



Saksbehandler:
Elisabeth Finne, telefon:
Arealplan - Tønsberg Re vertskommunesamarbeid

Detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke - Barkåker, PlanID 071620160037 - 2. gangsbehandling

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for drift, eiendom og næring	05.06.2018	035/18
Kommunestyret	19.06.2018	048/18

Rådmannens innstilling

Hovedutvalget Drift, eiendom og næring innbyr kommunestyret til å fatte slikt vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160037, datert den 16.05.18 med følgende endringer:

1. Plankart

1.1 Plankartene tydeliggjøres der det er overlappende formål og hensynssoner.

Sikringszone, restriksjonszone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 legges inn i kart i samsvar med grafisk snitt vist i bestemmelser og kart.

1.2 Kartet oppdateres jf. innspill fra Riksantikvaren vedrørende «Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak»

2. Bestemmelser

2.1 Innsigelse fra Bane NOR vedrørende rekkefølgekrav om bygging av parkeringshus tas til følge og bestemmelsen utgår. I bestemmelse 5.12 Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI) slettes følgende tekst: «Bygging av parkeringshus må igangsettes senest ved etablering av parkeringsplass nr 201. Deretter må det etableres minst 2 parkeringsplasser i parkeringshus for hver flateparkeringsplass som etableres.»

2.2 Innsigelse fra Statens vegvesen vedrørende minste avstandskrav mellom kryss langs Rv 19 er trukket. Planforslaget med foreslått plassering av rundkjøring fastholdes.

2.3 I bestemmelse 10. Rekkefølgebestemmelser tilføyes ny rekkefølgebestemmelse:

«Rundkjøringen på Rv 19 må ferdigstilles før anleggsstart på nytt stasjonsområde eller før anleggsvei fra sør tilknyttes Rv 19»

2.4 I bestemmelse 1. Planens hensikt slettes 1. setning i 3. avsnitt:

«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker.»

2.5 I bestemmelse 10. Rekkefølgebestemmelser punkt c) tilføyes følgende setning etter 1. punktum:

«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge»

2.6 I bestemmelse 6.1 LNF-områder, (LNF) tilføyes følgende avsnitt:

«Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningsstiltak.

Nye bekkeleier skal tilpasse på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. Med naturlig vassdragsmiljø menes også kantvegetasjon.»

2.7 I bestemmelse 5.12 «Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI) slettes følgende tekst:

«Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for lading av elbil.»

«Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelseevne:

- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.
- Minimum 2 % for parkeringsanlegg over 200 plasser.»

2.8 I bestemmelse 1. Planens hensikt gjøres følgende endringer:

Slettes: «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.»

Erstattes med: «Planen skal i størst mulig grad ivareta dyrket og dyrbar mark, friluftsinnteresser og naturmangfold.»

2.9 I bestemmelse 2.2 Byggegrense gjøres følgende endringer:

Slettes:

«Veglovens og jernbanelovens byggegrenser gjelder der ikke annet fremkommer av plankartet.»

Tilføyes:

«For E18 er byggegrensen 100 meter til hver side, regnet fra senter av kjørebanen for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning.»

2.10 I bestemmelse 2.3 Byggesak gjøres følgende endring:

«pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til «byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,»

2.11 I bestemmelse 2.11 Massehåndtering slettes 1. setning i 2. avsnitt:

«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

2.12 I bestemmelse 5.10 Annen banegrunn – tekniske anlegg, (_SBT3) slettes siste setning:

«Strømomformeren er søknadspliktig.»

2.13 I bestemmelsene 8.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 8.2 Område for anleggsvei, midlertidig (#3) og 8.3 Område for midlertidige atkomstveier og midlertidige veiomlegginger (#4) endres setningen fra:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene **skal** holdes på et minimum.»

til:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene **bør** holdes på et minimum.»

2.14 Rekkefølgebestemmelse 10. k) slettes:

«Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk.»

2.15 I bestemmelse 9.3 Matjordplan, etter første punktum tilføyes følgende setning:

«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.»

2.16 Følgende nye fellesbestemmelse tilføyes:

«2.14 Arkeologiske utgravninger

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminnet id 62027, 58622, 229532 og 230589 markert som bestemmelsesområder #19, #20, #22 og #24 i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 31264, 20891. Det stilles ikke ytterligere vilkår til disse.

I planområdet er det en rekke automatisk fredete kulturminner sikret med hensynssone H730_. Disse må sikres med gjerde under anleggsarbeidet, da i samråd med kulturminnemyndigheten.

Det skal tas kontakt med kulturminnemyndigheten i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

2.17 I bestemmelse 2.6 universell utforming

Erstattes med:

«Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg, skilt og møblering. Universell utforming innebærer at utformingen av både det offentlige rom og bebyggelse skal være slik at den kan brukes av alle, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper.

Giftige planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner skal ikke brukes. Dette gjelder særlig or, bjørk og hassel som har store pollenutslipp».

3. Det delegeres rådmannen å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser til berørte planer, herunder:

- R60_0009-209 E18, Kopstad - Tønsberg grense
- 0716 R60_0009-208a - E18, Kopstad - Tønsberg grense
- 0716 R60_0009-210a - E18, Kopstad - Tønsberg grense

Vedlegg:

Dok.dato	Dok.ID	Tittel
23.05.2018	308575	20160037_G 20180516 Nordre del og stasjonsområde
23.05.2018	308576	20160037_G 20180516 Søndre del
23.05.2018	308577	Reguleringsbestemmelser
23.05.2018	308574	20160037_G 20180516 EIERFORM-forslag - Kopi
18.05.2018	308333	201705053-66 Nykirke-Barkåker Fremdriftskonsevenser av reguleringsvedtak 2899591_2_0 (1405274)
18.05.2018	308336	Dialogmøte 19.04.18 (1405275)
18.05.2018	308334	ICP-34-A-11131_01B_001 Planbeskrivelse jernbaneanlegg og deponiområder (1405276)
18.05.2018	308337	Oppsummering av høringsuttalelser ved off.e. med Bane NOR sine kommentarer (1405278)
18.05.2018	308338	Detaljregulering av Nytt dobbeltspor Nykirke - Barkåker PlanID 071620160037 - 1. gangsbehandling(426262) (L)(1343203)
31.05.2018	309382	Illustrasjonsplan jernbaneanlegg og deponiområder

05.06.2018 Hovedutvalg for drift, eiendom og næring

Møtebehandling:

Rådmannen påpekte en feil i saksfremlegget:

Følgende avsnitt foreslås fjernes under underoverskriften "Inspill fra Riksantikvaren":

"Etter uttalelsen fra RA har det vært korrespondansen mellom BN og RA for å sikre rekkefølge påutgraving og sikre at anleggs arbeide kan starte samtidig som ikke alle utgravninger er gjennomfør.Det legges derfor inn nye rekkefølgebestemmelser for de kulturminnene som skal utgraves. Isaken vil det bli vedlagt et kart som viser utgravningsområder som rekkefølgebestemmelseneknyttet opp mot. Rådmannen har ingen merknader til dette og anbefaler at dette innarbeides iplanen jf. rådmannens innstilling punkt 2.17."

Votering:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

DEN- 035/18 Vedtak:

Hovedutvalget Drift, eiendom og næring innbyr kommunestyret til å fatte slikt vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160037, datert den 16.05.18 med følgende endringer:

1. Plankart

1.1 Plankartene tydeliggjøres der det er overlappende formål og hensynssoner.

Sikringszone, restriksjonszone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 legges inn i kart i samsvar med grafisk snitt vist i bestemmelser og kart.

1.2 Kartet oppdateres jf. innspill fra Riksantikvaren vedrørende «Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak»

2. Bestemmelser

2.1 Innsigelse fra Bane NOR vedrørende rekkefølgekrav om bygging av parkeringshus tas til følge og bestemmelsen utgår. I bestemmelse 5.12 Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI) slettes følgende tekst: «Bygging av parkeringshus må igangsettes senest ved etablering av parkeringsplass nr 201. Deretter må det etableres minst 2 parkeringsplasser i parkeringshus for hver flateparkeringsplass som etableres».

2.2 Innsigelse fra Statens vegvesen vedrørende minste avstandskrav mellom kryss langs Rv 19 er trukket. Planforslaget med foreslått plassering av rundkjøring fastholdes.

2.3 I bestemmelse 10. Rekkefølgebestemmelser tilføyes ny rekkefølgebestemmelse: «Rundkjøringen på Rv 19 må ferdigstilles før anleggsstart på nytt stasjonsområde eller før anleggsvei fra sør tilknyttes Rv 19»

2.4 I bestemmelse 1. Planens hensikt slettes 1. setning i 3. avsnitt: «Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker.»

2.5 I bestemmelse 10. Rekkefølgebestemmelser punkt c) tilføyes følgende setning etter 1. punktum: «Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge»

2.6 I bestemmelse 6.1 LNF-områder, (LNF) tilføyes følgende avsnitt: «Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak. Nye bekkeløp skal tilpasse på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. Med naturlig vassdragsmiljø menes også kantvegetasjon.»

2.7 I bestemmelse 5.12 «Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI) slettes følgende tekst: «Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for lading av elbil.»

«Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelseevne:
- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.
- Minimum 2 % for parkeringsanlegg over 200 plasser.»

2.8 I bestemmelse 1. Planens hensikt gjøres følgende endringer:
Slettes: «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.»

Erstattes med: «Planen skal i størst mulig grad ivareta dyrket og dyrbar mark, friluftsinnteresser og naturmangfold.»

2.9 I bestemmelse 2.2 Byggegrense gjøres følgende endringer:

Slettes:

«Veglovens og jernbanelovens byggegrenser gjelder der ikke annet fremkommer av plankartet.»

Tilføyes:

«For E18 er byggegrensen 100 meter til hver side, regnet fra senter av kjørebanen for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning.»

2.10 I bestemmelse 2.3 Byggesak gjøres følgende endring:

«pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til «byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,»

2.11 I bestemmelse 2.11 Massehåndtering slettes 1. setning i 2. avsnitt:

«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

2.12 I bestemmelse 5.10 Annen banegrunn – tekniske anlegg, (_SBT3) slettes siste setning:

«Strømformeren er søknadspiktig.»

2.13 I bestemmelsene 8.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 8.2 Område for anleggsvei, midlertidig (#3) og 8.3 Område for midlertidige atkomstveier og midlertidige veiomlegginger (#4) endres setningen fra:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene **skal** holdes på et minimum.»

til:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene **bør** holdes på et minimum.»

2.14 Rekkefølgebestemmelse 10. k) slettes:

«Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk.»

2.15 I bestemmelse 9.3 Matjordplan, etter første punktum tilføyes følgende setning:

«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.»

2.16 Følgende nye fellesbestemmelse tilføyes:

«2.14 Arkeologiske utgravninger

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminnet id 62027, 58622, 229532 og 230589 markert som bestemmelsesområder #19, #20, #22 og #24 i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 31264, 20891. Det stilles ikke ytterligere vilkår til disse.

I planområdet er det en rekke automatisk fredete kulturminner sikret med hensynssone H730_. Disse må sikres med gjerde under anleggsarbeidet, da i samråd med kulturminnemyndigheten.

Det skal tas kontakt med kulturminnemyndigheten i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

2.17 I bestemmelse 2.6 universell utforming

Erstattes med:

«Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg, skilt og møblering. Universell utforming innebærer at utformingen av både det offentlige rom og bebyggelse skal være slik at den kan brukes av alle, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper.

Giftige planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner skal ikke brukes. Dette gjelder særlig or, bjørk og hassel som har store pollenutslipp».

3. Det delegeres rådmannen å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser til berørte planer, herunder:

- R60_0009-209 E18, Kopstad - Tønsberg grense
- 0716 R60_0009-208a - E18, Kopstad - Tønsberg grense
- 0716 R60_0009-210a - E18, Kopstad - Tønsberg grense

19.06.2018 Kommunestyret

Møtebehandling:

Ordfører opplyste om at Statens vegvesen i brev av 19.06.2018 har trukket sin innsigelse til etablering av rundkjøring på rev. 19.

Votering:

Hovedutvalgets innstilling enstemmig vedtatt.

KST- 048/18 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 070420160037, datert den 16.05.18 med følgende endringer:

1. Plankart

1.1 Plankartene tydeliggjøres der det er overlappende formål og hensynssoner. Sikringszone, restriksjonszone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 legges inn i kart i samsvar med grafisk snitt vist i bestemmelser og kart.

1.2 Kartet oppdateres jf. innspill fra Riksantikvaren vedrørende «Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak»

2. Bestemmelser

2.1 Innsigelse fra Bane NOR vedrørende rekkefølgekrav om bygging av parkeringshus tas til følge og bestemmelsen utgår. I bestemmelse 5.12 Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI) slettes følgende tekst: «Bygging av parkeringshus må igangsettes senest ved etablering av parkeringsplass nr 201. Deretter må det etableres minst 2 parkeringsplasser i parkeringshus for hver flateparkeringsplass som etableres».

2.2 Innsigelse fra Statens vegvesen vedrørende minste avstandskrav mellom kryss langs Rv 19 er trukket. Planforslaget med foreslått plassering av rundkjøring fastholdes.

2.3 I bestemmelse 10. Rekkefølgebestemmelser tilføyes ny rekkefølgebestemmelse:

«Rundkjøringen på Rv 19 må ferdigstilles før anleggsstart på nytt stasjonsområde eller før anleggsvei fra sør tilknyttes Rv 19»

2.4 I bestemmelse 1. Planens hensikt slettes 1. setning i 3. avsnitt:

«Dyrket og dyrkbar jord som blir berørt, skal brukes til å forbedre eller nydyrke tilsvarende jordbruksarealer som utbyggingen bruker.»

2.5 I bestemmelse 10. Rekkefølgebestemmelser punkt c) tilføyes følgende setning etter 1. punktum:

«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge»

2.6 I bestemmelse 6.1 LNF-områder, (LNF) tilføyes følgende avsnitt:

«Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningsstiltak.

Nye bekkeleier skal tilpasse på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. Med naturlig vassdragsmiljø menes også kantvegetasjon.»

2.7 I bestemmelse 5.12 «Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI) slettes følgende tekst:

«Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for lading av elbil.»

«Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne:

- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.

- Minimum 2 % for parkeringsanlegg over 200 plasser.»

2.8 I bestemmelse 1. Planens hensikt gjøres følgende endringer:

Slettes: «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.»

Erstattes med: «Planen skal i størst mulig grad ivareta dyrket og dyrbar mark, friluftsinnteresser og naturmangfold.»

2.9 I bestemmelse 2.2 Byggegrense gjøres følgende endringer:

Slettes:

«Veglovens og jernbanelovens byggegrenser gjelder der ikke annet fremkommer av plankartet.»

Tilføyes:

«For E18 er byggegrensen 100 meter til hver side, regnet fra senter av kjørebanen for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning.»

2.10 I bestemmelse 2.3 Byggesak gjøres følgende endring:

«pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» endres til «byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,»

2.11 I bestemmelse 2.11 Massehåndtering slettes 1. setning i 2. avsnitt:

«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

2.12 I bestemmelse 5.10 Annen banegrunn – tekniske anlegg, (_SBT3) slettes siste setning:
«Strømomformeren er søknadspiktig.»

2.13 I bestemmelsene 8.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 8.2 Område for anleggsvei, midlertidig (#3) og 8.3 Område for midlertidige atkomstveier og midlertidige veiomlegginger (#4) endres setningen fra:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene **skal** holdes på et minimum.»

til:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene **bør** holdes på et minimum.»

2.14 Rekkefølgebestemmelse 10. k) slettes:

«Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk.»

2.15 I bestemmelse 9.3 Matjordplan, etter første punktum tilføyes følgende setning:

«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.»

2.16 Følgende nye fellesbestemmelse tilføyes:

«2.14 Arkeologiske utgravninger

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminnet id 62027, 58622, 229532 og 230589 markert som bestemmelsesområder #19, #20, #22 og #24 i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 31264, 20891. Det stilles ikke ytterligere vilkår til disse.

I planområdet er det en rekke automatisk fredete kulturminner sikret med hensynssone H730_. Disse må sikres med gjerde under anleggsarbeidet, da i samråd med kulturminnemyndigheten.

Det skal tas kontakt med kulturminnemyndigheten i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

2.17 I bestemmelse 2.6 universell utforming

Erstattes med:

«Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg, skilt og møblering. Universell utforming innebærer at utformingen av både det offentlige rom og bebyggelse skal være slik at den kan brukes av alle, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper.

Giftige planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner skal ikke brukes. Dette gjelder særlig or, bjørk og hassel som har store pollenutslipp».

3. Det delegeres rådmannen å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser til berørte planer, herunder:

- R60_0009-209 E18, Kopstad - Tønsberg grense
- 0716 R60_0009-208a - E18, Kopstad - Tønsberg grense
- 0716 R60_0009-210a - E18, Kopstad - Tønsberg grense

Sammendrag:

Bane NOR (BN) er tiltakshaver og kommunene Horten, Re og Tønsberg er ansvarlig planmyndighet. Det er gjennomført en felles planprosess for deponiene og dobbeltspor Nykirke – Barkåker. Parsellen Nykirke-Barkåker består av nytt dobbeltspor med stasjon i tilknytning til tettstedet Skoppum. Planområdet omfatter arealer til dobbeltspor inkludert deponering av overskuddsmasser, med tilhørende anlegg for gjennomføring og drift. Planen er delt inn i 3 planer for de respektive kommunene. Denne saken vurderer kun planområdet i Re kommune.

Saksfremlegget til 2.gangsbehandling omhandler offentlig ettersyn, innkomne merknader/innsigelser, forslag til løsninger og videre behandling. Planstatus, faktagrunnlag og planbeskrivelse fremgår av saksfremlegget til 1.gangsbehandling som ligger vedlagt saken.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 20.02.18 til 08.04.18. Det ble avgitt 34 høringsuttalelser totalt til de 3 kommunene. 7 fra offentlige myndigheter, 8 fra offentlige selskaper, lag og foreninger samt 19 fra næringsdrivende og grunneiere.

BN har oppsummert og kommentert alle høringsuttalelsene som er avgitt i høringsperioden. Innspillene som omhandler planforslaget i Re er gjengitt i saken. Oppsummeringsnotat med alle innspill ligger vedlagt.

Rådmannen har i hovedsak kun kommentert innspill dersom det har vært kommentar eller suppleringsnotat utover det BN har kommentert. For endringer i planforslaget eller andre prinsipielle vurderinger vises det til rådmannens vurderinger.

Kort oppsummering av innspill

Det har kommet 2 innsigelser til planforslaget i Re kommune.

1. Bane NOR har innsigelse på rekkefølgekrav om bygging av parkeringshus.
2. Statens vegvesen har innsigelse på foreslåtte nye rundkjøring/adkomst til stasjonsområdet.

Vestfold fylkeskommune støtter BN sin innsigelse og anbefaler at kommunen tar ut rekkefølgekravet om bygging av parkeringshus. De viser til ulempene dette kan få for fremdriften for bygging av denne parsellen.

Videre har det kommet flere merknader fra BN på flere av de endringene rådmannen innstilte på ved 1.gangsbehandling. Blant annet krav om nydyrking (også fylkesmannen) og konkretisering av enkelte bestemmelser med mer fra Riksantikvaren kommer det bemerkninger og forslag på endring av bestemmelser.

Fra Vestfold Bondelag og Jordvern Vestfold foreslår at Stasjonsområdet legges på østsiden og ikke på vestsiden som foreslått. Videre bemerker de at det er en svakhet med planen at den ikke har tatt med eksisterende spor med tanke på tilbakeføring til dyrket mark.

Lag og foreninger har kommentarer til planforslaget vedrørende sti og løypenett. Naboer mener at planforslaget med parkeringsområde tar et stort areal og unødvendig areal med dyrket mark og foreslår en ny adkomstløsning og utforming av parkeringsareal.

Kort oppsummering av vurdering

På bakgrunn innsigelse fra BN, uttalelse fra Vestfold fylkeskommune og sannsynlighet for gjennomslag for at det etableres parkeringshus i regi av BN og konsekvenser for fremdrift anbefaler rådmannen å ta til følge innsigelsen fra BN på rekkefølgekrav om bygging av parkeringshus. Når det gjelder innsigelsen på rundkjøringen forutsettes det i saken at innsigelsen blir trukket.

Rådmannen tar til følge flere av innspillene fra BN. Blant annet kravet om nydyrking, som vi ikke har hjemmel til å stille. Når det gjelder nye forslag på utforming av stasjonsområdet har ikke rådmannen tatt til følge innspillene.

Planen anbefales vedtatt i samsvar med rådmannens innstilling.

Innledning – hva saken gjelder:

Saksfremlegg fra 1.gangsbehandling med planstatus, faktagrunnlag og planbeskrivelse (samt konsekvensutredning) ligger som vedlegg til dette saksfremlegget som en del av planforslaget. Rådmannen henviser til dette for utfyllende vurderinger og beskrivelser av planforslaget og konsekvenser. Saksfremlegget til 2. gangsbehandling omhandler offentlig ettersyn, innkomne merknader/innsigelser, forslag til løsninger og videre behandling.

Kortversjon fra 1.gangsbehandling

InterCity-strekningen Nykirke-Barkåker er en del av InterCity-utbyggingen fase 1 som skal være ferdigstilt til Tønsberg innen 2024. Strekningen er ett av to prosjekter hvor det gjenstår

planlegging på strekningen Oslo-Tønsberg. Det andre er i Drammen kommune.

Hovedformålet med planarbeidet er å sikre arealer for å ivareta Bane Nors behov for tilstrekkelig kapasitet for deponering av overskuddsmasser og for å sikre en effektiv og forutsigbar anleggsgjennomføring ved utbygging av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker. Planområdet omfatter arealer til dobbeltspor areal til deponering av overskuddsmasser og tilhørende anlegg for gjennomføring og drift.

Bane NOR er tiltakshaver og kommunene Horten, Re og Tønsberg er ansvarlig planmyndighet. Det er utarbeidet en felles planprosess for deponiene og dobbeltspor Nykirke – Barkåker. Arbeidet med konsekvensutredningen for deponiene koordineres og utføres parallelt med reguleringsplanen. Planen er delt inn i 3 planer for de respektive kommunene. Denne saken vurderer kun planområdet i Re kommune. Bane Nor varslet oppstart av planarbeid 28.11 16 med høringsfrist 13.01.17. Forslag til planprogram for deponiområdene ble samtidig lagt ut til offentlig ettersyn. Det kom inn 34 høringsuttalelser; sju fra offentlige myndigheter, åtte fra offentlige selskaper, lag og foreninger samt 19 fra næringsdrivende og grunneiere. Noen av innspillene gjelder dobbeltsporet, andre gjelder deponiområdene, mens andre igjen er relevante for både sporet med anlegg og deponiområdene. Etter varsel om oppstart har Bane Nor hatt behov for enkelte utvidelser av planområdet. Utvidelser er varslet til berørte grunneiere og myndigheter

Rådmannen mener at innspillene til oppstartsvarselt og varslet utvidelse er tilfredsstillende ivaretatt ved forslagsstillers vurdering og kommentarer.

Det har vært flere møter med Bane Nor og Horten kommune etter innsending av komplett planforslag til kommunene. Bane Nor har innarbeidet mange av kommunenes innspill.

Rådmannen mener imidlertid det er flere forhold som ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget, herunder:

- ivaretagelse av dyrka og dyrkbar mark i de midlertidig rigg og anleggsområdene*
- bestemmelse om områdestabilitet*
- krav om ladestasjoner for el-bil*

I tillegg er det nødvendige med mindre tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og vedtaket. Dette går ikke på innhold.

Jf. avtale er det enighet mellom Horten og Re kommune om en grensejustering ved Skoppum. Grensejusteringen innebærer at mesteparten av stasjonen, hele

parkeringsplassen, rundkjøring, ny veg nord for Rv 19, samt noe LNF og «annen veggrunn / annen banegrund» som i dag ligger i Re kommune forventes overført til Horten kommune. Det er enighet mellom kommunene at Horten kommune vurderer stasjonsområdet. Rådmannen har derfor basert sine vurderinger ut fra Horten kommunes sine anbefalinger.

Bl.a. har rådmannen tatt til følge Horten kommune sin anbefaling om at det bør stilles krav om bygging av parkeringshus etter parkeringsplass nr 201 er etablert. En av hovedgrunnene for denne anbefalingen er mer effektiv arealutnyttelse med tanke på videre utvikling av området rundt Skoppum stasjon. I tillegg foreslår rådmannen bestemmelser til utnyttelse.

Rådmannen vil informere at det er sannsynlig at Bane Nor ikke vil akseptere vilkårene knyttet til parkeringshus. Innsigelse fra Bane Nor med tilhørende meklings og eventuell avgjørelse i Kommunal- og moderniseringsdepartementet vil forsinke planprosessen. Bane Nors klare forutsetning er at kostnader for Bane NORs kommende prosjekter, skal prioriteres framfor tid ved konflikt mellom målene. Ved en innsigelse er det mulighet for at strekningen Nykirke – Barkåker ikke vil bli prioritert ved investeringsbeslutningene i Stortinget, og at ferdigstilling av dobbeltspor mellom Tønsberg og Oslo vil bli senere enn 2024.

Rådmannen anbefaler at DEN vedtar å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn med vilkår om endringer jf. rådmannens innstilling.

Rettslig grunnlag

Plan- og bygningslovens §§ 12–10, 12-11 og 12-12, behandling og vedtak av reguleringsplan.

Plan- og bygningslovens §§ 4-1 og 4-2. Krav til planprogram, planbeskrivelse og konsekvensutredning.

Politisk behandling

Detaljregulering for Dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker, planID 071620160037, ble 1. gangsbehandlet i hovedutvalg for drift, eiendom og næring (DEN) den 30.01.2018, sak 012/18.

Følgende vedtak ble fattet:

Forslag til detaljregulering av Dobbeltspor og deponiområder Nykirke-Barkåker datert 01.12.2017, planID 071620160037, legges iht. Plan- og bygningslovens § 12-11 ut til offentlig ettersyn med vilkår om følgende endringer:

1. Plankart

2. Bestemmelser

2.1 I bestemmelse 2.3 Byggesak

I første setning etter første komma tilføyes «som inngår under definisjonen «jernbaneanlegg», jf. Pbl SAK10, § 4-4, bokstav b med tilhørende veiledning,»

2.2 I bestemmelse 5.10 Annen banegrund – tekniske anlegg, (o_SBT, o_SBT1 og o_SBT3)

I siste avsnitt tilføyes: «Strømomformeren skal vurderes som en del av jernbaneanleggets samlede arkitektoniske uttrykk med tanke på form og materialvalg. Større flater skal brytes opp for å motvirke sterke horisontale veggflater. Strømomformeren er søknadspiktig»

2.3 I bestemmelse 2.11 Massehåndtering

I første avsnitt erstattes «skal søkes håndtert og fraktet» til «skal håndteres og fraktes».

Tilføyes følgende avsnitt:

Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål. Dyrkbar og dyrka jord skal håndteres i tråd med matjordplanen, jf. bestemmelse 8.3.

2.4 I bestemmelse 9.2 Marksikringsplan

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 fordrøyingssevne*
- 3. Forekomst av svartelistearter*
- 4. Forekomst av viktige naturtyper og rødlistede arter»*

Etter siste avsnitt tilføyes setningen «Planen skal godkjennes av kommunen».

2.5 I bestemmelse 9.3 Plan for håndtering av jordressurser

Overskriften «Plan for håndtering av jordressurser» endres til «Matjordplan»

I første avsnitt, 2. setning etter «jord» tilføyes «fra dyrket og dyrkbar mark»

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*
- 5. Hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorda»*

2.6 I bestemmelse 10 Rekkefølgebestemmelse, punkt h) I siste setning erstattes

«tilbakeføres på en måte som muliggjør tidligere bruk av arealet» med «skal i tråd med marksikringsplanen og matjordplanen (bestemmelse 9.2 og 9.3) settes i stand slik de var før inngrepet.»

2.7 I bestemmelse 10 Rekkefølgebestemmelser

Tilføyes følgende nye bestemmelse:

«Arealer som nydyrkes og forbedres som dyrkingsjord skal ferdigstilles og dreneres innen 2 år etter jernbanen er tatt i bruk».

2.8 I bestemmelse 8.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 8.2 Område for

anleggsvei, midlertidig (#3) og 8.3 Område for midlertidige atkomstveier og midlertidige veiomlegginger (#4) Tilføyes følgende setning:

«Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum.»

Tilføyes følgende avsnitt:

«Tilbakeføring av dyrkbar og dyrka jord til opprinnelig formål skal skje i tråd med matjordplanen, jf. bestemmelse 9.3.»

2.9 I bestemmelse 1 Planens hensikt

Tilføyes følgende avsnitt:

«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.»

2.10 I Rekkefølgebestemmelse 10, f) punkt a vedrørende trafiksikkerhetsplan:

Tilføyes:

«Planen skal godkjennes av kommunen.»

2.11 I bestemmelse 10 Rekkefølgebestemmelse 10. f) punkt c:

Tilføyes følgende avsnitt:

«De midlertidige atkomstene skal dimensjoneres i tråd med normaler for landbruksveier og skal bygges ut fra den veiklassen som er nødvendig for å opprettholde driften på hver enkelt landbrukseiendom.»

2.12 Ny bestemmelse om områdestabilitet legges inn plan

«§ 2.13 Områdestabilitet

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.»

2.13 I bestemmelse 2.5 Vilt- og sikringsgjerder

Erstattes «kan det» til «skal det» settes opp vilt- og sikringsgjerder.

2.14 I bestemmelse 2.8 Terrengbehandling og beplantning.

Tilføyes følgende avsnitt:

«Terrengutforming av området øst for stasjonen skal sikre at det kan etableres en naturlig sti mot Adalsborgen.»

2.15 I bestemmelse 5.12 Pendler- /innfartsparkering (o_SPI)

Tilføyes følgende forhold:

«- Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for lading av elbil.»

«- Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne:

- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.

- Minimum 2 % for parkeringsanlegg over 200 plasser.»

2.16 I bestemmelse 5.12 Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI)

Tilføyes følgende avsnitt:

«Bygging av parkeringshus må igangsettes senest ved etablering av parkeringsplass nr 201. Deretter må det etableres minst 2 parkeringsplasser i parkeringshus for hver flateparkeringsplass som etableres.»

2.17 i bestemmelse 5.12 Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI):

Tilføyes følgende avsnitt:

«Maks gesimshøyde på parkeringshuset er 12 meter. Parkeringshuset skal minimum bygges i 2 etasjer. Det tillates parkering på tak.»

3. Andre forhold

3.1 I illustrasjonsplan legges det inn at bolig med gbnr 139/13 utredes for lokal støytiltak på lik linje som 139/19. 3.2 Rådmannen ønsker at Bane Nor vurderer beplantning i fyllinger fra stasjonsområdet og sørover med tanke på landskapspåvirkning. Eventuelle krav om beplantning skal innarbeides i illustrasjonsplanen før 2.gangsbehandling.

3.3 Det delegeres rådmannen å gjøre nødvendige tekniske endringer i kart og bestemmelser før planen legges ut til offentlig ettersyn slik at de juridiske dokumentene samsvarer med hverandre og vedtaket.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 20.02.18 til 08.04.18. Horten kommune har vært postmottak for de tre kommunene. Det ble avgitt 34 høringsuttalelser (Horten, Re og Tønsberg) til varslet reguleringsplan, sju fra offentlige myndigheter, åtte fra offentlige selskaper, lag og foreninger samt 19 fra næringsdrivende og grunneiere.

Bane NOR (BN) har oppsummert og kommentert alle høringsuttalelsene som er avgitt i høringsperioden. Innspillene (oppsummering og kommentar BN) som omhandler planforslaget i Re er gjengitt i teksten under. Alle innspillene er nummererte. Oppsummeringsnotat ligger vedlagt.

Rådmannen har i hovedsak kun kommentert innspillende dersom han har hatt kommentar evt. supplering utover det BN har kommentert. For endringer i planforslaget eller andre prinsipielle vurderinger vises det til rådmannens vurdering.

Fra fylkesmannen i brev datert 07.04.18

1. Vi anbefaler å stryke kravet i bestemmelsenes pkt. 1 om å nydyrke/forbedre tilsvarende jordbruksareal som jernbaneprosjektet beslaglegger, især fordi dette fordrer særskilt søknad og vurdering utenfor rekkevidden til denne reguleringsplanen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er enig med fylkesmannen sin vurdering i at formuleringene ligger utenfor plan- og bygningslovens virkeområde, jf. pkt. 61, 75, 86, og følgelig må strykes.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

2. Vi anbefaler at overskudd av sprengt stein primært anvendes som byggeråstoff i form av pukk eller andre fraksjoner, eller som høykvalitets fyllmasse hvor det trengs.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har igangsatt arbeid med å avklare muligheter for samfunnsøkonomisk forsvarlig anvendelse av overskuddsmasser. Aktuelle tiltak kartlegges og vil bli utredet videre i de neste faser av prosjektet. Flere aktuelle tiltak er identifisert.

Rådmannens kommentar

Rådmannens støtter Fylkesmannens kommentar om at overskudsstein primært bør anvendes som byggråstoff.

3. Vi anbefaler at jernbanebrua over Solerødveien og over bekk mot Hengsrødvann får et tilstrekkelig langt spenn til å romme både bilvei, evt. framtidig g/s-vei, naturpreget bekkesone, villtrekk og plass til skigåere/turgåere.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har i reguleringsplanen vist en bru med en total lengde på 77 m fordelt på 3 spenn. Bane NOR sin vurdering er at dette gir plass for de hensyn som er nevnt i fylkesmannens uttalelse.

Rådmannens kommentar

Rådmannen anser at nevnte forhold blir tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

4. Nedbørvann/overflateavrenning fra stasjonsområdet og banestrekninger sydover bør fordrøyes effektivt gjennom permanente tiltak før utslipp til naturlige bekkeløp.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har i det tekniske grunnlaget til reguleringsplanene foreslått en løsning for stasjonsområdet med fordrøyning i grøftene på parkeringsplassen og fordrøyningsbasseng for plattformområdet. Det legges opp til at vannmengden som føres videre blir den samme som i eksisterende situasjon.

For banestrekningen sydover fra stasjon vil det kun være en liten økning av overflatevann. Det vises for øvrig til at «ICP-34-A-11102 Fagrapport Underbygning, VA og drenering» vil bli oppdatert til andregangsbehandling, jf. pkt. 56 og 57.

Rådmannens kommentar

Rådmannen anser at nevnte forhold blir tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

5. Vi legger for øvrig til grunn at Bane NOR søker konsesjon i medhold av forurensningsloven for utslipp i anleggsfasen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR utarbeider søknad om anleggskonsesjon.

Fra Fylkesmannen i Vestfold i brev datert 11.04.18.

Kommentar til tilleggsvarsel ny avkjøring til Solerødveien

23. Vi legger til grunn at veiomleggingen som foreslått vil medføre at omkring 0,5 dekar (daa) jordbruksareal blir permanent omdisponert. Utover dette kan vi ikke se at tiltaket berører noen av våre saksområder.

Med henvisning til dette tapet av dyrka mark og til at veien ifølge forslaget får et svingete forløp, anbefaler vi tiltakshaver å se nærmere på en alternativ omlegging i østlig retning. Vi er innforstått med at dette i så fall vil medføre noe fjellsprenging i kollen øst for tunet for å oppnå akseptable forhold på eiendommens tun.

Men med henvisning til tiltakets beskjedne konsekvenser mener vi uansett beslutningen i saken bør tilligge lokale myndigheter, og det vil ikke bli fremmet innsigelse fra vår side selv om foreløpig planskisse blir videreført..

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har i dialog med grunneiere og Statens vegvesen vurdert flere atkomstløsninger for ny avkjøring. Løsningen som fylkesmannen foreslår er vurdert å gi større konflikter for landskapsbildet og beboerne i Solerødveien 369, i tillegg til at løsningen krever at en bygning fjernes for å forbedre siktforholdene ved avkjørselen. Bane NOR anbefaler derfor at reguleringsforslaget opprettholdes.

Rådmannens kommentar

Rådmannen er enig i BN sin vurdering og anser løsningen som akseptabel.

Fra Vestfold fylkeskommune og vedtak Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019 den 24.04.18, saksnr 29/18.

25. Vestfold fylkeskommune mener at forslaget til detaljreguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker med juridisk bindende dokumenter og utredninger gir et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknaden til orientering

26. Vestfold fylkeskommune ber om at rekkefølgebestemmelsen om etablering av parkeringshus tas ut av planen, på bakgrunn av Bane NORs varslede innsigelse og risikoen for å forsinke videre planlegging og utbygging av parsellen Nykirke – Barkåker

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er enig i fylkeskommunens vurdering. Bane NOR kan bekrefte at opprettholdelse av krav til parkeringshus vil gi risiko for forsinkelse av prosjektet, som beskrevet i brev av 23.04.18, til kommunene.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

27. Vestfold fylkeskommune er enig i at overskuddsmasser først og fremst skal benyttes til samfunnsnyttige formål. Dersom det skal fylles opp deponier med mål om etablering/reetablering av dyrka mark, bør permanente jord- og skogbruksveier så langt råd legges i nytt markslagskille slik at de ikke deler opp dyrka mark.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har igangsatt arbeid med å avklare muligheter for samfunnsøkonomisk forsvarlig anvendelse av overskuddsmasser. Aktuelle tiltak kartlegges og vil bli utredet videre i de neste faser av prosjektet. Flere aktuelle tiltak er identifisert.

Bane NOR tar fylkeskommunens merknad til etterretning og vil legge opp til en mest mulig hensiktsmessig arrondering.

Rådmannens kommentar

Rådmannen forutsetter at BN jobber sammen med grunneier for å finne en hensiktsmessig arrondering av de berørte eiendommene. Viser forøverig til rådmannens kommentar under punkt 2.

28. Vestfold fylkeskommune vil påpeke viktigheten av å gjennomføre de foreslåtte avbøtende tiltakene for å ivareta nærmiljø og friluftsliv, og ber om at det settes krav til dette i det videre arbeidet.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar fylkeskommunens merknad til etterretning og vil gjennom føringer i kontrakt med entreprenør sette krav for å ivareta forhold for nærmiljø og friluftsliv omtalt i planbeskrivelsen og miljøoppfølgingsplanen (MOP).

Bane NOR har en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen.

Rådmannens kommentar

Dette forholdet er sikret i planbeskrivelse og illustrasjonsplan. I tillegg vises rådmannen til

rekkefølgebestemmelse 9. som sikrer turstier og skiløyper i anleggs- og driftsfase.

29. Vestfold fylkeskommune påpeker viktigheten av å reetablere skog og dyrkingsarealer i deponiområdene der det er aktuelt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar fylkeskommunens merknad til etterretning og vil legge opp til dette i tråd med føringer i plangrunnlaget.

30. Dersom de nyere tids kulturminnene som er listet opp i saken kommer i konflikt med tiltak planen skal legge til rette for, anbefaler fylkeskommunen at disse også omfattes av bestemmelsesområde med tilhørende bestemmelser.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har vurdert den potensielle konflikten mellom nyere tids kulturminner opp mot anleggsgjennomføringen og jernbanetiltaket og har i samråd med VFK anbefalt en løsning overfor kommunene.

Riksantikvaren – Direktoratet for kulturminneforvaltning i brev datert 23.04.2018

Riksantikvaren finner at reguleringsplan for dobbeltsporet jernbane og deponiområder, Nykirke- Barkåker kan godkjennes under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene før tiltak etter planen realiseres, jf. vedlagte kart datert 10. april 2018.

Kulturminnene, id 58622, 229532, 230589, 229499, 15535, 35641, 230962, 230968, 230966, 230854, 229135, 229137 og 229138 skal merkes i plankartet som Bestemmelsesområde og gis fortløpende nr. #1, #2 (osv.), eller slik det er hensiktsmessig.

Følgende tekst skal tas inn i reguleringsplanens fellesbestemmelser:

«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av det berørte automatisk fredete kulturminnet id 58622, 229532, 230589, 229499, 15535, 35641, 230962, 230968, 230966, 230854, 229135, 229137 og 229138 markert som «RpBestemmelsesGrense_#1 osv.» i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 229230, 31264 og 20891. Det stilles ikke ytterligere vilkår om undersøkelse av disse.

Det skal tas kontakt med Vestfold fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes."

Granskingen bekostes av tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10.

Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Statens vegvesen i brev datert 09.04.18.

32. Med hjemmel i § 5.4 i Plan og bygningsloven fremmer Statens vegvesen innsigelse til reguleringsplan for dobbeltsporet jernbane mellom Nykirke og Barkåker inntil vegdirektoratet har behandlet fravikssøknad om etablering av rundkjøring på rv.19.

I henhold til NA-rundskriv 2015/15 skal det kun unntaksvis etableres rundkjøringer på nasjonale hovedveier i dimensjoneringsklasse H2 til H5. Veidirektoratet skal derfor fraviksbehandle alle rundkjøringer på riksveinettet for å sikre at føringene følges opp på en ensartet måte. Vegvesenet vil trekke sin innsigelse så fort veidirektoratet har gitt positiv tilbakemelding på fravikssøknaden.

Planens bestemmelser må inneholde rekkefølgekrav om når ny rundkjøring må stå klar til bruk. Vegvesenet har gjennom dialog med Bane NOR blitt enige om at planens bestemmelser tilføyes et rekkefølgekrav om at rundkjøringen på Rv 19 må ferdigstilles før anleggsstart på nytt stasjonsområde eller før anleggsvei fra sør tilknyttes Rv 19.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR avventer behandling av fravikssøknad om etablering av rundkjøring på rv. 19 i veidirektoratet.

Bane NOR har ingen innvendinger mot at Statens vegvesens forslag til rekkefølgekrav tas inn i bestemmelsene.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

33. Utvidelse av planområdet:

Viser i den forbindelse til varsel av 28.02.18 om utvidelse av planområdet ved Solerødveien 369 i Horten og Re kommuner. Formålet med utvidelsen er å legge til rette for ny adkomstvei for Solerødveien 369. Vi har gjennomført befarings med Bane NOR på stedet og har godkjent denne nye adkomsten. Vi har derfor ingen merknader til utvidelsen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar vegvesenet sin merknad til orientering

Fra Horten kommune, miljøretta helsevern i brev datert 16.04.18

Støy fra bane i driftsfase:

35. Ved utbedring av støyforholdene må det legges vekt på tilfredsstillende støy nivå for utendørs oppholdsarealer for de berørte boligene. Ved eventuelle fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i henhold til teknisk forskrift til plan- og bygningsloven. Etter gjennomføring av tiltaket må det gjøres kontrollberegninger, eventuelt målinger for å kunne dokumentere at støytiltakene virker etter hensikten.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Bane NOR vil gjennomføre støytiltak iht. gjeldene forskrifter og retningslinjer, jfr. bestemmelse 2.4 «Støy, vibrasjoner og strukturlyd» og foreta kontrollberegninger av støytiltakene.

Rådmannens kommentar

Rådmannen forutsetter at dette følges opp av BN.

Vibrasjoner:

37. Viser til reguleringsbestemmelser 2.2., pt.c). Det bør presiseres at avvik innenfor klasse D tillates, dersom det er uforholdsmessig høye kostnader ved å gjennomføre klasse C.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR forutsetter at innspillet gjelder reguleringsbestemmelse 2.4 pkt. c). Bane NOR har ingen kommentar til forslaget til endring av planbestemmelsen 2.4 pkt. c), som da vil lyde (endring vist med kursiv):

«For vibrasjoner gjelder grenseverdi i NS8176; $v_{w,95} = 0,3 \text{ mm/s} - 0,6 \text{ mm/s}$. Laveste grenseverdi (klasse C) skal søkes oppfylt, men avvik innenfor klasse D tillates dersom det er uforholdsmessig høye kostnader ved å gjennomføre klasse C.»

Rådmannens kommentar

Det er ikke hjemmel til å regulere økonomiske forhold i reguleringsplan. Innspillet tas derfor ikke til følge.

Støy i anleggsfasen:

38. Bestemmelsen om støy i anleggsfasen bør presiseres med å vise til kapittel 4 og 9.9 i 1442/2016.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Bane NOR mener dette er en unødvendig henvisning siden det allerede er henvist til retningslinje T-1442/2016 i planbestemmelse 10.1 «Støyforhold i anleggsfasen».

Støy i anleggsfasen:

39. Vi ber om presisering av følgende punkt 9 c): «Før anleggsarbeidene kan igangsettes, må det utarbeides en plan for anleggsgjennomføring, med tilhørende støyutredning. Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge. Støydempende og andre avbøtende tiltak i anleggsfasen må være gjennomført så tidlig som mulig i anleggsfasen».

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har ingen kommentarer til at bestemmelse 11, pkt. h) suppleres med «Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge». Bestemmelse 11, pkt. h) vil da lyde som angitt i uttalelsen over (pkt.38).

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens vurdering.

Støy i anleggsfasen:

40. Riggområdene må etableres slik at støyende aktiviteter innebygges i størst mulig grad.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Krav vil bli innarbeidet i kontrakt med entreprenør.

Støy i anleggsfasen:

41. Andelen anleggstrafikk på de interne anleggsveiene og det offentlige veinettet vil avhenge av om overskuddsmasser av berg transporteres direkte til deponiområder innenfor anlegget eller om massene skal fraktes til et eksternt mottak/prosjekt. Vi vil derfor bemerke at dersom anleggstrafikken medfører betydelig støyøkning på det offentlige veinettet, må avbøtende tiltak vurderes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

Bane NOR har lagt opp til mulighet for anleggsgjennomføring som belaster færrest mulig

med støy fra massetransport. En konsekvens av å kjøre overskuddsmasser til eksterne mottakere er økt støy på offentlig veinett. Om dette blir aktuelt kan vi søke å redusere belastningen gjennom planlegging av massetransporten.

Støy i anleggsfasen:

42. Krav til driftstider er et viktig forebyggende tiltak. Eventuelle avvik fra støybestemmelsene vil utløse krav om søknad om dispensasjon. For de mest berørte må midlertidig bosted vurderes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Støv i anleggsfasen:

43. Krav til å iverksette tiltak som reduserer spredning av støv til berørte naboer ivaretas gjennom Miljøoppfølgingsprogrammet. Krav må innarbeides i kontraktene med entreprenørene.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR innarbeider krav om tiltak mot støv i kontraktene med entreprenørene.

Trafikksikkerhet/sikkerhet i anleggsfasen:

44. Trafikksikkerhetsmessige utfordringer må risikovurderes og behov for tiltak må kontinuerlig vurderes i anleggsfasen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering og viser for øvrig til bestemmelse 11, pkt. i) som omtaler disse forholdene.

Miljøoppfølgingsprogrammet:

45. Miljøoppfølgingsprogrammet legger opp til at støy i anleggsfasen skal konsesjonsbehandles. Konsesjonen skulle omhandle hvordan støy i anleggsfasen skal håndteres, i form av omfang av støymålinger, rapportering, arbeidstider for støyende aktiviteter, informasjon og avbøtende tiltak. I tilfelle støy likevel ikke skal konsesjonsbehandles ønsker kommuneoverlegen at ovennevnte punktene innarbeides i miljøoppfølgingsprogrammet og kravene videreføres i kontraktene med totalentreprenøren.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Støy vil etter fylkesmannens foreløpige vurdering (april 2018) ikke være en del av konsesjonsbehandlingen. «ICP-34-A-Miljøoppfølgingsplan (MOP)» vedlagt reguleringsplan omfatter forholdene omtalt i uttalelsen. Kravene vil bli innarbeidet i kontraktene med entreprenørene.

Friluftsområder:

46. I anleggsfasen får turområder og skiløyper dårligere tilgjengelighet eller blir brutt. I miljøoppfølgingsprogrammet er det stilt krav til at generell tilgjengelighet av turområdene for brukerne i størst mulig grad skal opprettholdes. Vi ønsker at dette presiseres nærmere. Før anleggsarbeidene begynner bør det lages et oversiktskart over omlegging av turstiene/løypene, eventuelt andre kompensierende tiltak. Omleggingen bør gjøres i samarbeid med lokale foreninger og idrettslag.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar kommunens merknad til etterretning og vil gjennom føringer i kontrakt med entreprenør sette krav for å ivareta forhold for nærmiljø og friluftsliv omtalt i planbeskrivelsen og miljøoppfølgingsplanen (MOP).

Bane NOR har en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen.

Rådmannens kommentar

Rådmannen vil for øvrig vise til rekkefølgebestemmelse 10. j) der det står at «Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen».

Friluftsområder:

47. Punkt l) i rekkefølgebestemmelsene bør presiseres: Turstier og skiløyper skal sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har ingen kommentar til forslag til endring av planbestemmelsen.

Bestemmelsens pkt. 11 l) i Horten vil da lyde (endring vist med kursiv):

Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye.

Rådmannens kommentar

Det er ikke hjemmel til å gi bestemmelse om økonomiske forhold i reguleringsplan. Innspillet tas ikke til følge.

Annet:

49. Kommuneoverlegen og miljørettet helsevern ønsker at det under anleggsfasen etableres regelmessig samarbeid-/informasjonsmøter hvor status for framdrift, ytre miljøutfordringer (støy, støv m. m.) klagesaker, samt resultat av støymålinger kan tas opp og diskuteres mellom Bane Nor, kommuneoverlegen og eventuelle andre myndigheter.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR legger opp til tett dialog med myndighetene og berørte parter i hele anleggsfasen. Ordningen med bl.a. samarbeidsgruppemøter vil bli videreført i anleggsfasen.

Fra Holmestrand kommune i brev datert 20.04.18.

50. Vi viser til oversendt brev fra Horten kommune datert 19.02.2018 om offentlig ettersyn av planforslag IC Nykirke-Barkåker planID 070100401 i Horten, PlanID 0704 20160146 i Tønsberg kommune og PlanID 0716 20160037 i Re kommune.

Holmestrand kommune har ingen merknad til nevnte planer.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalen til orientering

Rådmannens kommentar

Tatt til orientering

Fra Horten kommune, barnerepresentanten i brev datert 13.04.18

51. Barnerepresentanten ber om at det i det videre reguleringsplanarbeidet vektlegges å ta hensyn til de innspill som har kommet angående ski/lysløyper kommentert av leder av løypekomiteen (Horten og Borre løypelag). Der stier, lysløyper og traséer blir berørt under anleggsfasen, blir omdisponert og erstattes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er i dialog med Horten og Borre løypelag vedrørende omlegging av løyper, etc.

Bane NOR støtter for øvrig Miljørettet helsevern (201801321-61) sitt forslag til endring i bestemmelsen 11 l) (jf. pkt. 45):

«Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen, med mindre kostnadene er uforholdsmessig høye.» (forslag til endring er vist med kursiv)

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under pkt. 47.

54. Universell utforming for Hørselshemmede i offentlig transport er en viktig forutsetning for at hørselshemmede kan være yrkesaktive. All informasjon bør være visuell.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Bane NOR legger «Håndbok for stasjoner» til grunn for universell utforming av stasjonsområdet.

55. Barnerepresentanten støtter også brannsjefens tilråding om at det må tilrettelegges for uttak av vann og vifter i togtunellene.

Kommentar fra Bane NOR:

Forholdene som Vestfold interkommunale brannvesen (VIB) adresserer (se pkt. 96) er regulert av annet lovverk enn plan- og bygningsloven. Videre avklaringer mellom partene vil foregå i en egen prosess.

Fra Horten kommune, kommunalteknisk avdeling i brev datert 18.04.18.

56. Når det gjelder overvannshåndtering og utslipp til lokale resipienter, mener vi at dette temaet bør belyses bedre i tilhørende fagrapport, CP-34-A-11102, «Fagrapport underbygning, VA og drenering». Konsekvenser fram til det punktet hvor endring i vannmengde eller strømningshastighet har udokumenterbar effekt, bør komme fram. Ideelt sett burde dette vært en del av dokumentasjonen som er lagt tilgjengelig i høringsperioden.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR reviderer fagrapport «ICP-34-A-11102, Fagrapport underbygning, VA og drenering» etter innspill fra kommunen. Revidert rapport oversendes innen annengangsbehandling.

Rådmannens kommentar

Tatt til orientering.

57. KTP forutsetter at vurderinger som ble avtalt utført i møte den 16.03.2018, der NVE, Fylkesmannen i Vestfold, BaneNor og Horten kommune var representert, følges opp. Dette gjelder undersøkelser nedstrøms BaneNor sine tiltak og dokumentasjon av vurderinger av konsekvenser nedstrøms i vassdraget. I referatet er Augedal dam og

bekken nedstrøms nevnt, i tillegg til Føskebekken. Fagrapporten ble avtalt oppdatert innen andre gangs behandling av reguleringsplanen. KTP mener det er nødvendig å gjøre samme vurdering på alle lokasjoner der BaneNor planlegger påslipp av overvann/drenering, og der vannføring endrer retning eller det gjøres tiltak på bekker (både åpne og lukkede), innen andre gangs behandling av planen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR reviderer fagrapport «ICP-34-A-11102 Fagrapport underbygning, VA og drenering» med vurderinger avtalt i møte 16.03.18. I fagrapporten svares også ut forhold som etterspørres i denne uttalelsen. Revidert rapport oversendes innen annengangsbehandling.

Rådmannens kommentar

Tatt til orientering.

58. I tråd med NVE og Fylkesmannen i Vestfold sine høringsinnspill, mener også KTP at omlagte/utbedrede bekker må opparbeides med naturpreg, slik at de kan representere gode habitater og redusere erosjon og forurensning langs de omlagte/utbedrede bekkene. Utførelsen bør fortrinnsvis være slik at vannet forsinkes og hastigheten begrenses. Dette kan med fordel inkluderes i punkt 9.2 og 9.3 eller i eget tilleggspunkt i reguleringsbestemmelsene.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Forholdene beskrevet over vil innarbeides i kontrakt med entreprenør.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

59. KTP har et spørsmål om omlegging av bekk forbi deponi D1. Kan ikke se at ligger inne i reguleringsplanen i det hele tatt. Er det ivaretatt av at dette er regulert til LNF i permanentsituasjonen og da kan man legge om bekk i dette arealet?

Både NVE og FMV har uttrykt ønske om fordrøyning og naturpreget opparbeidelse og at det bør inkluderes i bestemmelsene. Det er vanskelig å legge inn en bestemmelse om det når omleggingen ikke er nevnt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Vedrørende spørsmålet om planforslaget ivaretar omlegging av bekk ved D1, så mener Bane NOR at dette er ivaretatt ved at omlagt bekkeløp er vist i illustrasjonsplan til reguleringsplanforslaget. Bane NOR viser til Illustrasjonsplan der det for den omlagte bekken (ved D1) er beskrevet at sidearealene rundt bekken reetableres med skog.

Bane NOR forslår at følgende setning legges inn i bestemmelse 7.1, først avsnitt, i planbestemmelsen. «Det tillates også reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak.»

Bestemmelse 7.1 LNF-områder, (LNF og LNF1) vil da lyde som følger (forslag til ny tekst uthevet):

«Innenfor områdene er det tiltatt å etablere ledningsanlegg, kabelanlegg, avskjærende grøfter, sikkerhetsgjerdet og voller. Det tillates også reetablering og

*mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningstiltak.
Innenfor området (LNF1) er det tillatt å etablere nødvendig areal til parkering for friluftsliv.»*

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) i brev datert 10.04.18.

60. Faresonene er vist som hensynssoner i plankart, med tilhørende bestemmelser som sikrer at tilstrekkelig sikkerhet ivaretas i anleggsperiode og for ferdig anlegg. Det fremgår av planbeskrivelse og planens fagrappporter om områdestabilitet, at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot områdeskred, jamfør kravene i veileder 7/2014.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

61. Det er positivt at omlegging av bekker og åpne overvannsløsninger er valgt fremfor lukkede løsninger. I de tilfeller gammel kulvert skal byttes ut med ny, bør det foreligge en grundig vurdering av mulighet for åpne vassdragsløp, og en begrunnet konklusjon.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning.

Rådmannens kommentar

Det kommer ikke fram av oppsummeringen fra BN at NVE anbefaler kommunene til å innarbeide krav som sikrer vassdragsmiljøet. Det vises til rådmannens vurdering.

Fra Direktoratet for mineralforvaltning i brev datert 13.03.18.

62. DMF viser til vår uttalelse vedrørende oppstart av planarbeid datert 21.november 2016 der vi blant annet skrev at: «DMF viser til vår uttalelse til kommuneplanen og påpeker at tunellstein av god kvalitet bør utnyttes som byggeråstoff, noe som vil redusere behovet for massedeponi knyttet til prosjektet. Vi anbefaler at behovet for, og tilgangen til, byggeråstoff i regionen vurderes, slik at jernbaneprosjektet kan være med å dekke opp for regionens behov for byggeråstoff». Ut fra det DMF kan se er det i planbestemmelsene gjort rede for at det blant annet skal utarbeides en plan for håndtering av masser. Overskuddsmasser skal videre så langt det er mulig benyttes til samfunnsnyttige formål. DMF vurderer derfor vårt innspill som imøtekommet.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalen til orientering.

Fra Bane NOR SA v/ Plan og Forvaltning i brev datert 201.03.18.

(Bane NOR -Plan og Forvaltning har ikke kommenterer eget innspill)

63. Vi viser til pbl §5.4 samt Bane NORs veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging kapittel 4, og anser at bygging og drift av et parkeringshus vil være et vesentlig fordyrende tiltak og således påføre staten en vesentlig omfangs- og kostnadsøkning. Vi mener derfor at det er nasjonal interesse knyttet til kommunens krav, og vi har innsigelse til endringen. Vi forutsetter at bestemmelsen vedtas slik Bane NOR har foreslått.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

64. Kommunen har også tillagt krav om tilrettelegging av parkeringsplasser med lading for el-bil, samt krav om andel plasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne. Vi viser til forskrift om vilkårsparkering (parkeringsforskriften), som har regler for disse formene for tilrettelegging. Bane NOR mener at forskriftens krav er tilstrekkelig. Med andre krav vil mange plasser stå ledig og hvis resten av p-plassene er fullt utnyttet vil dette skape misnøye hos de svært mange reisende. Dette er basert på omfattende erfaring fra drift av bilparkering ved jernbanestasjoner.

Kommunen har etter vår vurdering ikke hjemmel til å fastsette andre krav. Kommunens krav vurderes også som uhensiktsmessige. Vi motsetter oss disse endringene, og vi forutsetter at bestemmelsen rettes.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

65. Kommunen har endret planens hensiktsbestemmelse i punkt 1 til å omfatte dyrket/dyrkbar jord. Bane NOR ønsker å presisere at planens hensikt er å tilrettelegge for bygging av ny jernbane. Vi er innforstått med gjeldende krav til håndtering av dyrket/dyrkbar jord, og har gjennomført en mulighetsstudie for dette. Det er imidlertid ikke satt av areal særskilt til nydyrking i planen. Vi påpeker også at siste ledd i kommunens endring, om kvalitet på midlertidig beslaglagte jord- og skogbruksarealer, har for stor detaljeringsgrad og synes uegnet som styringsverktøy ettersom parameterne for dette er svært sammensatt og kontekstavhengig. Et eventuelt behov for arealplan for nydyrking må skje i egne planprosesser der det passer. Bane NOR viser også til at nydyrking skjer i henhold til egen forskrift og at denne ikke kan overstyres av en reguleringsplan.

Bane NOR viser til kart- og planforskriften. Kravene til klarhet og forutberegnelighet som følger av denne kan ikke anses oppfylt, og vi legger dermed til grunn at bestemmelsen utgår ettersom den er ugyldig.

Dersom bestemmelsen skal oppfattes som en rekkefølgebestemmelse kan den ha store fremdriftskonsekvenser. Dersom det stilles krav til konkrete handlinger eller tiltak under henvisning til bestemmelsen, kan dette også ha kostnadsmessige konsekvenser for vårt prosjekt. Vi mener bestemmelsen er uklar, og at sanksjonsmulighetene også er uklare. Dette kan være meget alvorlig for utbyggingen. Vi ber derfor om at planens punkt 1 revideres til Bane NORs opprinnelige forslag for å ivareta planens formål.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

66. Kommunen har gjort endringer i flere punkter ved å innføre kommunal godkjenning av detaljplaner. Dette kravet stilles for 9.2 Marksikringsplan og 10 f) a. Trafikksikkerhetsplan. Vi er innforstått med at slike planer skal utarbeides. Kommunens hjemmel fremstår likevel som uklar. Slik vi oppfatter dette, gjelder endringen forhold som ligger utenfor kommunens myndighet.

Fra Bane NORs ståsted kan godkjenningskravene ikke aksepteres. Slike godkjenningsprosedyrer vil kunne ha betydelige kostnads- og fremdriftsmessige konsekvenser for vår utbygging. Bane NOR kan imidlertid akseptere at det uttrykkelig fremgår at godkjenning kun kan nektes dersom de definerte kravene ikke er oppfylt, slik at det er klart for begge parter hva som kreves for kommunens godkjenning.

For 10 f) a. Trafikksikkerhetsplan legger vi til grunn at kravet gjelder kommunale veier.

For 9.2 Marksikringsplan utvider kommunen planen til også å gjelde naturmangfold og dyrket mark.

Begrepet «naturmangfold» vurderes som svært omfattende og som uhensiktsmessig som styringsverktøy i en arealplan. Det vises til naturmangfoldslovens definisjon, nml § 3c). Bane NOR har utarbeidet fagrapport «Naturmiljø», datert 14.02.2018, dokument ICP-34-A-11143, der konsekvenser for naturmangfold og flere andre tema som omtales i punkt 9.2 er vurdert. Vi ber derfor kommunen reversere endringen.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

67. 2.2 Byggegrenser

Formuleringen er ikke dekkende for hva bestemmelsen skal regulere. Vi vil be om at kommunen bruker tilsvarende formulering som Horten kommune: For jernbanen er byggegrensen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder under, over og langs jernbanen og for berg- og betongtunneler.

For E18 er byggegrensen 100 meter til hver side, regnet fra senter av kjørebane for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

68. 2.3 Byggesak

Vi gjør oppmerksom på at forskriftshenvisning skal være SAK10 § 4.3.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

69. 2.11 Massehåndtering

Vi mener det er uheldig at kommunen stiller krav om at overskuddsmasser skal benyttes til samfunnsmessige formål. Dette er en omfattende forpliktelse, da det ikke vil være adgang til å foreta deponering. Bane NORs oppfatning er at masser må kunne deponeres dersom det ikke er mulig å disponere dem til andre formål. Endringen kan sette unødvendige skranker for Bane NORs massehåndtering. Bestemmelsen er imidlertid overflødig i Re kommune slik vår detaljplan er nå, ettersom det ikke er planlagt deponier innenfor planområdet i kommunen. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

70. 5.10 Annen banegrunn – tekniske anlegg – SBT3

Formålet innebærer bygging av mobil omformer for strømforsyning til tog. Kommunen innfører søknadsplikt for omformeren. Vi legger til grunn at kommunen ikke angir hvilken lov/forskrift omformeren er søknadspliktig i henhold til. Vi mener søknadsplikten avgjøres av gjeldende lovverk, og det dette ikke kan endres med kommunens vedtak. Vi ber om at siste ledd («omformeren er søknadspliktig») sløyfes.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

71. 8.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1)

I bestemmelsen fremgår det at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, da «minimum» ikke er definert. Størrelsen på anleggs- og riggområder fremgår av reguleringsformålet og plankart. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

72. 8.2 Område for anleggsvei, midlertidig (#3)

I bestemmelsen fremgår det at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, da «minimum» ikke er definert. Størrelsen på anleggs- og riggområder fremgår av reguleringsformålet og plankart. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

73. 8.3 Område for midlertidige adkomstveier og midlertidige veiomlegginger (#4)

I bestemmelsen fremgår det at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, da «minimum» ikke er definert. Størrelsen på anleggs- og riggområder fremgår av reguleringsformålet og plankart. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

74. 10 k) Krav om nydyrking/forbedring

En to-års frist for istandsetting av arealer Bane NOR har berørt eller benyttet midlertidig i anleggsfasen vurderes som rimelig, men det er uklart hvordan ordlyden for øvrig skal forstås. Slik bestemmelsen er formulert er det uklart om kravet dreier seg om arealer innenfor plangrensen eller utenforliggende areal. I tillegg er vi skeptisk til at det settes krav til «arealer som nydyrkes eller forbedres» da denne reguleringsplanen ikke spesifiserer eller gir geografisk avgrensning av slike arealformål. Vår oppfatning er at «nydyrking» både utenfor og innenfor planområdet må avklares gjennom eget regelverk. Vi ber dermed om at formuleringen tas ut.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

75. 9.3 Matjordplan

I første ledd har kommunen lagt til «fra dyrket og dyrkbar mark». Vi ber om at bestemmelsen presiserer at det er snakk om «fra dyrket og dyrkbar mark som blir berørt». Andre ledd har preg av å være en innholdsfortegnelse for matjordplanen. Vi mener kommunen ikke har anledning til å fastsette en slik bestemmelse og at det ikke er hjemmel til dette i plan- og bygningsloven. Vi anmoder derfor om at bestemmelsen presiseres eller endres tilbake til Bane NORs forslag.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

76. Endringer i plankart

1. På plankartene (pdf-format) som foreligger ved offentlig ettersyn har kommunen gjort endringer der vertikalnivåene for reguleringsplanen fremstilles samlet. Overlappende formål og hensynssoner er vanskelig å gjenfinne, og delvis ikke synlige. 2) Sikringszone, restriksjonssone rundt tunnel (H190_2) for nivå 1 vises ikke på plankart. Den fremkommer likevel på det grafiske snittet av sikringssonene rundt en tunnel. Vi ber om at dette rettes før planen vedtas slik at plankartenes lesbarhet ivaretas og anleggene sikres tilstrekkelig.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Vestfold Vann IKT i brev datert 16.03.18.

95. Ny trase for IC kommer i konflikt med dagens hovedvannledning i området. Det pågår arbeid for å planlegge / prosjektere håndtering av denne utfordringen.

Vestfold Vann har ingen kommentarer til endelig planløsning ut over allerede etablert dialog med de berørte kommuner og BaneNor knyttet til konsekvensene disse planene har for vannforsyningen i området under anleggsperioden. Vestfold Vann er således opptatt av at planer og tiltak gjennomføres etter omforent plan mellom alle aktører slik at vannforsyningen ivaretas under og etter anleggsperioden.

Kommentar fra Bane NOR:

I de tilfeller jernbaneanlegget med tilhørende anleggsområde er i nærheten av, eller i konflikt med, Vestfold Vanns ledningsanlegg, vil alle nødvendige tiltak utføres i samråd med Vestfold Vann IKT. Tiltakene nedfelles i en forpliktende avtale mellom partene.

Fra Vestfold Interkommunal Brannvesen IKS i brev datert 04.04.18.

96. 19.januar 2018 ble det avholdt et møte mellom Bane Nor, Direktoratet for Samfunnssikkerhet og Beredskap (DSB) og VIB. Se referat i vedlegg 1, saksref. 201704400-7. Her fremkommer det at ansvaret for ikke å prosjektere med vanntilførsel og vifter inn i tunnelene tilligger Bane Nor og at «Brannvesenets begrensninger som følge av dette vil beskrives/tydeliggjøres i oppdateringen av beredskapsanalyse og beredskapsplaner/-rutiner». Brannsjefen er ikke enig i dette. Under møtet fremkom det også 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.

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 jernbanestrekning 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 jernbanetunnelene er satt i drift.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Forholdene som Vestfold interkommunale brannvesen (VIB) adresserer er regulert av annet lovverk enn plan- og bygningsloven og videre avklaringer mellom partene vil foregå i en egen prosess.

Rådmannens vurdering

Se rådmannens vurdering.

Fra Skagerak Nett AS.

101. Bakgrunnen for at vi ønsker å være med i planarbeidet er:

- Sikre at alle nettselskapets foreleggspliktige elanlegg innenfor planområdet blir vist i planen. Foreleggspliktige elanlegg er definert som 22 kV høyspennings kabel, høyspennings luftlinje og nettstasjon.
- Dersom noen av planforslagene medfører at elanlegg må flyttes, ønsker vi så raskt som mulig å kunne vurdere hvilke konsekvenser og kostnader dette medfører.

- Ut fra hva som ønskes av nye virksomheter innenfor planområdet, vil vi vurdere forventet strømforbruk til området, og så langt som mulig avklare behovet for nye elanlegg. Dersom nye elanlegg kan planlegges på dette stadiet skal de foreleggspliktige innlemmes i planene.
- Avklare om Skagerak Nett AS har tilstrekkelig kapasitet i overføringsnettet frem til planområdet. Dersom dette ikke er tilfelle, kan det bli behov for en mer omfattende planleggingsprosess fra vår side. Større utbygginger må avklares både mot faglige myndigheter og kommunale arealplaner. Erfaringsmessig vet vi at en slik prosess kan ta lang tid.
- Dersom det er aktuelt med alternativ energiforsyning til området, f.eks. fjernbåren varme, ønsker vi at dette avklares så tidlig som mulig da dette påvirker behovet for elektrisk overføring.
- Så tidlig som mulig å se på mulighetene for samarbeid med øvrig infrastruktur..

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har tidlig i arbeidet med reguleringsplanen involvert Skagerak Nett AS. Det er, i tett samarbeid med Skagerak, laget forslag til ev. justering og flytting av Skagerak sine anlegg som kommer i konflikt med planområdet. Dette gjelder både i anleggsperioden og ved ferdig anlegg.

For øvrig tar Bane NOR uttalen til orientering.

102. Skagerak Nett er gitt områdekonsesjon og et av vilkårene er at planer for bygging av nettstasjoner og høyspenningsluftledninger skal forelegges berørte parter. Dersom foreleggspliktige elanlegg ikke er med i reguleringsplanen/bestemmelsene må det søkes dispensasjon eller endring av plan.

I den grad eksisterende elanlegg må flyttes på, må utbygger dekke alle kostnader med dette.

Etablering av distribusjonsnett vil bli utført i henhold til gjeldende regler for beregning av anleggsbidrag. Grave- og grunnarbeid for anlegget og legging av kabler bekostes av utbygger.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

Rådmannens kommentar

Innspillet tas til orientering.

Fra Hørselshemmedes Landsforbund, Vestfold i brev datert 01.02.2018.

103. Transportsikkerhet er et svært viktig område hvor universell utforming må sikres. Behovet for talegjenkjenningsteknologi som sikrer personer med kommunikasjonsnedsettelse gode løsninger i transportsektoren, er et godt eksempel på at strategien om universell utforming ikke må reduseres til en strategi om fremkommelighet og tilgjengelighet for personer med bevegelseshemming.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

104. Universell utforming av transportsystemet innebærer at det uavhengig av funksjonsevne er lett å oppfatte informasjon, kjøpe billetter, vite hvor man skal gå av og

på, samt å vite hva man skal foreta seg i en nødsituasjon. For hørselshemmede innebærer det at all informasjon må gis visuelt. Siden mange hørselshemmede har vanskeligheter med å oppfatte lyd, gir det en trygghet at all informasjon gis på skjerm. Det bør være like naturlig at beskjeder om servering og tjenester kommer opp skriftlig på en skjerm som at høyttaler benyttes.

For at hørselshemmede skal kunne ha optimale forutsetninger for å motta informasjon på Skoppum-stasjonen, er det nødvendig at informasjonen gis visuelt i tillegg til at det installeres teleslynge og høyttalersystemer som er god med klar og tydelig tale. Skranketjenester må utstyres med skrankeslynge.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Bane NOR legger «Håndbok for stasjoner» til grunn for universell utforming av stasjonsområdet.

105. HLF Vestfold vil presisere at det er viktig at visuell informasjon ikke bare brukes til å gi generell informasjon, men at det aktivt gis fortløpende visuell informasjon ved uventede situasjoner som evakuering, signalfeil, forsinkelser o.l.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Prosjektet tar dette innspillet med videre til Trafikk og marked sentralt i Bane NOR

Fra Funksjonshemmedes fellesorganisasjon, Vestfold i brev datert 26.03.18

106. Dette var oppe på vårt styremøte 22.mars, se vedtak:

Sak 20/18 Detaljregulering av dobbeltspor og deponiområder Nykirke – Barkåker

Dette er noe for Rådene i Horten, Tønsberg og Re.

Vedtak: Sak sendes over til Rådene i de kommuner det gjelder, med oppfordring til å følge med på hva som skjer i saken videre.

Det er fint om dere som sitter i Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne kan følge med på denne saken videre og oppdatere FFO Vestfold.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet til orientering.

Rådmannens kommenta

Se rådmannens vurdering.

Fra Jordvern Vestfold i brev datert 09.04.18.

115. Vi ber konkret om at stasjonsområdet flyttes på østsiden av linjen og at det økonomiseres med parkeringsarealet for privatbiler.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har gjennom planarbeidet vurdert en rekke ulike løsninger for plassering av stasjonsområdet, inkludert plassering øst for linjen.

Dobbeltspor for 250km/ t har en svært stiv linjeføring. Ved fastsettelse av trasé gjennom dette området er det lagt vekt på å unngå inngrep i det automatisk fredete kulturminnet Adalsborgen, skåne mest mulig dyrka mark, bolig og næringsområdet på Viulsrød, samt bøkeskogen ved Adalsborgen. Dette gir en situasjon der linjen ligger tett opp mot

Adalsborgen og i randsonen av dyrka mark ned mot Gråmunken.

Tilgjengelig areal øst for plattformområdet er for trangt til å gi plass for alle funksjoner som skal tilknyttes stasjonen – buss, taxi, sykkelparkering, pendlerparkering, korttidsparkering, etc. på en god nok måte.

En plassering av stasjonsområdet på østsiden av linjen ville gi uheldige og potensielt trafikkfarlige krysningspunkt mellom ulike trafikantgrupper, så som mellom bil, buss og g/s-trafikken til/fra Skoppum/Horten.

Selv med plass for enkelte funksjoner i øst, vil flere funksjoner og det meste av p-plassen måtte plasseres i vest.

En lokalisering på vestsiden som endelig foreslått av Bane NOR, gir god mulighet for separering av trafikantgrupper, så som buss/biltrafikk og g/s-trafikk til/fra Skoppum/Horten. Det gir mulighet for en sikker og kapasitetssterk trafikkavvikling inne på stasjonsområdet og ut på rv. 19. Det beslaglegges noe mer dyrka mark, men skåner Adalsborgen og bøkeskogen.

Ut fra en helhetlig vurdering av forholdene nevnt over, har Bane NOR foreslått å plassere stasjonsområdet inkludert parkering, vest for linjen.

Det vises også til Bane NOR sin kommentar til Siren og Jan-Einar Apeness i pkt. 186.

Rådmannens kommentar

Rådmannen er enig med Jordvern Vestfold om at en må søke løsninger som minimere tapet av dyrket mark. I kommunedelplanprosessen gjorde en nettopp det ved å velge det korridoralternativet som kom best ut mtp ivaretagelse av matjord. Når det gjelder stasjonsutformingen så mener rådmannen at en tross alt har unngått å ta hele jorden vest for stasjonsområde selv planforslaget vil redusere arealet med adkomstveien inn til stasjonen og gang- og sykkevei sør for rv 19.

Det må også bemerkes at mye av arealet sør for stasjonsområdet er satt som midlertidig rigg og anleggsområde og vil bli tilbakeført til LNF areal etter anleggsslutt.

Satt opp mot andre interesser som nevnt automatisk fredede kulturminne Adalsborgen, bøkeskogen ved Adalsborgen og vegtekniske fordeler anser rådmannen at denne løsningen totalt sett er den beste løsningen selv om den tar noe dyrket mark.

116. Det må utarbeides et regnskap for arealbruken i planen og spesielt i forhold til avgang og nye arealer av dyrka mark.

Kommentar fra Bane NOR:

I «Mulighetsstudie erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser» er det oppstilt et foreløpig arealregnskap (se tabell 8.1 i mulighetsstudien) som bl.a. viser hvor mye dyrka og dyrkbar mark som kan medgå i forbindelse med bygging av dobbeltsporet. Endelig arealregnskap vil foreligge mot slutten av anleggstida. Reguleringsplanen inneholder kun nødvendig areal for bygging av dobbeltspor med tilhørende infrastruktur. I plangrunnlaget pekes det likevel på mulige nydyrkingsområder innenfor planavgrensningen, f.eks. på Deponi 13. Eventuell nydyrking av områder utenfor reguleringsavgrensningen må håndteres i uavhengige prosesser og normalt etter nydyrkingsforskriften og ikke plan- og bygningsloven.

Rådmannens kommentar

Rådmannen anser at nevnte regnskap synliggjør arealbruk tilstrekkelig i denne fasen. Nevnte tabell ligger også inne i planbeskrivelsen under kapittel «8.9 Jordressurser/landbruk».

117. Planen for eksisterende jernbanelinje glimrer med sitt fravær. Vi mener at det må inn i planen på en forpliktende måte.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltsporas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Tidlig i prosessen ble det bestemt at eksisterende spor ikke skulle være med i dette planforslaget. Bakgrunnen for det var at en ønsket en større prosess for å kartlegge hva de forskjellige kommunen ønsket å bruke det gamle sporet til sammen med Bane NOR. For store deler av den eksisterende jernbanetraseen vil tilbakeføring til dyrket mark være mest naturlig og ønskelig.

118. Jordvern Vestfold krever at utformingen av stasjons- og knutepunktområdet ved Skoppum vest gjøres på en måte som reduserer omdisponeringen av dyrket mark. Vi forutsetter at Bane NOR i samarbeid med relevante myndigheter tar ansvar for omdisponeringen av den nåværende jernbanetraseen til dyrka mark på de strekningene mulighetsstudien for erstatningsarealer foreslår.

Kommentar fra Bane NOR:

Vedrørende utforming av stasjons- og knutepunktområde, vises det til Bane NOR sin kommentar i pkt. 115 og 186.

Bane NOR har gjennom «Mulighetsstudie erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser» kartlagt potensielle arealer for etablering av dyrka mark. Bane NOR Eiendom har i dialog med kommunene startet en prosess for etterbruk av eksisterende bane.

Rådmannens kommentar

Vedrørende stasjonsutformingen, se rådmannen kommentar under punkt 115.

Vedrørende etterbruk av eksisterende spor, se rådmannens kommentar under punkt 117.

Fra Vestfold Bondelag i brev datert 09.04.18.

119. Planene for både parkering og trafikkavvikling rundt den nye stasjonen tar unødvendig mye matjord. Alle arealer i gangavstand til stasjonen er det svært viktig at blir utnyttet effektivt. Det var essensen i begge mulighetsstudiene til Snøhetta og det er essensen i de retningslinjene vestfoldsamfunnet er blitt enige om for utvikling rundt knutepunkt her i fylket. Når vi vet at både nasjonal jordvernstrategi og RPBA legger opp til å begrense nedbygging av matjord til et minimum, ber vi kommunene og Bane Nor om å følge forslagene til Jordvern Vestfold/Apeness

- Dra avkjøring og P-arealer lenger øst i stedet for å bre det utover matjord vest for planlagt stasjon
- Bygg P-hus i stedet for å legge P-plass på bakkeplan.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR vil, med henvisning til innspillet om å begrense nedbygging av matjord ved stasjonen, vise til våre kommentarer til Jordvern Vestfold (pkt 115 og 118) og til Siren og Jan-Einar Apeness (pkt. 186).

Bane NOR har innsigelse til kommunens forslag til parkeringshus (jf. pkt. 63). Bane NOR anser at bygging og drift av et parkeringshus vil være et vesentlig fordyrende tiltak og således påføre staten en vesentlig omfangs- og kostnadsøkning. Bane NOR mener derfor at det er nasjonal interesse knyttet til kommunens krav, og vi har innsigelse til endringen (jf. vårt brev av 20.03.2018 for nærmere begrunnelse til innsigelsen).

Rådmannens kommentar

Vedrørende stasjonsutformingen, se rådmannen kommentar under punkt 115.

Vedrørende parkeringshus, se rådmannens vurdering.

120. Vi støtter også Jordvern Vestfold sitt pålegg om å lage et arealregnskap. Vi har ikke funnet noen oversikt over hvor store areal planen legger beslag på i kategoriene dyrka og dyrkbar mark. Det er en svakhet når en viktig føring her er at slike tapte arealer skal erstattes med nye. Gjennom mulighetsstudien for erstatningsarealer for dyrka og dyrkbar mark vet vi at det er mulig å få til, men det er krevende. I planen nå ligger det ikke inne noen arealer som skal opparbeides til ny dyrka mark. Men vi ser jo at det går en del dyrka- og dyrkbar mark ut av bruk. Dette henger ikke sammen. Det må utarbeides et regnskap for arealbruken i planen og spesielt i forhold til avgang og nye arealer av dyrka mark.

Kommentar fra Bane NOR:

I «Mulighetsstudie erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser» er det oppstilt et foreløpig arealregnskap (se tabell 8.1 i mulighetsstudien) som bl.a. viser hvor mye dyrka og dyrkbar mark som kan medgå i forbindelse med bygging av dobbeltsporet. Endelig arealregnskap vil foreligge mot slutten av anleggstida. Reguleringsplanen inneholder kun nødvendig areal for bygging av dobbeltspor med tilhørende infrastruktur.. I plangrunnlaget pekes det likevel på mulige nydyrkingsområder innenfor planavgrensningen, f.eks. på Deponi 13. Eventuell nydyrking av områder utenfor reguleringsavgrensningen må håndteres i uavhengige prosesser og normalt etter nydyrkingsforskriften og ikke plan- og bygningsloven.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 116.

121. I reguleringsplanen er eksisterende bane kun nevnt i 11. Rekkefølgebestemmelser m) «Prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk».

Vi mener at eksisterende trasé må inn i planen på en forpliktende måte for at §4-7 i kommunedelplanen skal kunne sikres. Vi vet at det er ulike ønsker for etterbruk av denne traseen og vi ser også klart at betydelige deler av traseen kan tilbakeføres til dyrka mark. Også det er vist i den ovennevnte mulighetsstudien. Og uten at dette tas med i planen – vil det bli svært krevende å holde balanse i avgangen og tilgangen på dyrka jord.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor

tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 117.

122. Krav til matjordplan er nevnt i punkt 10.3. Det er som nevnt innledningsvis veldig bra at kommunene fikk med dette i reguleringsplanen som er på høring, men vi mener punktene bør erstattes med følgende ordlyd:

«Matjordplan skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016. For dette prosjektet er det særlig viktig å avklare hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring, hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes og hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorden».

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar forslaget til orientering/etterretning.

For å imøtekomme fokus på ivaretagelse av dyrka mark og jordressurser har en bredt sammensatt faggruppe utarbeidet en studie om hvordan dyrka mark kan ivaretas. Studien er dokumentert i dokumentet «Mulighetsstudie vedrørende erstatningsareal for dyrka mark og håndtering av jordressurser». I tillegg er det utarbeidet en fagrapport «ICP-34-A-11145 Naturressurser» som omhandler kunnskapsgrunnlag for håndtering av jordressurser inkludert matjord og undergrunnsjord.

Bane NOR vil, med utgangspunkt i foreliggende rapporter, innarbeide krav til håndtering av jordressurser i kontrakt med entreprenør.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Nykirke IL v/Aage Vartdal sendt 07.04.18.

123. *Lysløypa må legges om langs østsiden av anleggsvei mot D7 øst for Skottås:*

For å kunne benytte lysløypa i anleggstiden må det legges opp trase og lys fra løkka ved Skau til der lysløypa går ned bakkene østover mot Føske.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Anleggsvei sørøst for Skaug vil kunne berøre dagens lysløype på to steder. En mulig løsning kan være å legge lysløypen i ny trase i sikker avstand og utenfor anleggsgjerdet, for slik å ivareta forbindelsen i anleggsperioden. For øvrig har Bane NOR en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen.

Rådmannens kommentar

Rådmannen forutsetter at BN finner gode løsninger sammen med lag og foreninger. Viser for øvrig til bestemmelse 10. j) der det står at «Turstier og skiløyper skal om nødvendig sikres og legges om i anleggs- og driftsfasen.»

124. *Få plass til skiløype på lokket ved innslaget av tunnelen nord for Skottås:*

Til bruk for løype mot Botne og Re, Ås runden og Moskvil (videre til Sletterøveien om forutsetter at neste punkt kan gjennomføres)

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR sitt planforslag ivaretar mulighetene for å anlegge skiløype over nevnte portal i permanent fase. Tverrforbindelsen blir imidlertid stengt i anleggsfasen. Likeledes vil skiløyper mot Botne og Re sannsynligvis bli brutt i anleggsfasen.

For øvrig har Bane NOR en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen.

Rådmannens kommentar

Muligheten for skiløype over portal ved Skottås er sikret i planforslaget i bestemmelse 5.10.

125. *Få plass til løypekjøring på sidene av tog traseen vest for Sletterøåsen og syd for Kopstadveien er en meget dårlig løsning*

Denne løypen forbinder Sletterøveien/Fagerheim skole/Klokkeråsen mot områdene Moskvil / Ås runden / Botne.

Skolebarna har i de siste år benyttet løype traseen til og fra skolen på vinterstid i tillegg til beboerne i området.

En bro over jernbanetraseen er den løsningen som må til for at skolebarna vil fortsette å bruke ski til og fra skolen vinterstid. Skoleelevene har anvendt skia også de dagene de ikke har hatt løyper å gå i. Det bør tas hensyn til at vi får til en best mulig skolevei for barna også etter at jernbanen har kommet.

En bro er sikkert også velkommen for landbruket i området som får jorder på hver side av jernbanen. Trafikk med store landbruks maskiner gjennom tettbebyggelsen er etter vår mening en meget dårlig løsning!

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

En konsekvens av ny jernbanetrase er at den direkte øst-vest forbindelsen over Moskviljordene blir brutt. Bane NOR har forståelse for at det fra lokalsamfunnets side er ønske om å opprettholde denne forbindelsen i et nytt krysningspunkt. Bane NOR har imidlertid vurderer at en kulvert eller bru som beskrevet over vil være et så kostbart og arealkrevende tiltak, at det i et samfunnsøkonomisk perspektiv ikke kan anbefales. For nærmere redegjørelse vises det til pkt. 174.

Det vises også til at det skal bygges en gang- og sykkelvei fra anleggsavkjøringen like sør for Kopstadmyra frem til Kopstadveien. Dette er et permanent tiltak som vil bedre sikkerheten for myke trafikanter både i og etter anleggsfasen.

126. *At det blir utbedret løypetrase mellom Solberg og Skreppedal til bruk i anleggstiden mellom Horten/Skoppum og Nykirke.*

Dette er helt nødvendig i anleggstiden for å opprettholde løypenettet i kommunen. Løypemaskinen til Horten og Borre løypelag brukes i hele løypenettet. Løypemaskinen er plassert ved lysløypa på Skoppum.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har og vil fortsette å ha en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre

frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil også omfatte vurdering av problemstillingene nevnt i uttalelsen.

127. Beholde anleggsvei fra Skottås til deponiplass D7 etter at anleggstiden er over.

Anvende denne til trim og lysløype mot Skoppum og binde sammen våre lysløyper til en felles lysløype. (Forutsetter tillatelse fra grunneiere og godkjenning fra Horten Kommune.)

Kommentar fra Bane NOR:

I henhold til reguleringsplanen er anleggsveier midlertidige tiltak som forutsettes fjernet. I den grad det er ønske om å beholde anleggsveiene til et permanent formål, må grunneier selv ta et initiativ overfor kommunen og fremskaffe nødvendige tillatelser, evt. besørge omregulering.

Fra Skoppum IL i brev sendt 08.04.18.

128. Lysløypene på Skoppum til blir brutt i hele eller deler av anleggsfasen. Dette skjer på tre punkt i forbindelse med gravearbeidene på jordet nedenfor "Innlaget" i forbindelse med at tunnelen som man må grave pga. manglende overdekning.

a. Det er viktig at det anlegges midlertidige løypetraseer slik at resterende deler av lysløypa kan brukes og at man kan gå på hele traseene på ski uten å krysse veier hvor man må ta av seg skiene. Spesielt viktig vil det være å gjøre kryssingen av veien inn til Beredskapsplass/Rømmingstunnell planfri.

b. Det er også viktig at lysanlegget i lysløypene ikke blir brutt pga anleggsarbeidet

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har og vil fortsette å ha en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil også omfatte vurdering av problemstillingene nevnt i uttalelsen.

129. Skicrossbakken/akebakken "Kalroa" ligger der hvor det i anleggsfasen må graves ut tunnelltrase. Denne bakken brukes mye av barn/unge om vinteren. Skoppum IL plasserer ut bålpanner og anlegger slalomløper i bakken som brukes svært aktivt om vinteren. Vi ser for oss at dette området overhodet ikke kan brukes i anleggsfasen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR bekrefter at området «Kalroa» av sikkerhetsmessige grunner, vil være utilgjengelig for publikum i anleggsfasen.

130. På jordet nedenfor "Innlaget" og mot FernoNorden kjøres det om vinteren opp løypetrase på ca. 1,2 km. Denne løypa er stort sett flat og svært godt egnet for skiturer for uerfarne skiløpere.

a. Et mulig kompensierende tiltak for tapet av denne løypetraseen vil være å legge til rette en ly løypetrase fra lysløypen og ut på jordene ved Stenbjørnråd gård. Om denne traseen etableres vil man også kunne knyttet løypenettet i Horten til løypenettet på Barkåker som ble brutt da FernoNorden satte opp sitt nybygg.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har og vil fortsette å ha en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre

frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette kan også omfatte vurdering av problemstillingen nevnt i uttalelsen.

131. Rømningstunnelen/beredskapsplassen som skal anlegges ved "Løsjordet" må anlegges slik at lysløypa etter anleggsfasen kan passere over tunnelportalen slik løypa går i dag.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR kan ikke imøtekomme ønske om skiløype over selve tunnelportalen, da dette innebærer forlengelse av tunnelkonstruksjonen med opptil 8-10m og uforholdsmessig høye kostnader for dette formålet. Imidlertid har Bane NOR en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Det vil gjennom denne dialogen kunne ses på andre løsninger enn den som foreslåes her.

132. Det mulige steindeponi D7 vil skape utfordringer for skiløypa som går mot løypenettet på Nykirke. Deponi D7 vil også bryte en annen mye brukt tursti som går mellom Jahrelunden og Føskeveien. Det er svært viktig for bruken av skiløyper i Horten kommune at det legges til rette for en alternativ trase mellom Skoppum og Nykirke under anleggsfasen og evt. også etter åpning av den nye jernbanetrase dersom D7 ikke kan krysses av turgåere og skiløpere.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har og vil ha en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil også omfatte vurderinger av problemstillinger nevnt i uttalelsen.

Rådmannens kommentar

Mange av innspillene som omhandler ivaretagelse av løypenett og andre friluftaktiviteter ligger innenfor Horten kommunen. Det vil imidlertid være like aktuelt for Re kommune der løypenettet går over i Re. Rådmannen forutsetter at BN her tett dialog med berørte. Rådmannen viser forøvrig til bestemmelse 10. j) som skal sikre løypenett og eventuelle omlegginger i anleggs- og driftsfase.

Fra Skoppum vel i brev datert 07.04.18.

133. Anleggsarbeidet i forbindelse med D7 vil ødelegge for skiløypa som knytter Skoppum og Nykirke sammen. Den planlagte anleggstrafikken fra Føskeveien vil krysse løypa, og det vil derfor ikke være mulig å opprettholde denne viktige forbindelsen vinterstid. Kontakten mellom Skoppum og Nykirke vinterstid må ivaretas, og det må være mulig med planfri og kontinuerlig ferdsel på ski mellom Skoppum og Nykirke, også i anleggsperioden. Kanskje særlig spesielt i anleggsperioden, siden lysløypene på Skoppum også vil bli berørt.

Dersom Skoppums beboere mister kontakten med løypenettet nordover, vil alternativet være bruk av bil for å knytte kontakt med andre løypenett.

I den forbindelse kan det nevnes at Skoppum allerede har mistet muligheten for å få kontakt med løypenettet sørover etter at industri er etablert. Planene om korridor og passering ble ikke fulgt opp og ivaretatt, selv om det var lovet.

Derfor er det ekstra viktig å ivareta og legge til rette for at løypenettet mellom Skoppum og Nykirke skal bestå også i anleggsperioden.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har og vil fortsette å ha en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil også omfatte vurdering av problemstillingene nevnt i uttalelsen.

134. Ved siden av beboere tilknyttet veien Soppum-Nykirke, brukes denne veien flittig både av gående og syklister. Den er også en populær vei for løpetrening. Veien er et fint og skjermet alternativ med lite trafikk, som også er mye brukt dersom Skoppums beboere skal sykle til naturområdene nord i Horten. (Falkensten, Varnestangen og Løvøya)

I anleggsperioden må det vises varsomhet og legges til rette så fri og trygg ferdsel fortsatt er mulig. Turstier i området må bevares, så aktiviteter som trening og turgåing kan opprettholdes.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR forutsetter at det er Føskeveien som omtales her.

Av sikkerhetsmessige grunner vil Føskeveien i anleggsfasen bli stengt for alminnelig ferdsel fra Pauliveien til Støkke. Det er foreslått å anlegge midlertid omkjøring for beboerne ved Støkke om Gusland nordre og frem til Pauliveien.

For øvrig har Bane NOR en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil også omfatte vurdering av problemstillingene vedrørende friluftsliv nevnt i uttalelsen.

135. Når anleggsarbeid et kommer så tett på bebyggelse, idrettsanlegg og turområder, vil det måtte få en rekke negative konsekvenser.

Skoppum Vel mener derfor at det er svært viktig at legges til rette for mulighetene til kontinuitet når man ferdes. Det må sørges for at stier, lysløyper og traséer opprettholdes, eller midlertidig anlegges/ omlegges. Det må oppleves trygt å ferdes, og gi gode muligheter for trim, turgåing, skitrening, aking og lek.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR har og vil fortsette å ha en tett dialog med idrettsforeninger, løypelag og andre frivillige organisasjoner om hvordan utfordringer knyttet til løyper, stier og tilgang til friluftsområder skal løses i anleggsfasen og driftsfasen. Dette vil også omfatte vurdering av problemstillingene nevnt i uttalelsen.

Bane NOR er svært opptatt av sikkerhet for alle parter og legger generelt opp til separering av anleggstrafikk og alminnelig ferdsel.

136. Til slutt kan nevnes at Skoppum Vel forutsetter at det lages gode avtaler for opprydding og tilbakestilling til opprinnelig etter at arbeidet med banen er ferdigstilt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet til etterretning. Opprydding etter anleggsaktiviteten innarbeides i

kontrakt med entreprenør.

Rådmannens kommentar

Mange av innspillene som omhandler ivaretagelse av løypenett og andre friluftskriviter ligger innenfor Horten kommunen. Det vil imidlertid være like aktuelt for Re kommune der løypenettet går over i Re. Rådmannen forutsetter at BN her tett dialog med berørte. Rådmannen viser forøvrig til bestemmelse 10. j) som skal sikre løypenett og eventuelle omlegginger i anleggs- og driftsfase.

Fra Audun Norbotten i brev datert 04.04.18.

147. Ved stasjon på Skoppum bør det avsette plass til bussterminal for busser som kommer fra E 18, indre deler av Vestfold fylke, Horten og andre fjern og nærområde slik at stasjonen blir et trafikknutepunkt. Det må også bli lagt til rette for god korrespondanse mellom tog og buss. Drosjer må også få rimelige vilkår rundt stasjonen. Det må også settes av nok parkeringsplasser for tog pendlere og vanlige passasjerer som skal reise med togene.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Det er satt av plass til stoppested for buss nær stasjonsinngang. Det er også avsatt bussoppstillingsplasser i avvikssituasjoner (buss for tog). Oppstillingsplasser for drosjer vil være i nærheten av inngangen til stasjonen. Det legges opp til kapasitetsøkning fra ca. 200 parkeringsplasser ved dagens stasjon til ca. 600 ved maks utbygging av ny stasjon.

148. Det gamle jernbanelegemet vil derfor nesten sammenhengene bli nedlagt. Nå har vi muligheten til å lage en alle tiders sykkelveg fra Holmestrand til Nykirke, Skoppum, Barkåker og knyttet til den tidligere bygde gang/sykkelvei Skoppum - Horten som også var en nedlagt jernbanestrekning.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 117.

149. Kanskje bør det bygges boliger for pendlere i nærheten av den nye stasjonen på Skoppum?

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Eventuell videreutvikling av arealet rundt stasjonen er et kommunalt ansvar.

Rådmannens kommentar

Pr dags dato ligger mesteparten av stasjonsområdet med parkering i Re kommune. Det er imidlertid inngått avtale mellom Re og Horten om en justering av kommunegrensa, noe som vil bety at stasjonsområdet vil bli liggende i Horten kommune. Hvordan dette området utvikles vil derfor trolig være i regi av Horten kommune, evt. i samarbeid med Re kommune.

Fra Gaute Nordbotten i brev datert 07.04.18.

150. I Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (<http://www.vegvesen.no/fag/Publikasjoner/Handbøker>) med tilhørende rettelsesblad i form av NA-rundskriv 2015/15 (referanse 15/238407) går det tydelig fram at det ikke skal bygges rundkjøring på riksveger. Vegnormaler skal følges, og det er ikke fritt for å gjøre egne vurderinger. Bakgrunnen for innskjerpingen i 2015 er brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen av 19.12.2014 med referanse 14/2422. Krysset med riksveg 19 må således omprosjekteres i henhold til kravet i vegnormalen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering.

Rådmannens kommentar

Se rådmannens vurdering.

Fra Kristin Stenborg i brev datert 14.03.18.

153. Har lagt merke til at rv. 19 ikke er tegnet inn med forlengelse av forbikjøringsfeltet fra/ved Skoppum pukkverk inn mot den nye rundkjøringen i vest. Det hadde vært naturlig å forlenge forbikjøringsfeltet helt frem til rundkjøringen ved jernbanestasjonen, særlig med tanke på fergetrafikken og generell trafikkøkning. Dette bør gjøres når man først er i gang med anlegget. Dette kan bli en framtidig flaskehals, og det er ikke mer enn noen hundre meter det her er snakk om. Vedlegg.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Ombygging av rv.19, utover det området som Bane NOR gjennomfører tiltak på, er Statens vegvesen sitt ansvar.

Fra Ole Johan Freberg i brev datert 05.04.18.

183. Behov for etablering av gård og driftsvei inn til min eiendom 58/1 fra Nordvest. Jeg ser det naturlig at denne går fra «Stasjonsområdet», under planlagt jernbanebru, der det er avsatt plass, langs rv19 inn til min eiendom. Se vedlagte skisse med forslag.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Vedrørende forslag om atkomst fra nord så er ikke stasjonsområdet tilpasset ny vei som skissert i høringsuttalelsen, blant annet med tanke på konflikter i forhold til kjøreretninger og kryssing av gang- og sykkelvei, etc.

184. Vedrørende overflatevann og drenering av stasjonsområdet, har jeg forstått at dette er tenkt ledet fra stasjonsområdet via ledningsnett tilhørende dagens RV19 / industriområdet, med utløp i dam på min eiendom. Videre skal vannet ledes nedover terrenget i åpen bekk. Jeg ønsker at man felles ser på gode løsninger, da dammen ikke er beregnet til dette formålet, og verken bekken, rør og bruer nedover bekket har kapasitet til dette. Skal dette gjøres slik det er informert om i møte med BaneNor, må dammen enten fjernes / fylles opp eller ombygges, samt at bekket videre må få utvidet kapasitet. Et alternativ kan være at dammen fylles opp med løsmasser, og at området, samt noe av det tilhørende området rundt benyttes som nydyrkingsområde. Jeg ønsker at de forskjellige alternativene må utredes gjennom dialog for å finne gode løsninger.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR er positive til dialog angående tiltak på utløpet fra Augedal dam og eksisterende stikkrenner for å sikre god kapasitet i bekken fram til og med eksisterende jernbane.

185. Jeg ønsker også at den delen av eksisterende jernbanetrase som går igjennom /langs min eiendom 58/1 reetableres som jordbruksareal, og tilbakeføres, som en del av prosjektet.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 117.

Fra Siren og Jan-Einar Apeness i brev datert 07.04.18.

186. Underveis har endring av planene for kryss på RV 19 og parkeringsarealene på stasjonen også ført til store inngrep på to andre jorder. Totalt ser det ut til å dreie seg om 12-15 da med god jord som i dag brukes til korn og grasproduksjon. I tillegg vil løsningen medføre en betydelig dårligere arrondering på det ene jordet. Det har vært mange fagre ord om jordvern underveis i prosessen, og vi håper derfor at løsningene når det gjelder kryss og parkering sees på på nytt.

Vi ønsker i den forbindelse å presentere en skisse for en alternativ løsning. Jfr vedlegg som viser både planlagt og alternativ løsning. Vedlegg.

Vi mener det er mange fordeler med dette alternativet:

- Tilnærmet null beslag av dyrka mark
- Ved at rundkjøringen trekkes mot sørøst vil denne kunne bygges ferdig mens trafikken fortsatt kan gå på RV19.
- Kurver inn mot rundkjøringen vil gi en naturlig senkning av hastigheten på trafikken på RV19 inn mot rundkjøringen.
- Mindre grøntarealer mellom RV19 og parkeringen som skal vedlikeholdes i fremtiden.

Vi mener også at G/S-vegen på sydsiden av RV19 bør sløyfes:

- På nordsiden av RV19 legges det opp til å skille G/S-veg og adkomstvei til eiendommene (felles i dag), mens det legges opp til å blande trafikken på brua over RV19 for å komme til den planlagte G/S-vegen på sydsiden.
- Farlig krysning med veien inn til parkering. Syklister vil kunne få god fart i bakken ned fra brua og skal krysse en vei med mye trafikk som kanskje også holder god fart for å rekke toget. Tryggere krysningsspunkt i nord med Nye Innlaget.
- For syklister vestfra vil det utgjøre en ubetydelig omvei å benytte G/S-vegen på nordsiden.
- Sparte kostnader.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR og tar uttalelsen til orientering.

Bane NOR har vært i dialog med Statens vegvesen (SVV) om innspillet i denne uttalelsen, siden SVV eier og forvalter rv.19. Foreslåtte justering av rundkjøringen på rv. 19 og tilgrensende veier vil medføre en endring i tilkoblingen mellom fv. 666 og rv.19. I tillegg flyttes atkomstløsningen til næringsområdet, boligene og g/s-løsningene på nord- og sydsiden av riksvegen.

Av trafikksikkerhetsmessige årsaker kan ikke SVV akseptere den foreslåtte løsningen. Det påpekes at løsningen vil redusere avstanden mellom T-krysset på fv. 666 og rundkjøringen på rv. 19, samt endre svingebevegelsen. I tillegg vil løsningen være trafikksikkerhetsmessig uheldig og kan i tillegg medføre problemer med trafikkavvikling.

Foreslåtte endring av gang- og sykkelveitraseene og atkomstløsningen til boligene vil også ha negative konsekvenser for trafikksikkerheten i området.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar under punkt 115.

Fra Bent Lærum i brev datert 08.04.18.

192. Jeg har forstått det slik at alt overvann fra det nye stasjonsområde på Skoppum Vest vil bli sluppet ut i dammen som ligger på eiendom 58/1 og 48/1, dette er ikke denne dammen konstruert for å tåle. Ved mye nedbør renner det allerede over damkrona og med enda mer overvann tilført fra stasjon så er jeg redd det vil bli utgraving av damkrona og at dammen til slutt vel gi etter. Selv om det blir etablert fordrøyningsmagasiner og grøntområder som skal suge til seg vannet vil ikke dette fungere ved snøsmelting med tele i bakken. Vannet vil da gå til sluk og ut i dam via rør / overløp i fordrøyning.

Etter at Viulsrødåsen blei bygget ut med store asfaltarealer så er dammen allerede på bristepunktet. En mulig løsning på dette er å tappe tom dammen og legge hele bekkeløpet ned til eksisterende jernbanetrase i store rør. Deretter bruke dammen / bekkeløpet som massedeponi for løsmasser og legge til med nydyrket mark oppå, dette vil øke dyrket areal noe som er en stor fordel når det tas annen dyrket mark til ny jernbanetrase. Videre er kulverten som går under dagens jernbanetrase veldig liten ved mye nedbør, da demmes det opp der og vannet stiger opp på dyrket mark, dette er noe som gir avrenning av matjord, dette elimineres også bort ved at bekken lukkes. Legges bekken i overdimensjonerte rør så vil de fungere som en buffer i seg selv om ikke kulvert under eksisterende trase økes. Hvis dammen fylles ønskes det at de innerste 5 meterne mot vest fylles med stein og at det etableres en driftsvei oppå der for å forenkle adkomst til skogen for begge grunneiere av 48/1| og 58/1

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til etterretning. Bane NOR er positiv til dialog angående tiltak på utløpet fra Augedal dam og eksisterende stikkrenner for å sikre god kapasitet i bekken fram til og med eksisterende jernbane.

193. Da Adalsborgen er et veldig populært turområde for folk som bor i kommunen så bør det bygges en drifts / turvei fra parkeringen på stasjonen og under det ledige løpet på jernbanebroen som så svinger sørover på østsiden av jernbanen. Dette for å forenkle tilkomst til skogarealer i fremtiden, og at turfolk kan parkere på stasjonsområde.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar uttalelsen til orientering. Terrengutforming av området øst for stasjonen vil sikre at det kan etableres en naturlig sti mot Adalsborgen.

Rådmannens kommentar

Dette er sikret i bestemmelse 2.8. c).

194. Den dagen eksisterende jernbanetrase skal fjernes ønskes det at denne legges tilbake til dyrket mark over eiendom 48/1.

Kommentar fra Bane NOR:

Eksisterende bane er ikke omfattet av denne reguleringsplanen. I bestemmelsene er krav om at «prosess for etterbruk av eksisterende bane skal være igangsatt før nytt dobbeltspor tas i bruk». Denne prosessen er allerede startet opp i tett dialog med kommunene.

Rådmannens kommentar

Viser til rådmannens kommentar 117.

Vurderinger:

Her vurderes kun endringer og andre prinsipielle vurderinger gjort etter offentlig ettersyn. Øvrige relevante temaer er vurdert i saksfremlegg til 1.gangsbehandling (se vedlegg). Vurderingene under er vist med samme nummerering (i parentes) som under punktet «Offentlig ettersyn» i saksframlegget og som i vedlagt oppsummeringsnotat fra Bane NOR. Det har kommet 2 innsigelser til planforslaget.

Foreslått dobbeltspor ligger i grensa mellom Horten kommune og Re kommune (Skottåsen og Skoppum). Flere av innspillene kommer fra privatpersoner og lag og foreninger som ikke ligger i Re. Innspillene omhandler imidlertid sti- og lysløypenett og har derfor også relevans for Re. Enkelte av innspill er derfor med og synliggjort i saksframlegget eventuelt også kommentert av rådmannen.

Innsigelse - Rekkefølgekrav om parkeringshus (63)

BN har kommet til innsigelse på krav om parkeringshus og viser til pbl § 5.4 samt Bane NORs veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging kapittel 4, og anser at bygging og drift av et parkeringshus vil være et vesentlig fordyrende tiltak og således påføre staten en vesentlig omfangs- og kostnadsøkning. BN mener derfor at det er nasjonal interesse knyttet til kommunens krav, og BN har innsigelse til endringen. BN forutsetter at bestemmelsen vedtas slik Bane NOR har foreslått.

Ved 1.gangsbehandlingen innstilte rådmannen på å legge inn et rekkefølgekrav om at det skal bygges et parkeringshus dersom en har behov for mer enn 200 parkeringsplasser. Rådmannens innstilling baserte seg på innspill fra administrasjonen i Horten med bakgrunnen i enigheten om at Horten kommune skulle vurdere stasjonsområde ved 1.gangsbehandling med tanke på avtalt grensejustering mellom kommunen der stasjonsområdet blir liggende i Horten kommune (se 1.gangsbehandling).

Følgende forslag på innstilling fra administrasjonen i HK ble sendt til Re kommune:

Re kommune sender forslaget til Reguleringsplan Vestfoldbanen, nytt dobbeltspor Nykirke –Barkåker, jernbaneanlegg og deponiområder (planID 0701 00401) med planbeskrivelse (ICP-34-A-11131) datert 23.11.2017, plankart datert 15.01.2018 og reguleringsbestemmelser (ICP-34-A-11135) datert 09.01.2018 på høring og legger det ut til offentlig ettersyn, jf. plan og bygningsloven § 12-11 på følgende vilkår:

- *For bestemmelse 5.12 - pendler- /innfartsparkering (o_SPI) tilføyes / endres:*
- *Det skal bygges parkeringshus i minst 2 etasjer. Gesimshøyde inntil 12 meter.*
- *Etter at 200 parkeringsplasser er etablert, skal det for hver parkeringsplass som etableres*

- som flateparkering etableres minst 2 parkeringsplasser i parkeringshus.
- Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for ladning av elbil.
- Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne:
 - Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.
 - Minimum 2 % for parkeringsanlegg over 200 plasser.
- Det må tilføyes bestemmelse som setter krav om at terrengutforming av området øst for stasjonen sørger for at det kan etableres en naturlig sti mot Adalsborgen.

*Kommunestyret i Horten fattet følgende vedtak den 13.02.18, i sak kom-017/18:
Horten kommune støtter Re kommune sitt vedtak i saken. I tillegg anbefaler vi at minimum 10 % av p-plasser for både bil og sykkel skal være med ladning. Horten kommune påpeker imidlertid at det aller viktigste er å sikre fremdriften av jernbaneprosjektet.*

Etter oppfordring fra Fylkesmannen ble det holdt et møte mellom partene for å se om en kunne komme fram til en felles løsning. Til møte stilte 2 representanter fra BN, ordfører og rådmann fra Re, rådmann og ansvarlig saksbehandler fra Horten kommune og plansjef og ansvarlig saksbehandler fra Tønsberg (vertskommune for Re).

I møte orientere Bane NOR om framdriftskonsekvensene dersom Re kommune framholder sitt krav om bygging av parkeringshus. Hvis det ikke foreligger et omforent kommunalt vedtak av reguleringsplanen ila juni 2018 for de tre berørte kommunene, vil ikke Bane NOR kunne overholde sin planlagte framdrift for å nå investeringsbeslutning i Stortinget juni 2019. En eventuell behandling av en innsigelsessak i Kommunal- og Moderniseringsdepartementet vil forsinke oppstart og ferdigstilling av prosjektet med minimum ett år.

BN viste videre til «*hvor viktig pris på innfartsparkering er for å oppnå miljøgevinst og mål om at flere reisende tar korte bilturer og lange togreiser. Lav parkeringsavgift bidrar til å nå et slikt mål, mens en høy parkeringsavgift vil ha motsatt effekt. Parkering i parkeringshus som forutsettes finansiert av Bane NOR alene, vil medføre vesentlig høyere parkeringsavgift enn flateparkering.*»

I møte viste «*ordfører i Re til viktigheten av å bygge arealeffekt og ønsker bedre tid for å finne løsninger og aktører som kan være interessert i å bygge og drive et p-hus i samarbeid med f.eks. kommuner og Bane NOR. Det bemerkes videre at Bane NOR sin parkeringsstrategi med flateparkering ikke sikkert er sammenfallende med kommunene lenger syd med tanke på arealeffektivitet. I den forbindelse blir det nevnt om parkeringsområde kan unntas rettsvirkning for å få mer tid til dette arbeidet, samtidig som en får et vedtak av selve jernbanetraseen i juni 2018.*

Bane NOR bemerker at selv om det rent formelt er anledning til å unnta parkeringsarealet fra rettsvirkning, vil det være knyttet stor fremdriftsrisiko også til en slik løsning.

Partene kom ikke til enighet i møtet.

Vestfold fylkeskommune har vurdert kravet om parkeringshus og har forståelse for at Re og Horten ønsker dette for å ikke beslaglegge store arealer. Fylkesrådmannen frykter imidlertid at et rekkefølgekrav om at det kun kan etableres 200 plasser som flateparkering før det skal bygges parkeringshus, vil kunne medføre en sterk begrensning av parkeringsmulighetene ved den nye stasjonen. Videre viser de til at en eventuell meklingsprosess i etterkant av 2. gangsbehandling vil forlenge planprosessen vesentlig, og vil i verste fall kunne medføre en nedprioritering av prosjektet i konkurranse med andre jernbaneprosjekter. Vestfold fylkeskommune ber derfor om at rekkefølgebestemmelsen

om etablering av parkeringshus tas ut av planen.

Oppsummering:

- Horten kommune har i vedtak 13.02.18 kom-17/18 presisert at framdrift er det viktigste.
- Vestfold fylkeskommune ber om at rekkefølgebestemmelsen om etablering av parkeringshus tas ut av planen, på bakgrunn av Bane NORs varslede innsigelse og risikoen for å forsinke videre planlegging og utbygging av parsellen Nykirke – Barkåker.
- Det foreligger et vedtak fattet av Kommunaldepartementet omkring spørsmål om parkeringshus i tilknytning til Holmestrand jernbanestasjon som tilsier at Re ikke vil få gjennomslag for kravet. I behandlingen av denne plansaken anførte Samferdselsdepartementet følgende: «*Samferdselsdepartementet mener utbygging av parkeringsanlegg i denne prisklassen primært ikke bør være et ansvar for statlig finansierte etater som Jernbaneverket. Slike tiltak bør i stedet søkes etablert og finansiert i samarbeid med blant andre private utbyggere og i kombinasjon med annen virksomhet som eventuelt kan bidra i finansieringen.*»
- Stor sjanse for negative framdriftskonskvenser av oppstart og ferdigstillelse av anlegg.

Videre viser rådmannen til BN sin argumentasjon i høringsbrevet. Herunder:

- Innfartsparkerings virkemiddel for å oppnå miljøgevinst og mål om at flere reisende tar korte bilturer og lange togreiser der bl.a. pris på parkering er avgjørende for å lykkes med et slikt konsept. Lav parkeringsavgift bidrar til å nå et slikt mål, mens en høy parkeringsavgift vil ha motsatt effekt. Parkering i parkeringshus som forutsettes finansiert av Bane NOR alene, vil medføre vesentlig høyere parkeringsavgift enn flateparkering.
- Bestemmelsen i reguleringsplanen som tillater etablering av parkeringshus dersom dette er grunnlag for dette i fremtiden.

Samlet sett mener rådmannen at det er liten sannsynlighet for at kommunen får gjennomslag for kravet om parkeringshus og at det er stor risiko for forsinket framdrift dersom kommunen ikke tar innsigelsen til følge. På bakgrunn av nevnte forhold anbefaler rådmannen at innsigelsen fra Bane NOR tas til følge og at kravet om parkeringshus utgår jf. rådmannens innstilling punkt 2.1.

Rådmannen vil til slutt bemerke mulighetene som ligger inne planforslagets bestemmelser og planbeskrivelse der det fremgår at parkering på flate kan vurderes erstattet av avgiftsbelagte plasser i parkeringshus når det eventuelt foreligger kommersielt grunnlag for dette.

Innsigelse - På rundkjøring og rekkefølgebestemmelse rundkjøring (32)

Statens vegvesen (SVV) har med hjemmel § 5.4 i Plan og bygningsloven fremmet innsigelse på etablering av rundkjøring med bakgrunn i NA-rundskriv 2015/15. Nytt kryss/rundkjøring inn til stasjonsområde samsvarer ikke med avstandskrav mellom kryss gitt i nevnte rundskriv. Veidirektoratet skal derfor fraviksbehandle alle rundkjøringer på riksveinettet for å sikre at føringene følges opp på en ensartet måte. SVV har sendt fravikssøknad og vil trekke sin innsigelse så fort veidirektoratet har gitt positiv tilbakemelding på fravikssøknaden.

Ny rundkjøring på rv.19 er en omforent løsning mellom SVV lokalt og BN der en flytter dagens kryss til Innlaget lenger vest sammen med ny adkomst til stasjonsområdet. På bakgrunn av dette vil Vegdirektoratet trolig følge SVV sitt råd om at det gjøres unntak fra avstandskravet i rundskrivet. Rådmannen legger til grunn at innsigelsen blir trukket og at planforslaget sendes til 2.gangsbehandling slik det nå foreligger med dagens plassering av rundkjøring. Dersom det imidlertid ikke foreligger ny informasjon fra vegdirektoratet og

SVV om at innsigelsen er trukket, seinest ved kommunestyrebehandling, må saken utsettes og sendes til mekling.

SVV har gjennom dialog med Bane NOR blitt enige om at planens bestemmelser må inneholde rekkefølgekrav om når ny rundkjøring må stå klar til bruk. Rådmannen tar innspillet til følge og legger inn følgende rekkefølgekrav jf. rådmannens innstilling punkt 2.3:

«Rundkjøringen på Rv 19 må ferdigstilles før anleggsstart på nytt stasjonsområde eller før anleggsvei fra sør tilknyttes Rv 19»

Krav om nydyrking (1)

Fylkesmannen (FM) og BN anbefaler at kravet om nydyrking jf. bestemmelse 1 tas ut av planforslaget da bestemmelsen fordrer særskilt søknad og vurdering utenfor rekkevidden til denne reguleringsplanen. I etterkant av vedtak av gjeldene kommuneplanens areadel for Tønsberg kommune ble det avklart med departementet at det ikke hjemmel til å stille krav om nydyrking. Rådmannen tar derfor innspillet til følge og tar ut kravet om nydyrking ut fra bestemmelsen. Viser til rådmannens innstilling punkt 2.4 der bestemmelsen bli endret og nydyrkingskravet utgår. Viser for øvrig til rådmannens vurdering under punkt 77.

Støy i anleggsfasen (39)

Miljørettet helsevern har kommet med innspill om presisering av bestemmelse 9. c) (10 c i Re)

Rådmannen har ingen merknader til foreslått presisering og tar innspillet til følge. Jfr. rådmannens innstilling punkt 2.5 tilføres reguleringsbestemmelsen 10.c) følgende tekst etter første punktum:

«Lokale støyskjermingstiltak og andre avbøtende tiltak skal være vurdert og løsningsforslag foreligge»

Vassdragsmiljø (58,59, 61)

NVE og Horten kommune ved kommunalteknisk avdeling anbefaler at planforslaget sikrer at nye bekkeleier tilpasse på en slik måte slik at vassdragsmiljøet i størst mulig grad ivaretas. Rådmannen er enig i at dette kan synliggjøres bedre i planforslaget og anbefaler at følgende avsnitt legges inn i bestemmelse 6.1 LNF-områder, (LNF) jfr. rådmannens innstilling punkt 2.4:

Det tillates reetablering og mindre omlegginger av bekkeløp herunder fordrøyningsstiltak. Nye bekkeleier skal tilpasse på en slik måte at vassdraget i størst mulig grad får et naturlige vassdragsmiljø. Med naturlig vassdragsmiljø menes også kantvegetasjon.

Krav om p-plasser for el-bil og p-plasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne (64)

BN viser til forskrift om vilkårsparkering (parkeringsforskriften), som har regler for disse formene for tilrettelegging. Bane NOR mener at forskriftens krav er tilstrekkelig. Med andre krav vil mange plasser stå ledig og hvis resten av p-plassene er fullt utnyttet vil dette skape misnøye hos de svært mange reisende. Dette er basert på omfattende erfaring fra drift av bilparkering ved jernbanestasjoner. BN mener videre at kommunen ikke har hjemmel til å fastsette andre krav.

Bakgrunnen for at kommunen innstilte på krav om biloppstillingsplasser for ladning av elbil og biloppstillingsplasser for mennesker med nedsatt funksjonsevne ved 1. gangsbehandling var for å sikre at planen ivaretok dette forholdet. Dette er normalt forhold som kommer inn i en reguleringsplan. I og med dette er sikret gjennom nevnte forskrift vil forholdet blir ivaretatt. Rådmannen forutsetter at BN ivaretar krav satt i forskrift og

fortløpende vurdere behovet for oppstillingsplasser for disse brukerne. Rådmannen tar til følge innspillet og sletter følgende krav i bestemmelse 5.12 «Pendler- /innfartsparkering, (o_SPI)» jf. rådmannens innstilling punkt 2.7:

Minimum 5 % av parkeringsplassene skal være tilrettelagt for ladning av elbil.

Det skal settes av parkeringsplasser for mennesker med nedsatt bevegelsesevne:

- Minimum 5 % for parkeringsanlegg inntil 200 plasser.

- Minimum 2 % for parkeringsanlegg over 200 plasser.

Detaljeringsgrad i bestemmelse 1 «Planens hensikt» (65)

I tillegg til at BN mener at kommunen ikke har hjemmel til å stille krav om nydyrking (se rådmannens vurdering punkt 1) bemerker de også at detaljeringsgraden er for høy i bestemmelsen under planens hensikt. Rådmannen er enig med BN at detaljeringsgraden er for stor og ikke hører til under planens hensikt. Dette er forhold som er sikret i andre bestemmelser. Innspillet tas derfor til følge. Rådmannen mener imidlertid at «hensiktsbestemmelsen» bør beskrive hvilken særskilte interesser og verdier som planen skal ivareta i tillegg til hva planen skal legge til rette for.

Med bakgrunn i nevnte forhold anbefaler rådmannen at siste avsnitt i bestemmelsen slettes og erstattes med følgende tekst jf. rådmannens innstilling punkt 2.8:

Planen skal i størst mulig grad ivareta dyrket og dyrbar mark, friluftsinnteresser og naturmangfold.

Kommunal godkjenning av planer (66)

BN viser til at kommunen ikke har hjemmel til å stille krav om godkjenning av «Marsikringsplan og «Trafikksikkerhetsplan» og at dette kan føre til store kostnads- og fremdriftmessige konsekvenser. Rådmannen er ikke enig med BN at kommunen ikke har hjemmel og viser til pbl § 12-7 pkt.12 der det blant annet står at en stiller krav om nærmere undersøkelse før gjennomføring av plan. Markisikringsplan eller trafikksikkerhetsplan kan være en slik plan. Kommunen som vegmyndighet og landbruksmyndighet bør få planen til godkjenning. Rådmannen anbefaler derfor ikke å ta innspillet til følge.

I 1.gangsbehandlingen utvidet kommunen Marsikringsplan til også å gjelde naturmangfold og dyrket mark. BN mener «Naturmangfold» er et uhensiktsmessig styringsverktøy i en arealplan. BN viser til naturmangfoldloven (nml) definisjon § 3c). Vi antar at BN mener nml § 3 i) som defineres naturmangfold.

Rådmannen mener at naturmangfold ikke er et dårlig styringsverktøy iom kommunen til 1.gangsbehandlingen også presiserte minimumskrav til innhold i planen. Ved å kartlegge og ved å hente ut data fra tidligere kartlegging vil en tydeliggjøre de verdifulle arealene og i større grad sikre verdiene innenfor planområdet i anleggsfasen. Rådmannen tar derfor ikke innspillet til følge.

Byggegrenser (67)

BN viser til at formuleringen for byggegrense ikke er dekkende for hva bestemmelsen skal regulere. BN vil be om at kommunen bruker følgende formulering som tilsvarer Horten kommune:

«For jernbanen er byggegrensen 30 meter regnet fra nærmeste spors midtlinje. Dette gjelder under, over og langs jernbanen og for berg- og betongtunneler.

For E18 er byggegrensen 100 meter til hver side, regnet fra senter av kjørebanelinjen for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning».

Rådmannen har ingen merknader til foreslåtte endringer og tar innspillet til følge og gjør følgende endringer i bestemmelse «2.2 Byggegrense» jf. rådmannens innstilling punkt 2.9:
Slettes:

«Veglovens og jernbanelovens byggegrenser gjelder der ikke annet fremkommer av plankartet.»

Tilføyes:

«For E18 er byggegrensen 100 meter til hver side, regnet fra senter av kjørebanelinjen for henholdsvis sørgående og nordgående kjøreretning.»

Feil forskriftshenvisning i bestemmelse (68)

BN viser til at planen har feil forskriftshenvisning i bestemmelse 2.3 Byggesak.

Rådmannen tar innspillet til følge og endrer fra «pbl SAK10 § 4-4, bokstav b) med tilhørende veiledning,» til «Byggesaksforskriften § 4-3, bokstav b) annet avsnitt,» jf. rådmannens innstilling punkt 2.10.

Massehåndtering (69)

Anbefalingen fra Re kommune og de andre kommunene har hele tiden vært at steinmasser bør brukes til samfunnsnyttig formål. Dette har BN tatt tak i og utarbeidet en mulighetsstudie for alternativ bruk. Den videre prosessen vil vise hvor stor andel av steinmassene som vil bli brukt til andre samfunnsnyttige formål. Dette vil i første omgang gjelde Horten kommune der det planlegges deponering av steinmasser ifm tunnelbyggingen. For i større grad å sikre alternativ bruk har Horten kommune utarbeidet en bestemmelse som skal ivareta dette forholdet. I om planforslaget ikke legger opp til deponi innenfor planområdet i Re, samt at dette forholdet blir ivaretatt i planforslaget for Horten anbefaler rådmannen at innspillet tas til følge og at følgende setning slettes i bestemmelse «2.11 Massehåndtering» jf. rådmannens innstilling punkt 2.11:

«Overskuddsmasser av stein og dyrkbar og dyrka jord skal benyttes til samfunnsnyttige formål.»

Søknadsplikt på omformer (70)

Til 1.gangsbehandlingen innstilte rådmannen at omformeren burde være søknadspliktig da dette ikke var blitt tilstrekkelig illustrert i illustrasjonsplan. Etter nærmere vurdering ønsker ikke BN at omformeren er søknadspliktig, men at bygget kan settes opp på lik linje som andre tekniske bygg og anlegg som kan relateres til jernbaneanlegget og som kan unntas søknadsplikt. Rådmannen har ikke merknader til at omformeren unntas søknadsplikt på like linje som andre mindre bygg og anlegg i jernbaneanlegget. Rådmannen forutsetter at utformingskrav gitt ved 1.gangsbehandling ivaretas. Rådmannen tar innspillet til følge og sletter følgende tekst i bestemmelse «5.10 Annen banegrunn – tekniske anlegg, (_SBT3)» jf. rådmannens innstilling punkt 2.12:

«Strømomformeren er søknadspliktig.»

Anleggs- og riggområde, Område for massedeponi og Område for midlertidig anleggsvei(71,72, 73)

I bestemmelsene fremgår det at «Anleggsbredden og terrenginngrepene skal holdes på et minimum». Bane NOR mener at en slik formulering er uheldig, da «minimum» ikke er en definert størrelse. Bane NOR ber om at formuleringen tas ut. Rådmannen er delvis enig om at formuleringen er unøyaktig i den forstand at den står som en bestemmelse (skal

formulering) og ikke som en bør formulering. Rådmannen er klar over at avsatte områder er satt som midlertidige anleggsområder mm. og at arealene kan bli berørte. Rådmannen mener imidlertid det er viktig å tilstrebe minst mulig inngrep selv om det er avsatt i plan og at dette kan synliggjøres i planen som en retningslinje. Rådmannen foreslår å endre «skal» formulering til «bør» formulering på følgende bestemmelser:

8.1 Anleggs- og riggområde, midlertidig (#1), 8.2 Område for anleggsvei, midlertidig (#3) og 8.3 Område for midlertidige atkomstveier og midlertidige veiomlegginger (#4)» jf rådmannes innstilling punkt 2.13:

Krav om nydyrking/forbedring (74)

BN anser at en to-årsfrist for istandsetting av arealer BN har berørt eller benyttet midlertidig i anleggsfasen vurderes som rimelig, men er uenige i at det skal settes krav til «arealer som nydyrkes eller forbedres» da denne reguleringsplanen ikke spesifiserer eller gir geografisk avgrensning av slike arealformål. BN ber dermed om at formuleringen tas ut. Rådmannen tar innspillet til følge og tar ute rekkefølgebestemmelse 10. k) i sin helhet jfr. rådmannens tidligere vurdering under punkt 1. Viser til rådmannens innstilling punkt 2.14.

Rådmannen viser for øvrig til rekkefølgebestemmelse 10, h) som sikrer tilbakeføring av midlertidig rigg og rigg og anleggsområder seinst 2 år etter dobbeltsporet er tatt i bruk.

Matjordplan (75)

BN ønsker planforslaget presiserer at matjordplanen er «fra dyrket og dyrkbar mark» «**som blir berørt**». Rådmannen mener dette er unødvendig da dette er en selvfølge. Videre bemerker BN at andre ledd har preg av å være en innholdsfortegnelse for matjordplanen og at kommunen ikke har anledning anledning til å fastsette en slik bestemmelse og at det ikke er hjemmel til dette i plan- og bygningsloven. Rådmannen er ikke enige med BN og mener pbl har hjemmel til å stille slike krav jf pbl § 12-7, pkt 12. Rådmannen tar ikke innspillet til følge.

Merknader til plankartene (gjelder pdf-versjonen) (76)

Dette er plantekniske forhold som ikke rådmannen har noen merknader til. Rådmannen justerer planforslaget jf. rådmannens innstilling punkt 1.1.

Brannberedskap tunnel (96)

Vestfold Interkommunal Brannvesen IKS er bekymret for brannberedskap om det ikke tilrettelegges for uttak/tilstrekkelig av vann og vifter i tunnelene. Brannsjefen vurderer at 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 jernbanetunnelene er satt i drift. Bane NOR tar uttalelsen til orientering og viser til at forholdene som Vestfold interkommunale brannvesen (VIB) adresserer er regulert av annet lovverk enn plan- og bygningsloven og videre avklaringer mellom partene vil foregå i en egen prosess.

Selv om Re kommune kun har tunnelportal innenfor planområdet og innspillet er rettet mot Horten kommune som har meste av tunnel innenfor sitt planområde i vil rådmannen anmode partene å få en tidlig avklaring, eventuelt vurdere å ta det opp til en høyere instans i et så viktig og prinsipielt spørsmål. Ikke minst mtp andre jernbaneprosjekter der bane går i tunnel.

Krav til matjordplan (122)

Vestfold Bondelag er fornøyd med at kommunen har forsterket bestemmelsen om jordvern hensyn, men mener at bestemmelsen bør erstattes med følgende ordlyd: «Matjordplan skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016. For dette prosjektet er det særlig viktig å avklare hvilke jordlag som skal flyttes til midlertidig lagring, hvordan jordlagene etter mellomlagring skal legges ut på arealer som skal dyrkes og hvordan midlertidige anleggsveier og riggområder skal etableres og fjernes for å unngå skade på matjordlaget og undergrunnsjorden».

Rådmannen kan ikke se at ordlyden er vesentlig forskjellig fra høringsforslaget. Rådmannen tar imidlertid til følge innspillet om å vise til RPBA Veileder for matjordplan. I bestemmelse 9.3 Matjordplan, etter første punktum tilføyes følgende tekst inn jf. rådmannens innstilling 2.15:

«Planen skal utarbeides i henhold til RPBA's Veileder for matjordplan, datert 22. desember 2016.»

Innspill fra Riksantikvaren

Riksantikvaren (RA) kan godkjenne reguleringsplanen *under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene før tiltak etter planen realiseres.*

RA forutsetter at følgende tekst innarbeides i reguleringsplanens fellesbestemmelser: «Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av det berørte automatisk fredete kulturminnet id 58622, 229532, 230589, 229499, 15535, 35641, 230962, 230968, 230966, 230854, 229135, 229137 og 229138 markert som «RpBestemmelsesGrense_#1 osv.» i plankartet.

Innenfor planområdet ligger følgende automatisk fredete kulturminner; id 229230, 31264 og 20891. Det stilles ikke ytterligere vilkår om undersøkelse av disse.

Det skal tas kontakt med Vestfold fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes."

Rådmannen har ingen merknader til forslag på endringer og innarbeidet nevnte forhold i kart og bestemmelser jf. rådmannens innstilling punkt 1.2 og 2.16.

Etter uttalelsen fra RA har det vært korrespondansen mellom BN og RA for å sikre rekkefølge på utgravning og sikre at anleggsarbeide kan starte samtidig som ikke alle utgravninger er gjennomført. Det legges derfor inn nye rekkefølgebestemmelser for de kulturminnene som skal utgraves. I saken vil det bli vedlagt et kart som viser utgravningsområder som rekkefølgebestemmelsene knyttes opp mot. Rådmannen har ingen merknader til dette og anbefaler at dette innarbeides i planen jf. rådmannens innstilling punkt 2.17.

Universell utforming (104-106)

På bakgrunn innspill fra Hørselshemmedes Landsforbund Vestfold og for å få likelydende bestemmelse for universell utforming som Horten kommune anbefaler rådmannen at bestemmelse 2.6 Universell endres

fra:

«Opparbeidet atkomst, parkeringsareal og uteoppholdsareal i eller i tilknytning til byggverk for publikum skal være universelt utformet. Byggverk for publikum omfatter bygninger og anlegg.

Atkomster og kryssinger må utformes enkelt og logisk slik at trafikkmiljøet blir lett å bruke, forstå og huske. Enkle atkomster med langsgående linjer, klart definerte krysningsteder vinkelrett på fortau, korte krysningsavstander og klare skiller mellom trafikkgrupper må tilstrebes.

HC-parkeringsplasser og drosjeholdeplass må anlegges nært heis og rampe. Publikumsinformasjonssystemet må kunne brukes av flest mulig.

Pollenrike trær og planter skal unngås.»

til:

«Prinsippene for universell utforming skal legges til grunn ved utforming av alle publikumsrettede bygninger, fellesarealer, trafikkanlegg, skilt og møblering. Universell utforming innebærer at utformingen av både det offentlige rom og bebyggelse skal være slik at den kan brukes av alle, uten spesialtilpasninger for enkeltgrupper.

Giftige planter og trær som kan gi allergiske reaksjoner skal ikke brukes. Dette gjelder særlig or, bjørk og hassel som har store pollenutslipp.»

Viser til rådmannens innstilling punkt 2.18.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Konklusjon/anbefaling:

Planen anbefales vedtatt i samsvar med rådmannens innstilling.

Dersom det ikke foreligger dokumentasjon på at Statens vegvesen trekker sin innsigelse vedrørende kryssløsning til stasjonsområdet må saken utsettes.

Etter 2. gangsbehandling i DEN går planen til vedtak i kommunestyret.

Re, 23.05.2018

Trond Wifstad
rådmann

Jan Eide
kommunaldirektør