en slik måte at miljøet og omgivelsene ivaretas.</p> <p>Overskuddsmasser av stein skal, i den grad Bane NOR finner det er praktisk, økonomisk og miljømessig forsvarlig, benyttes til samfunnsmessige formål. For sikker gjennomføring av prosjektet reguleres i tillegg</p>	<p>Bane NORs forslag med følgende tilføyelse i annet avsnitt:  «Før overskuddsmasser av stein kan deponeres skal det fremlegges en skriftlig redegjørelse.»</p>	<p><b>2. 11 Massehåndtering</b> Det skal utarbeides en plan for håndtering av masser. Overskuddsmasser skal håndteres og fraktes på en slik måte at miljøet og omgivelsene ivaretas.</p> <p>Overskuddsmasser av stein skal i den grad det er praktisk, økonomisk og miljømessig forsvarlig, benyttes til samfunnsmessige formål. For sikker gjennomføring av prosjektet reguleres i tillegg permanente deponier. Før overskuddsmasser av stein kan deponeres skal det fremlegges en skriftlig</p>

<p>det fremlegges en skriftlig redegjørelse til kommunen. Dyrkbar og dyrka jord skal håndteres i tråd med matjordplanen, jf. bestemmelse 8.3.»</p>	<p>permanente deponier.</p>		<p>redegjørelse.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Formuleringen i bestemmelsen er et resultat av dialog mellom Bane NOR og kommunen. Tilføyelsen som administrasjonen anbefalte ved 1. gangs behandling er et resultat av grundige overveielser innenfor et begrenset handlingsrom. Matjordplanen gjelder for alle tiltak innenfor planområdet i anleggsfasen.</p>
<p><b>10.2 Marksikringsplan</b> I første setning tilføyes «naturmangfold» og «dyrket mark». Tilføyes følgende avsnitt: «Marksikringsplanen skal minimum inneholde: 1. Beskrivelse av vegetasjonen, jordtypene og boniteten langs strekningen 2. Beskrivelse av infiltrasjonsevne og fordrøyningssevne 3. Forekomst av svartelistearter 4. Forekomst av viktige naturtyper og rødlistede arter»</p> <p>Etter siste avsnitt tilføyes setningen «Planen skal godkjennes av kommunen».</p>	<p><b>10.2 Marksikringsplan</b> Det skal utarbeides marksikringsplan for anleggsfasen som beskriver sikring av blant annet spesielt verdifull vegetasjon, kulturminner og vassdrag.</p>	<p>Lik Bane NOR sitt forslag.</p>	<p><b>10.2 Marksikringsplan</b> Det skal utarbeides marksikringsplan for anleggsfasen som beskriver sikring av blant annet spesielt verdifull vegetasjon, kulturminner og vassdrag.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Administrasjonen mener at en marksikringsplan skal planlegge hvordan bevaring og sikring av eksisterende vegetasjon i byggeområdet kan gjøres så tidlig at det kan inngå i anbuds materialet.</p> <p>Det er administrasjonens vurdering at beskrivelse av jordtyper og bonitet ikke inngår i en marksikringsplan, og at det ikke er hensiktsmessig å liste enkelte temaer i bestemmelsen.</p> <p>Administrasjonen mener også at det ikke skal gis saksbehandlingsregler i en reguleringsbestemmelse, og at det heller ikke finnes hjemmel i plan- og bygningsloven til å godkjenne marksikringsplanen. Forvaltningen må ha hjemmel for sine vedtak.</p>
<p><b>10.3 Plan for håndtering av jordressurser</b> Overskriften «Plan for håndtering av jordressurser» endres til «Matjordplan».</p> <p>I første avsnitt, 2. setning etter jord tilføyes «fra dyrket og dyrkbar mark».</p> <p>Tilføyes følgende avsnitt: Matjordplanen skal minimum inneholde: 1. Jordtype, jordstruktur, pH, status for drenering og grøfter, innhold av planteskadegjørere, floghavre, hønsehirse og svartelistearter før anleggsstart 2. Hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring 3. Hvordan de forskjellige jordlagene skal håndteres og mellomlagres 4. Hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes</p>	<p><b>10.3 Plan for håndtering av jordressurser</b> Det skal utarbeides en plan for håndtering av jordressursene i anleggsfasen. Planen skal beskrive avtaking, lagring, flytting og tilbakeføring av jordmassene.</p>	<p>Lik Bane NOR sitt forslag.</p>	<p><b>10.3 Matjordplan</b> Det skal utarbeides en plan for håndtering av jordressursene i anleggsfasen. Planen skal beskrive avtaking, lagring, flytting og tilbakeføring av jordmassene.</p> <p>Matjordplanen skal inneholde: 1. Jordtype, jordstruktur, pH, status for drenering og grøfter, innhold av planteskadegjørere, floghavre, hønsehirse og svartelistearter før anleggsstart. 2. Hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring. 3. Hvordan de forskjellige jordlagene skal håndteres og mellomlagres. 4. Hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes. 5. Hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorda.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Administrasjonen foreslår at «fra</p>

<p>5. Hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorda.</p> <p><b>11 Rekkefølgebestemmelser,</b> punkt j) I siste setning erstattes «tilbakeføres på en måte som muliggjør tidligere bruk av arealet» med «skal i tråd med marksikringsplanen og matjordplanen (bestemmelse 8.2 og 8.3) settes i stand slik de var før inngrepet.»</p> <p>Følgende rekkefølgebestemmelse tilføyes: «Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk».</p>	<p><b>11 Rekkefølgebestemmelser,</b> punkt j) Områder for midlertidig arealbruk, herunder anlegg- og riggområder, områder for masseinntak, anleggsveier og midlertidige atkomstveier samt midlertidige veiomlegginger, skal ferdigstilles senest 2 år etter at nytt dobbeltspor er tatt i bruk. Områdene, inkludert grøfter, drenering, vanningsanlegg mm., skal tilbakeføres på en måte som muliggjør tidligere bruk av arealet.</p>	<p>Lik Bane NOR sitt forslag.</p>	<p>dyrket og dyrkbar» tas ut av bestemmelsen da da det er en unødvendig presisering.</p> <p>Administrasjonen viser til at reguleringsbestemmelser er rettsregler som skal kunne gjennomføres med tvang, og mener derfor at ord som «minimum» ikke bør benyttes.</p> <p><b>11 Rekkefølgebestemmelser,</b> punkt j) Områder for midlertidig arealbruk, herunder anlegg- og riggområder, områder for masseinntak, anleggsveier og midlertidige atkomstveier samt midlertidige veiomlegginger, skal ferdigstilles senest 2 år etter at nytt dobbeltspor er tatt i bruk. Områdene, inkludert grøfter, drenering og vanningsanlegg skal tilbakeføres på en måte som muliggjør tidligere bruk av arealet.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Henvisningen til 8.2 og 8.3 er feil i Horten kommune.</p> <p>Når det i bestemmelsen står at områdene skal tilbakeføres på en måte som muliggjør tidligere bruk av arealet, kan det bety at arealet settes tilbake til en tilstand som er bedre enn før tiltaket. Foreslått formulering ivaretar nødvendigvis ikke det man ønsker å oppnå.</p> <p>Administrasjonen foreslår at følgende avsnitt tas ut: «<i>Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk</i>».</p> <p>Dette er begrunnet med at det ikke er regulert arealer til nydyrking, og at nydyrking er avhengig av tillatelse etter forskrift om nydyrking.</p>
<p><b>9.3 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1)</b> og</p> <p><b>9.4 Område for masseinntak, midlertidig (#2)</b> og</p> <p><b>9.5 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)</b></p> <p>Tilføyes i første avsnitt: «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal ellers holdes på et minimum».</p> <p>Tilføyes følgende avsnitt: «Tilbakeføring av dyrkbar</p>	<p><b>9.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1)</b> Innenfor områder markert med anleggs- og riggområder #1 kan nødvendige inngrep og anleggsarbeid gjennomføres for bygging av jernbaneanlegget med tilhørende tiltak. Dette omfatter også lagring og mellomlagring av masser, brakkerigg og lager. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde og opprinnelig arealbrukskategori gjelder.</p> <p><b>9.3 Område for</b></p>	<p>Lik Bane NOR sitt forslag.</p>	<p><b>9.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1)</b> Innenfor områder markert med anleggs- og riggområder #1 kan nødvendige inngrep og anleggsarbeid gjennomføres for bygging av jernbaneanlegget med tilhørende tiltak. Dette omfatter også lagring og mellomlagring av masser, brakkerigg og lager. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde og opprinnelig arealbrukskategori gjelder.</p> <p><b>9.3 Område for masseinntak, midlertidig (#2)</b> Innenfor områder markert med anlegg- og riggområder, masseinntak, #2 er det tillatt å permanent deponere</p>



<p>og dyrka jord til opprinnelig formål skal skje i tråd med matjordplanen, jf. bestemmelse 8.3.»</p> <p><b>1</b> <b>Planens hensikt</b> Tilføyes følgende avsnitt:</p> <p>«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker. Kvaliteten på nydyrket mark skal tilsvare kvaliteten på arealene som erstattes. Kvaliteten på jord- og skogbruksarealer som brukes midlertidig til anleggsbelte, riggområde og anleggsvei skal etter tilbakeføring være like god som før anleggsarbeidet tok til.»</p>	<p><b>massemottak, midlertidig (#2)</b> Innenfor områder markert med anlegg- og riggområder, massemottak, #2 er det tillatt å permanent Deponere overskuddsmasser, herunder bearbeiding av masser og nødvendige tiltak for etablering av permanente deponier. Utformingen av arealene, herunder oppfyllingsvolum og arrondering er vist i illustrasjonsplanen. Områdene tilpasses landskapet og framtidige etterbruk. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde og opprinnelig arealbruk, på ferdig arrondert areal gjelder.</p> <p><b>9.4</b> <b>Område for anleggsvei, midlertidig (#3)</b> Innenfor område for anleggsvei, midlertidig #3 kan det gjøres nødvendige inngrep og anleggsarbeid for etablering av midlertidige anleggsveier. Veiene kan anlegges med maksimal kjørebredde 10 meter. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde og opprinnelig arealbrukskategori gjelder.</p> <p><b>1</b> <b>Planens hensikt</b> Planen legger til rette for bygging av nytt dobbeltspor for Vestfoldbanen fra Nykirke i Horten kommune til Barkåker i Tønsberg kommune, og atkomst til ny stasjon vest for Skoppum i Re kommune.</p> <p>Planen sikrer permanente og midlertidige arealer for etablering av jernbane anlegget, inkludert deponiområder for permanent lagring av overskuddsmasser. Bestemmelsene gjelder strekningen gjennom Horten kommune.</p>	<p>Lik Bane NOR sitt forslag.</p>	<p>overskuddsmasser, herunder bearbeiding av masser og nødvendige tiltak for etablering av permanente deponier. Utformingen av arealene, herunder oppfyllingsvolum og arrondering er vist i illustrasjonsplanen. Områdene tilpasses landskapet og framtidige etterbruk. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde og opprinnelig arealbruk, på ferdig arrondert areal gjelder.</p> <p><b>9.4</b> <b>Område for anleggsvei, midlertidig (#3)</b> Innenfor område for anleggsvei, midlertidig #3 kan det gjøres nødvendige inngrep og anleggsarbeid for etablering av midlertidige anleggsveier. Veiene kan anlegges med maksimal kjørebredde 10 meter. Etter avsluttet anlegg opphører midlertidig bestemmelsesområde og opprinnelig arealbrukskategori gjelder.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Administrasjonen viser til at reguleringsbestemmelser er rettsregler som skal kunne gjennomføres med tvang, og mener derfor at ord som «minimum» ikke bør benyttes.</p> <p>Anleggsbeltet er redusert i løpet av planprosessen, og det er i 9.4 gitt bestemmelse om at anleggsveier kan ha en maksimal kjørebredde på 10 meter. Henvisningen til matjordplanen, bestemmelse 8.3 er feil i Horten.</p> <p>Ifølge Bane NOR er det planlagt for totalentreprise, og at entreprenør skal ha et vist handlingsrom.</p> <p><b>1</b> <b>Planens hensikt</b> Planen legger til rette for bygging av nytt dobbeltspor for Vestfoldbanen fra Nykirke i Horten kommune til Barkåker i Tønsberg kommune, og atkomst til ny stasjon vest for Skoppum i Re kommune.</p> <p>Planen sikrer permanente og midlertidige arealer for etablering av jernbaneanlegget, inkludert deponiområder for permanent lagring av overskuddsmasser. Bestemmelsene gjelder strekningen gjennom Horten kommune.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Bane NOR, Fylkesmannen i Vestfold samt administrasjonen i</p>
--	--	-----------------------------------	--

			<p>både Tønsberg og Horten anbefaler at avsnittet tas ut.</p> <p>Det er hovedhensikten med planen som skal fremkomme. Det er bygging av nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker og sikre midlertidige arealer arealer for anlegget samt deponiområder for stein.</p> <p>Arealer til nydyrking er ikke avsatt i planforslaget. Nydyrking er derfor avhengig av godkjenning etter forskrift om nydyrking.</p>
<p><b>11</b> <b>Rekkefølgebestemmelse,</b> l) nr. 1 vedrørende trafiksikkerhetsplan:</p> <p>Tilføyes: «Planen skal godkjennes av kommunen.»</p>	<p><b>11</b> <b>Rekkefølgebestemmelse,</b> i) nr. 1 Følgende forhold for veier og atkomster skal sikres i anleggsfasen:</p> <p>Det skal utarbeides en plan for hvordan trafiksikkerheten ivaretas for gående, syklende og bilister som blir berørt av anlegget og anleggstrafikken.</p>	Lik Bane NOR sitt forslag.	<p><b>11</b> <b>Rekkefølgebestemmelse,</b> punkt i) nr. 1: Følgende forhold for veier og atkomster skal sikres i anleggsfasen:</p> <p>Det skal utarbeides en plan for hvordan trafiksikkerheten ivaretas for gående, syklende og bilister som blir berørt av anlegget og anleggstrafikken.</p> <p><u>Begrunnelse:</u> Administrasjonen er enig med Bane NOR som uttaler at forslaget til tilføyelse er uklart. Det skyldes blant annet at veier dreier seg om mer enn kommunale veier.</p> <p>Administrasjonen kan ikke godkjenne trafiksikkerhetsplanen med hjemmel i plan- og bygningsloven, og mener det kan ikke gis bestemmelse om saksbehandlingsregler for behandling etter annet lovverk.</p>

### *Illustrasjonsplanen*

Revidert illustrasjonsplan datert 09.05.2018 viser endringer gjort etter 1. gangs behandling.

Administrasjonen viser spesielt til side 22, *Stasjonsområdet*, bemerkning 18 som viser stikkrenne / gangbro over bekken. Det er positivt at det er lagt bedre til rette for atkomst til Adalsborgen og Borgåsen.

### **Høringsuttalelser**

Høringsuttalelsene til reguleringsplanen følger i eget vedlegg og er oppsummert av Bane NOR. Hver uttalelse er kommentert av Bane NOR og administrasjonen. Det er kommet innspill om viktige tema som støy, luftforurensning, beredskap, skiløyper og turstier, barn og unge, jordvern med mer. I tillegg til kommentarene til høringsuttalelsene gis noen mer utfyllende og sammenfattede kommentarer under.

### *Støy*

Det er avklart at søknaden om anleggskonsesjon til Fylkesmannen i Vestfold ikke vil omfatte støy.

Administrasjonen har tatt fagrapporten om luftoverført støy til etterretning, og har fått innarbeidet kommunens innspill til bestemmelsen om støy.

Grunneiere og kommunen er fortsatt skeptiske til om det er regulert tilstrekkelig

støyskjerming for de som bor på Teien og fremtidige beboere i Sletterødåsen. Administrasjonen har tatt dette opp med Bane NOR flere ganger, og Bane NOR har svart at de vil gjøre nye støyberegninger. Det er foreløpig ikke fremlagt nye beregninger eller nytt forslag til støyskjerming.

Administrasjon vil som ved 1. gangs behandling understreke at det er svært viktig at Bane NOR gir god informasjon så tidlig som mulig til alle som blir berørt. Omforente avbøtende tiltak er viktig for de som blir berørt.

Frem til anleggsstart må Horten kommune avklare og lage rutiner for hvordan klager på støy og søknader om dispensasjon fra støybestemmelsen, skal håndteres. Det vil være svært vanskelig for anleggsgjennomføringen om dispensasjoner skal behandles på vanlig måte, jf. pbl kap. 19 Dispensasjon.

#### *Deponier*

Administrasjonen er ikke kjent med nye vesentlige opplysninger om deponering av steinmasser etter 1. gangs behandling av planforslaget. Bane NOR arbeider fortsatt med interessenter for å kunne inngå avtaler slik at permanent deponering av stein kan unngås i de forslåtte deponiene D7 og D13.

Administrasjonen innstiller på samme bestemmelse om deponering som ved 1. gangs behandling, jf. bestemmelsene punkt 2.11 *Massehåndtering*.

#### *Kulturminner*

Anleggsbeltet og jernbaneanlegget kommer i konflikt med automatisk fredete og nyere tids kulturminner. Kulturminner som ikke frigis, er sikret med hensynssoner i planforslaget, og skal i følge Riksantikvaren sikres med gjerde i anleggsfasen. Riksantikvaren frigir i brev 18.04.2018 automatisk fredete kulturminner på vilkår.

Riksantikvaren skriver at dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtak forutsetter at tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Administrasjonen har fulgt opp dette med å innarbeide tekstforslaget under «Fellesbestemmelser», jf. punkt 2.13 *Arkeologiske utgravninger*. Oppfølging i anleggsfasen skal skje i samarbeid med Vestfold fylkeskommune.

#### *Overvannshåndtering*

Administrasjonen påpekte ved 1. gangs behandling at fagrapportene ikke dokumenterte konsekvensene av å føre vann fra et nedbørsfelt til et annet, endre avrenningsmønsteret som følge av endret arealutnyttelse eller å endre utformingen av Føskebekken. Det ble anbefalt å utarbeide rapport som belyser hydrologiske konsekvenser langs hele jernbanestrekningen før 2. gangs behandling.

Fagrapport underbygning, VA og dreninger, ICP-34-A-11102-03B datert 27.04.2018 er revidert etter høring, og administrasjonen er tilfreds med utredningen av hydrologiske konsekvenser.

#### *Beredskap - sikkerhet i tunneler – ROS*

Det er i tråd med loven utarbeidet ROS-analyse av prosjektet som skal identifisere uønskede naturgitte hendelser, store ulykker og tilsiktede handlinger som kan påvirke prosjektet og som prosjektet kan medføre for omgivelsene. Områder med fare, risiko eller sårbarhet er avmerket som hensynssoner i planen.

Før 1. gangs behandling var kommunen i dialog med nødetatene som skriftlig og muntlig har redegjort for bekymring for sikkerheten i og rundt tunnelene. I brev til Horten kommune datert 03.11.2017 skriver Vestfold Interkommunale Brannvesen (VIB) at de er bekymret for sikkerheten til innsatsmannskapene, men minst like viktig sikkerheten som skal redusere risikoen til eventuelle forulykkede / skadde personer som ikke kan selvrømme.

I høringsuttalelse datert 04.04.2018 skriver Vestfold Interkommunale Brannvesen IKS (VIB) at det 19.01.2018 ble avholdt et møte mellom Bane NOR, Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) og VIB. I møtet fremkom det at ansvaret for ikke å prosjektere med vanntilførsel og vifter inne i tunnelene tilligger Bane NOR og at «Brannvesenets begrensninger som følge av dette vil beskrives/tydeliggjøres i oppdateringen av beredskapsanalyse og beredskapsplaner/-rutiner».

I møtet 19.01.2018 kal det også ha fremkommet at det burde beskrives hvilke konsekvenser en slik beslutning har for brannvesenets mulighet for å redde liv samt om nye jernbanetunneler medfører en ekstraordinær risiko for Horten kommune i henhold til brann- og eksplosjonsvernloven (BEL) § 14 *Ytterligere sikringstiltak og beredskap* når bygget er i drift.

#### Brannsjefens tilrådning:

Om det ikke tilrettelegges for uttak av vann og vifter i tunnelene vurderer Brannsjefen at det er lite sannsynlig at det er mulig å redde liv dersom det brenner i et tog inne i en av tunnelene langs jernbanestrekningen Nykirke - Barkåker. Det betyr at det med stor sannsynlighet vil gå et stort antall liv tapt dersom brann oppstår i et tog i en av jernbanetunnelene. Brannsjefen vurderer at dette er en uakseptabel restrisiko.

Dersom det ikke tilrettelegges for uttak av vann og med vifter i tunnelene mener brannsjefen at tunneler langs jernbanestrekningen Nykirke – Barkåker vil utgjøre en ekstraordinær risiko i Horten kommune og vil vurdere tiltak i henhold til brann- og eksplosjonsvernlovens § 14 *Ytterligere sikringstiltak og beredskap* når jernbanetunellene er satt i drift.

Bane NOR sin kommentar til høringsuttalelsen er at forholdene som Vestfold Interkommunale Brannvesen adresserer er regulert av annet lovverk enn plan- og bygningsloven, og at videre avklaring mellom partene vil foregå i en egen prosess.

Administrasjonen uttrykte ved 1. gangs behandling at planforslaget var tilstrekkelig utredet og detaljert i henhold til plan- og bygningsloven hva gjelder sikkerheten i tunnelen og beredskap. Det ble allikevel understreket at det er viktig å ha fokus på sikkerhet og beredskap. Høringsuttalelsen fra Vestfold Interkommunale Brannvesen gjør administrasjonen bekymret, og Bane NOR oppfordres igjen til å være lydhøre for nødetatenes innspill og sørge for at de blir innarbeidet i prosjektet.

#### *Konsekvenser for barn og unge*

Det fremkommer at verken skoler eller barnehager blir påvirket av støy som følge av tiltaket. Administrasjonens vurdering er fortsatt at trafiksikkerheten i anleggsfasen og muligheten for friluftaktiviteter er viktige tema med tanke på barn og unge. Det legges vekt på trafiksikkerhet i prosjektet, og det er ikke foreslått endringer frem til 2. gangs behandling som svekker sikkerheten.

Det skal i hovedsak gå anleggstrafikk på egne anleggsveier, eller på E18, riks- eller fylkesveier og kryssinger skal hovedsakelig skje planskilt. Avbøtende tiltak vil bli gjennomført i Moskvilveien, dagstrekningen sør for Sletterødåsen og på Viulsrød.

Fylkesmannen i Vestfold og Vestfold fylkeskommunen har ikke kommet med uttalelser om barn og unge, og det legges til grunn at regionale myndigheter mener at det i tilstrekkelig grad er tatt hensyn til barn og unge. Barnerepresentanten i Horten uttaler at det er svært viktig at det blir tatt hensyn til alle høringsinnspill som har kommet om skiløyper og turstier, og at løyper og stier blir lagt om, se kommentarer til høringsuttalelsene i eget vedlagt dokument.

#### *Konskekvenser for friluftslivet - skiløyper og turstier*

Fremmøtte ved åpne møter og kontordager samt i høringsuttalelser er det vist et stort engasjement for friluftslivet; turstier og skiløyper. Turstier og skiløyper skal legges om i anleggsfasen så langt det er mulig, og reetableres for driftsfasen. Bane NOR fortsetter dialogen med lag og foreninger som har ansvaret for turstier i løyper i Horten for å finne endelige løsninger som er tilfredsstillende for begge parter.

I revidert planbeskrivelse datert 09.05.2018 er det i avsnitt 6.19.12 *Midlertidig omlegging av skiløyper og turveier* gjort en mer utfyllende beskrivelse av omleggingene enn ved 1. gangs behandling. Det vises til «Faktiske forhold» hvor blant annet prinsippskisser er vist.

Anleggsbeltet og jernbaneanlegget i driftsfasen vil bli en betydelig barriere gjennom Horten der aktiviteten er i dagen. Det er viktig at det legges vekt på å finne akseptable og sikre løsninger.

#### *Jordvern – dyrket og dyrkbar mark*

Administrasjonen har i høringsperioden ikke endret syn på at planbeskrivelsen og relevante fagrapporter tar hensyn til landbruket på en tilfredsstillende måte. Det gjentas at det er viktig at det blir lagt vekt på gode driftsmessige forhold for jord- og skogbruk etter etableringen av nytt dobbeltspor, og administrasjonen vil sterkt anbefale at det blir gjennomført jordskifte.

Administrasjonen vil igjen trekke frem at deler av Kopstadtunnelen vil gå gjennom fulldyrket mark, og at det er svært viktig at det avsettes tilstrekkelig jordmasser over tunnelen for at dyrking kan foretas uten kvalitetstap.

I brev datert 28.02.2018 ble det sendt ut et begrenset varsel om at et mindre område ved en avkjørsel / atkomstvei fra Solerødveien blir tatt med i planen. Området ligger i både Re og Horten kommuner, og er nærmere beskrevet under «Faktiske forhold».

Utvidelsen av planområdet ligger hovedsakelig på gnr./bnr. 59/1, og dekker et areal på ca. 2 300 m<sup>2</sup>. Store deler av arealene ligger langs eksisterende atkomstvei eller i randsonen av jordene. Det utvidede området beslaglegger rundt 1450 m<sup>2</sup> dyrket mark beliggende inn mot boligeiendommen Solerødveien 369. Administrasjonen mener at det er uheldig med ytterligere beslag av dyrket mark, men forstår grunneierne og reigstrerer at det ikke er innkommet negative høringsuttalelser. Etter en samlet vurdering aksepterer administrasjonen foreslått utvidelse av planområdet.

Det vises også til vedlagte dokument med Bane NOR og administrasjonens kommentarer til høringsuttalelsene.

### *Kopstad godsterminal*

Det vises til kommunestyrets beslutninger 14.02.2017 saksnummer KOM-012/17 og 20.06.2017 saksnummer KOM-075/17 og saksutredningen ved 1. gangs behandling. Beslutninger om atkomst og finansiering av tilknytningsspor til Kopstad godsterminal har vært vanskelig å få avklart, og spørsmål er blitt rettet til samferdselsminister Solvik-Olsen.

Storstingsrepresentant Maria Aasen-Svensrud leverte 07.03.2018 følgende spørsmål til samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen:

Hva vil statsråden gjøre for å sikre koordinering og fremdrift i dette samfunnsmessige viktige prosjektet? Det ble i tillegg gitt en begrunnelse.

Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen svarer 15.03.2018 blant annet:

Samferdselsdepartementet har forelagt saken for Jernbanedirektoratet som opplyser at til grunn for planlegging og utbygging av nye dobbeltsporparceller på InterCity-strekningene ligger det et konseptdokument som beskriver hvilke stasjoner, sporforbindelser og tilknytninger som inngår i IC-prosjektet. I konseptdokumentet (pkt. 7.1.1.2) heter det følgende om sidesporet til Kopstad Godsterminal:

«Sør for Tangentunnelen skal IC-prosjektet bygge en avgrening fra dobbeltsporet til Kopstad godsterminal. Med dette menes en enkel sporveksel fra nytt dobbeltspor, med nødvendig sikring av sporveksel, med forbindelse til eksisterende bane (uttrekksspor). Deler av eksisterende bane må opprettholdes som uttrekksspor for godstog med lengde opp til 500m. Alle spor knyttet til driften av godsterminalen, f.eks. omløpsspor for lokomotiv, skal etableres av terminalens utbygger.»

Direktoratet opplyser at denne forutsetningen er lagt til grunn for forslaget til reguleringsplanen for dobbeltspor Nykirke – Barkåker som ble førstegangsbehandlet i de berørte kommuner og lagt ut til offentlig ettersyn 19.02.18. Denne forutsetningen vil også ligge til grunn for den kommende avtalen mellom Jernbanedirektoratet og Bane NOR om utbygging av dobbeltsporet på strekningen.

Som tiltakshaver for dobbeltsporet har Bane NOR ansvar for å etablere midlertidige anleggsveger for byggeperioden, inkludert nødvendige arealplanmessige avklaringer. På samme måte vil Kopstad Godsterminal AS ha ansvar for å planlegge og etablere veiadkomster til den fremtidige terminalen. Eventuell samordning mellom disse planene forutsettes ivaretatt av Horten kommune som arealplanmyndighet (kilde: <https://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=71510>).

Arbeidet med utredning av permanent atkomst til Kopstad godsterminal som har pågått i 2017 konkluderte med at det skulle sendes avvikssøknad til Vegdirektoratet for to-plans kryss i sør. Søknaden er avvist av Statens vegvesen Region sør.

## Oppsummering

Administrasjonen vil som ved 1. gangs behandling understreke at nytt dobbeltspor er et for samfunnet viktig infrastrukturiltak for å øke kapasiteten og redusere reisetiden på Vestfoldbanen som allerede har kapasitetsproblemer. Utbygging av jernbanen er viktig for det grønne skifte, og for attraktiviteten for de som kan tenke seg å etablere seg med næring og eller bolig i Horten og Vestfold.

Bane NOR har flere ganger redegjort for at en forsinkelse knyttet til uavklarte forhold i planarbeidet, kan medføre at Intercityprosjektet Nykirke – Barkåker ikke får de nødvendige investeringsbeslutninger i statsbudsjettet i tide til å kunne starte anleggsarbeidet i 2019. Dobbeltspor med tilhørende økt togfrekvens fra Tønsberg i sør til Oslo og Gardermoen vil da sannsynligvis ikke kunne bli ferdig i 2024. Det vises til vedlagte brev datert 24.11.2017.

I likelydende brev til Re og Horten kommuner datert 23.04.2018 om *Fremdriftskonsekvenser av reguleringsvedtak*, redegjør Bane NOR for sin bekymring til kravet om parkeringshus på pendler-/innfartsparkeringen ved den nye stasjonen, og konsekvensene til fremdriften knyttet til egen innsigelse til planforslaget. Planforslaget som foreslår parkeringshus ligger i Re kommune, men på bakgrunn av saksnummer KOM-017/18 (IC Nykirke – Barkåker – detaljreguleringsplan for jernbane og deponier – uttalelse til utforming av stasjon og innfartsparkering i Re kommune) og mulige konsekvenser for fremdriften, gjengis deler av Bane NOR sitt brev datert 23.04.2018. I brevet skriver Bane NOR blant annet:

Forslag til Handlingsprogram 2018-2025 som for tiden ligger ute til høring, har som mål at Nykirke-Barkåker åpner i 2024. I følge Handlingsprogrammet kan økt frekvens i grunnrute til Tønsberg være mulig fra 2024 når strekningen Nykirke—Barkåker er ferdigstilt (s. 109) uavhengig av ferdigstillelsen av Drammen – Kobbervikdalen.

Prosjektet har en svært stram tidsplan høst/vinter 2018/19 for å få et godkjent og kvalitetssikret plangrunnlag, som Jernbanedirektoratet kan oversende til investeringsbeslutning i revidert nasjonalbudsjett juni 2019. Dette er nødvendig for å nå mål om ferdigstillelse i 2024. Godkjenning og kvalitetssikring (KS2) forutsetter et omforent planvedtak – uten innsigelser.

På oppfordring fra kommunene har Bane NOR vurdert et mulig scenario der parkeringsområdet unntas rettsvirkning mens den øvrige planen vedtas i juni 2018. Dette anser vi ikke være en mulig løsning for dette prosjektet, da det gjennom tidligere nevnte KS2-prosess settes kostnadsramme og styringsramme for prosjektet.

I foreliggende vurdering av forsinkelser, er det ikke sett nærmere på betydningen av forskyvning av tidspunkt for arkeologiske utgravninger, utsatt grunnverv, etc. Dette er risikomomenter som ytterligere kan forsinke åpningtidspunktet. En forsinkelse vil også kunne påvirke

tilgrensende

prosjekter, som f.eks. ERTMS-prosjektet (nytt «signalsystem») på strekningen Oslo – Tønsberg.

Til slutt må vi påpeke at en utsettelse av Nykirke-Barkåker kan gi risiko for at prosjektet mister sin prioritering i konkurransen med andre avklarte prosjekter.

Administrasjonen mener at god fremdrift vil skape bedre forutsigbarhet for mange av Hortens innbyggere, og mener at dette er viktig å vektlegge i en total vurdering da mange grunneiere og andre vil bli vesentlig berørt.

## **ØKONOMISKE KONSEKVENSER**

Ikke utredet.

Det er på saksbehandlingstidspunktet ikke varslet eller startet forhandlinger om utbyggingsavtale, jf. pbl kap. 17.

## **MILJØ- OG FOLKEHELSEKONSEKVENSER**

Miljø

Alle vedtak som omhandler forvaltning av fast eiendom må i henhold til Naturmangfoldloven (nml) § 7 vurderes opp mot lovens §§ 8 – 12.

Nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker er et samferdselstiltak av nasjonal betydning med betydelige utbyggingskostnader og stor anleggsvirksomhet. Tiltaket kan påvirke naturmangfold både i anleggs- og driftsfase. Tiltaket omfatter 14 km nytt dobbeltspor hvorav 5 km er tunnel. Strekninger i tunnel gir liten risiko for påvirkning av naturmangfold.

### *§ 8 Kunnskapsgrunnlag*

Gjennom konsekvensutredning for nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker (2015), fagrapport Naturmiljø, ble tilgjengelig kunnskapsgrunnlag vurdert for å klarlegge registrerte naturverdier i influensområdet til tiltaket. Herunder RPBA Grøntstruktur (Regional Plan for Bærekraftig Arealplanlegging i Vestfold), Naturbase, Artsdatabanken, Kilden, Hjorteviltregisteret, NGUs databaser for løsmasser, fjell og geologiske naturelementer samt kommunale registreringer av viltområder og naturverdi. I tillegg ble tidligere rapporter og vurderinger av naturmiljø i forbindelse med E18 Moskvil – Gulli, Rv. 19, dobbeltspor Holm – Nykirke og dobbeltspor Barkåker – Tønsberg vurdert.

Gjennomgangen ble supplert med lokal kunnskap fra medvirkningsmøter samt annen tilgjengelig informasjon om lokale naturforhold. Som en del av konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor Nykirke-Barkåker i 2015 gjennomførte BioFokus en inventering i 14 utvalgte områder, der det var behov for økt kunnskapsgrunnlag. Inventeringen avdekket to nye naturtypeområder og ga revidert naturtypeverdi for områder med behov for oppdatert informasjon.

Under arbeidet med reguleringsplanen i 2017 er naturinformasjon fra KU-arbeidet i 2015 videreført, supplert og vurdert på nytt i forhold til planlagt dobbeltspor, deponier og anleggsgjennomføring. BioFokus har i 2017 gjennomført en ny kartlegging av naturverdier i syv områder langs planlagt dobbeltspor. Fem nye naturtypelokaliteter



ble beskrevet, en naturtypelokalitet ble oppdatert og en naturtypelokalitet av lokal betydning ble strøket.

NIBIO med samarbeidspartnere FAUN, LFI og Ingar Aasestad har i 2017 gjennomført forundersøkelser av økologisk tilstand i berørte vannforekomster. Undersøkelsene omfattet 15 stasjoner for vannprøver, 12 stasjoner for bunndyrundersøkelser, 7 stasjoner for fiskeundersøkelse samt uttak av algeprøver i 4 hovedvassdrag. Samlet vurderes registrert og supplert kunnskapsgrunnlag å oppfylle kravet i § 8.

#### *§ 9 Føre var – prinsipp*

Samlet vurderes kunnskapen om plan- og influensområdet for nytt dobbeltspor å være god nok for naturmangfold og oppfylle kravet i § 9. Irreversible barriereeffekter av nytt dobbeltspor avbøtes med bygging av en viltovergang og flere faunakulverter, og forebygges ved at over 30 % av strekningen legges i tunnel. Dobbeltsporet vil bidra til irreversibel fraksjonering av sammenhengende naturområder i Tangsrødmarka og i Solbergåsen, men vil ikke påvirke områder med stor naturverdi.

#### *§ 10 Økosystemtilnærming og samlet belastning*

Paragraf 10 er ivaretatt. Samlet belastning av ulike økosystemer er vurdert med hensyn til påvirkning. Dobbeltsporet vil bidra til irreversibel oppdeling av sammenhengende naturområder i Tangsrødmarka og Solbergåsen, men vil ikke ødelegge vesentlige naturverdier. Barriereeffekter vil forebygges med viltovergang, faunakulverter og tunnelandel.

Økt belastning på vannforekomster som økosystemer er temporær gjennom anleggsfasen, og det planlegges rensetiltak. For Borrevannet vil tilførslene av nitrogen øke gjennom anleggsfasen, men det forventes ikke problematiske endringer i økologisk tilstand eller algesammensetning. Regionalt utbyggingspress i denne delen av Vestfold, bidrar til et samlet press på eksisterende naturområder med oppdeling og marginalisering som resultat.

#### *§ 11 Kostnader ved miljøforringelse*

Tiltakshaver (Bane NOR) dekker flere kostnader som beskrevet i § 11, herunder nevnte viltovergang og faunakulverter. Ved inngrep langs eller i forbindelse med kryssing av viktige bekker skal tiltakshaver dekke kostnader knyttet til restaurering av bekkeløp og kantsoner. Deponier og midlertidige anleggsområder vil tilbakestiltes til opprinnelig arealbruk eller avtalt arealbruk, i de fleste tilfeller skog, etter tilbakestilte eller restaurerte jordsmonnforhold. Tiltakshaver vil dekke kostnader i forbindelse med rensetiltak for anleggsvann, samt miljøoppfølgingsprogram for berørte vannforekomster.

#### *§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder*

Både reguleringsplan og plan for anleggsgjennomføring har tatt utgangspunkt i at det brukes miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder som beskrevet i § 12. Dette er delvis beskrevet i Miljøoppfølgingsplanen (MOP) for prosjektet, delvis i fagrapporter og vil inngå i grunnlag for søknad om anleggskonsesjon.

For anleggsvann fra tunneldriving og pumpevann fra byggegrøp skal det etableres rensetiltak med krav som tar utgangspunkt i resipientens sårbarhet, tålegrense og økologiske tilstand. For utslipp med flere mulige resipienter, prioriteres den minst sårbare.

Ved graving og transport i områder med fremmede arter, skal det gjøres vurderinger av hvordan anlegget kan gjennomføres for å minimere fare for spredning. Dette inkluderer disponering av masser, vask og forflytning av maskiner, transport samt bekjemping av registrerte forekomster før, under og etter anlegg.

Områder med stor naturverdi, som naturtypeområder, vassdrag med sjørret, biotoper for truede/kritisk truede arter eller verneområder, skal beskyttes. Fysisk markering og avgrensning av verdifulle naturområder og forekomster vil bli vurdert. Konkurransesgrunnlaget vil beskrive krav til totalentreprise med hensyn til miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Ved anleggsinngrep i nærheten av eller i sårbare områder vil det gjennomføres regelmessig ettersyn og dokumentasjon av forholdene. Konkret vil dette være aktuelt for arbeider nær Tangenbekken naturreservat, Bollerud edelløvsskog og tett på Sverstadbekken. For deponiene legges det opp til naturlig revegetering, med utgangspunkt i lokal frøbank.

### **Folkehelse**

Folkehelseloven beskriver folkehelse som befolkningens helsetilstand og hvordan helsen fordeler seg i befolkningen. Loven bygger på, og er samordnet med plan- og bygningsloven (pbl) som er det generelle regelverk for å fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner, jf. pbl § 1-1. I planbeskrivelsen er det ikke redegjort for hvordan jernbaneutbyggingen fremmer folkehelsen og utjevner sosiale forskjeller.

Det nye dobbeltsporet vil hovedsakelig bli liggende utenfor eller i god avstand til tettstedene, og de negative konsekvensene som for eksempel støy vil påvirke færre mennesker. Ulempen ved en slik lokalisering er at færre når stasjonen ved gange og bruk av sykkel. Turområder vil bli påvirket, men der det er nødvendig blir stier og løyper lagt om. Den gamle traseen vil bli frigjort til andre formål og planoverganger vil bli fjernet. Det vil gå flere tog i høyere hastighet på den nye traseen, og med det noe større negative konsekvenser.

Jernbaneutbyggingen vil medføre redusert reisetid og øket frekvens på Vestfoldbanen. Det vil gi flere mennesker øket mobilitet med kollektivtransport

### **KONKLUSJONER / ANBEFALINGER**

Administrasjonen mener at planforslaget til detaljreguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke - Barkåker med konsekvensutredning for deponier basert på en planfaglig vurdering og etter en samlet vurdering av samfunnshensyn, kan vedtas.