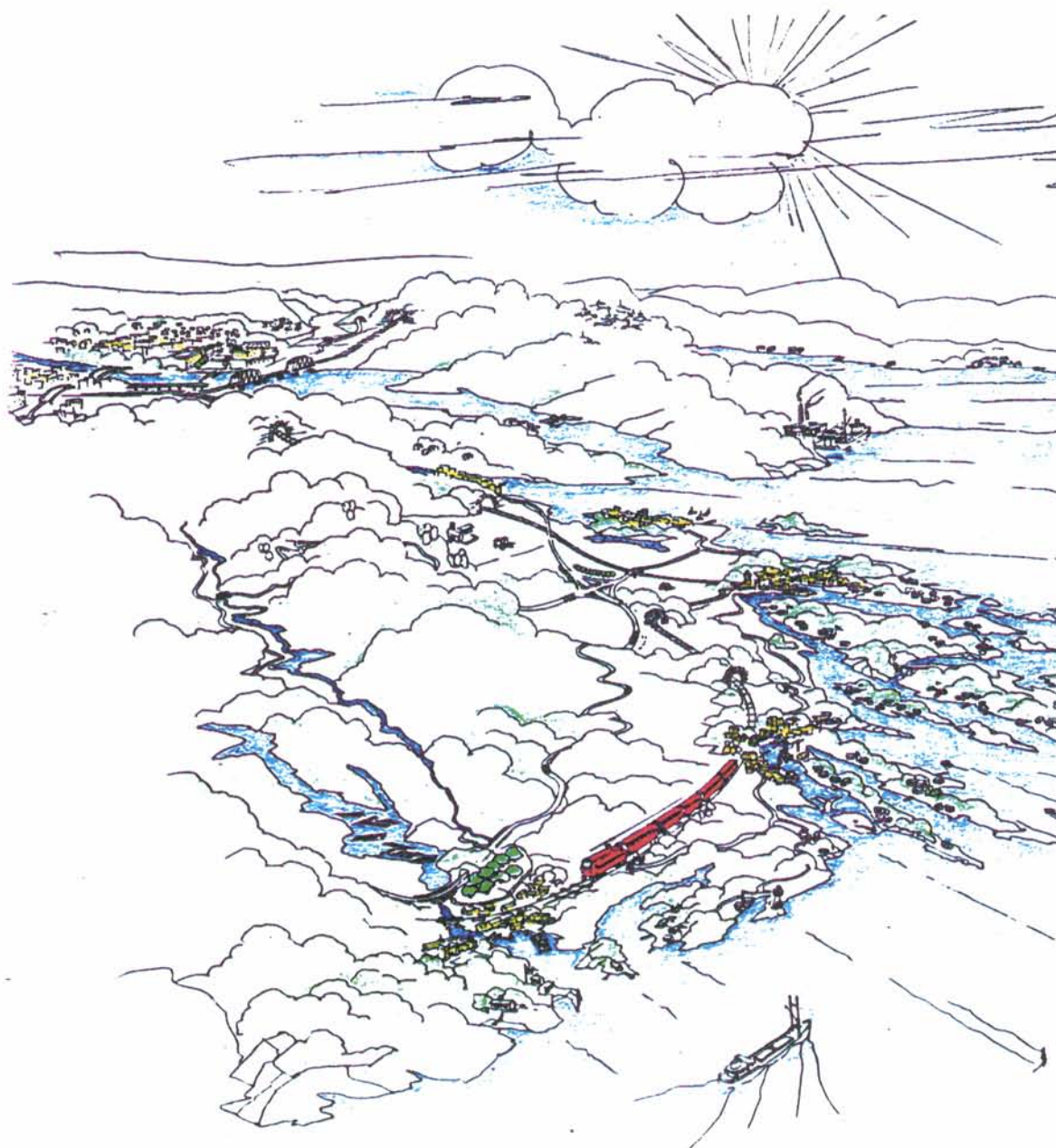


MELDING

ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33
KONSEKVENsutREDNINGER



VESTFOLDBANEN DRAMMEN -SKIEN

NSB Hovedkontoret

Avdeling for Strategi og miljø

31.03.92

Eks. 1

9625.111 (481) USB Nor

Ustfoldbrann

FORORD

Trafikkøkningen på Vestfoldbanen har i mange år vært stor, og for å imøtekomme ønskene om en mer miljøprioritert samferdselspolitikk, er det behov for en vesentlig utbygging av jernbanen for å kunne øke kapasiteten, redusere reisetiden og bedre regulariteten. Jernbanen er et energibesparende og miljøvennlig transportmiddel, og en satsing på utvikling av jernbanen kan overføre trafikk fra et veinett som i det aktuelle området er sterkt belastet.

Den 6. juni 1989 vedtok Stortinget bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa i Plan og bygningsloven. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill kr. til det departement som tiltaket sorterer under. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I de tilfeller det antas behov for konsekvensutredning skal utbygger sammen med meldingen fremme forslag til utredningsprogram. Utredningen skal beskrive tiltakets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn. Det endelige konsekvensutredningsprogram fastsettes av fagdepartementet.

Samferdselsdepartementet som fagdepartement, har ved brev av 06.01.92 delegert sin myndighet og oppgaver som fagdepartement i hht. Plan- og bygningsloven Kap. VII a med tilhørende forskrifter av 27. juli 1990, til NSB Hovedkontoret.

Det er tiltakshavers oppfatning, at en gjennom planlegging av en modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien, etter Plan- og Bygningslovens § 19 (fylkesdelplaner), sammen med utredning av alle relevante konsekvenser av de ulike alternativer, skal få tilrettelagt et gjennomarbeidet grunnlagsmateriale for valg av utbyggingskonsept/prinsipløsninger for prosjektet.

Det er ønskelig for tiltakshaver å få fastlagt og godkjent det foreslåtte konsekvensutredningsprogram for prosjektet i forbindelse med høringen av denne melding. I kap. 3.6 er det beskrevet et forslag til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram til gjennomføring i planutredningen/fylkesdelplanen. I kap. 4 er det redegjort for innhold i kommunedelplaner/reguleringsplaner. I kap. 4.5 er det beskrevet et forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram til gjennomføring i arbeidet med reguleringsplaner for Sande og Skoger.

Fremgangsmåten er i forståelse med Miljøverndepartementet og vil således gjøre det mulig å legge både planutredning/fylkesdelplan med "grovmasket" konsekvensutredning og reguleringsplaner for Sande og Skoger med "finmasket" konsekvensutredning, ut til offentlig ettersyn samtidig. En slik fremgangsmåte er valgt da en har hatt behov for å forsere planleggingen på disse to parsellene.

Forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram for kommunedelplaner for de øvrige parseller på strekningen, vil bli fremlagt i forbindelse med utlegging av planutredning-/fylkesdelplan for hele strekningen til offentlig ettersyn i november 1992.

Meldingen er ment å skulle gi fylkene, kommunene og andre interessenter i planarbeidet informasjon om innhold og framdrift av det forestående plan- og utredningsarbeide. Meldingen vil være lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 31. mars til 31.mai 1992. I denne perioden vil alle ha anledning til å framkomme med sine merknader til de tema som omtales i meldingen. Det er av særlig interesse å få kommentarer til det framlagte utredningsprogram og til de tema som er listet opp for "grovmasket" og "finmasket" konsekvensutredninger.

Informasjon om det videre plan- og utredningsarbeid vil bli gitt løpende gjennom hele planperioden i samsvar med reglene i plan- og bygningsloven. Både fylkesdelplaner og senere kommunedelplaner vil i sin tur bli lagt ut til høring slik dette er foreskrevet i lovverket.

For Norges Statsbaner som tiltakshaver:
NSB Hovedkontoret
Avdeling for Strategi- og miljø



Yngve Pedersen
Direktør

INNHold

FORORD	1
SAMMENDRAG	5
MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING	6
1. TILTAKET	8
1.1 Begrunnelse for tiltaket	8
1.2 Tiltakets avgrensning	8
1.3 Forhold til annen planlegging	9
1.4 Markedsvurdering	11
1.5 Alternativer	13
1.6 Foreløpig vurdering av tiltakets virkninger	17
1.6.1 <i>Generelt</i>	17
1.6.2 <i>Konsekvenser for miljø</i>	17
1.6.3 <i>Konsekvenser for naturressursene</i>	19
1.6.4 <i>Samfunnskonsekvenser</i>	20
2 BESKRIVELSE AV PLANPROSESSEN	22
2.1 Plantyper og lovgrunnlag	22
2.2 Organisering av planleggingen	22
2.3 Medvirkning og informasjon	23
2.4 Framdriftsplan for prosjektet	23
3. UTREDNINGSPROGRAM	24
3.0 Innledning	24
3.1 Traséalternativer og arealbruk	24
3.2 Stasjonslokalisering og utforming	24
3.3 Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader	25
3.4 Markedsanalyser/driftsopplegg	25
3.5 Transportkostnader	25
3.6 "Grovmasket" konsekvensutredningsprogram	25
3.6.1 <i>Generelt</i>	25
3.6.2 <i>Tiltakets konsekvenser for miljø</i>	26
3.6.3 <i>Tiltakets konsekvenser for naturressursene</i>	30
3.6.4 <i>Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser</i>	31
3.6.5 <i>Konsekvenser i anleggsperioden</i>	33
3.6.6 <i>Trafikantenes opplevelser</i>	33
3.7 Sammenstillende analyser	33
3.8 Program for videre planlegging	34
3.9 Framdrift for utredningen	34

4.	KOMMUNEDELPLANER /REGULERINGSPLANER	35
4.1	Generelt	35
4.2	Traséalternativer og arealbruk	36
4.3	Stasjonslokalisering og utforming	36
4.4	Anleggskostnader / Vedlikeholdskostnader	37
4.5	"Finmasket" konsekvensutredningsprogram	37
4.5.1	<i>Tiltakets konsekvenser for miljø</i>	37
4.5.2	<i>Tiltakets konsekvenser for naturressursene</i>	39
4.5.3	<i>Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser</i>	40
4.5.4	<i>Konsekvenser i anleggsperioden</i>	41
4.6	Sammenstillende analyser	41
Vedlegg:	Kartutsnitt som viser trasè ved Sande og Skoger.	42

SAMMENDRAG

Denne meldingen gjelder tiltak for modernisering av Vestfoldbanen fra Drammen til Skien. Målet er økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet.

Vestfoldbanen har hatt en meget gunstig trafikkutvikling de senere årene, og en utbygging vil gi en styrking av Inter City-tilbudet for hele Østlandsområdet. Utbygging vil gi positive effekter på en regional utvikling av næringsliv og bosetting. Jernbanen er et energibesparende og miljøvennlig transportmiddel og en overføring av trafikk fra luft og vei er et viktig skritt mot en mer miljøvennlig samferdselspolitikk.

Denne meldingen er utarbeidet i henhold til Plan og bygningslovens bestemmelser om konsekvensutredninger, kapittel VIIa. Disse bestemmelsene trådte i kraft fra 1. august 1990. I følge § 33-3 i disse bestemmelsene skal tiltakshaver, som i dette tilfelle er NSB, melde tiltak som overskrider en investeringsramme på 200 mill kroner. Fagdepartementet skal avgjøre om tiltakshaver skal pålegges å utarbeide en konsekvensutredning. I dette tilfellet hvor det antas behov for konsekvensutredning, fremmer NSB sammen med meldingen forslag til utredningsprogram. Det fremmes et forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram for planutredningen/fylkesdelplaner, og et "finmasket" konsekvensutredningsprogram for reguleringsplaner ved Skoger og Sande.

Utredningsprogrammet skal belyse konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle relevante virkninger av de ulike alternativer blir klarlagt før valg av alternativ foretas.

Utbyggingen har som hovedprinsipp å utvikle banen med basis i det transporttilbud som gjelder idag. Det utredningsarbeid som hittil er utført har tatt utgangspunkt i dagens stasjonsmønster. Tiltaket vil bestå i kurveomlegginger og utbygging til dobbeltspor på strekningen Drammen-Larvik og ny trasé fra Larvik mot Grenland. Denne utredningen vil anbefale hovedprinsipper for trasé, kjøretid og utbyggingstakt.

Meldingen beskriver selve tiltaket og det en på meldingstidspunktet har oversikt over når det gjelder virkninger på naturressurser, miljø og samfunn. Den gir også en beskrivelse av planprosessen og et forslag til utredningsprogram for både planutredningen/fylkesdelplaner samt kommunedelplan-/reguleringsplanleggingen.

Meldingen vil nå gjennomgå en høringsrunde. Deretter vil NSB, i samråd med Miljøverndepartementet ta stilling til om utredningsprogrammet skal godkjennes, eller om programmet skal inneholde ytterligere temautredninger.

Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelplaner med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker. De parseller som parallelt med planutredningen planlegges på reguleringsplannivå, Sande og Skoger, vil bli konsekvensutredet ihht. "finmasket" program som fastlagt og godkjent i forbindelse med høring av denne melding.

MELDINGEN - FORMÅL OG BEHANDLING

Formålet med meldingen

Denne meldingen har som formål:

- * å informere om at NSB har igangsatt plan og utredningsarbeid for modernisering av Vestfoldbanen fra Drammen til Skien. Hensikten med arbeidet er å framskaffe grunnlag for vurdering av tiltakets virkninger og å anbefale løsning for utbyggingskonsept, trasékorridor og driftsopplegg, samt å anbefale program for videre, mer detaljerte utredninger.
- * å gi myndigheter og berørte parter anledning til å uttale seg om, og å påvirke innholdet i utredningsprogrammet.
- * sammen med innkomne uttalelser til meldingen å gi grunnlag for fastsettelse av et endelig utredningsprogram, inklusive "grovmasket" og "finmasket" konsekvensutredningsprogram.

Behandling av meldingen

I henhold til Plan- og Bygningslovens § 33.4 er fagdepartement for jernbaneanlegg Samferdselsdepartementet, og dette departement har ansvaret for håndhevelse av bestemmelsene. Dette ansvar er i henhold til brev av 6.1.92 delegert til NSB Hovedkontoret.

Meldingen skal i følge loven sendes på høring til berørte myndigheter og interesserte, og samtidig legges ut til offentlig ettersyn. Hensikten er å klarlegge hvilke virkningstema som skal utredes og hvordan utredningen skal behandles.

I meldingens kap.3.6 "Grovmasket" konsekvensutredningsprogram, og kap. 4.5 "finmasket" konsekvensutredningsprogram, er det foreslått hvilke tema som skal inngå i utredningen av konsekvensene for "miljø, naturressurser og samfunn". Det skal legges særlig vekt på at alle relevante virkninger av de ulike alternativene blir klarlagt før valg av alternativ foretas. NSB ønsker at alle med interesser i utredningsarbeidet får anledning til å komme med eventuelle merknader til utredningsprogrammet før arbeidet er fullført og danne et korrektiv til innholdet i utredningen.

Behandlingen vil foregå slik:

1. NSB sender meldingen til:

- Samferdselsdepartementet
- Fylkesmannen i Vestfold
- Fylkesmannen i Buskerud

- Fylkesmannen i Telemark
- Vestfold fylkeskommune
- Telemark fylkeskommune
- Buskerud fylkeskommune
- Statens vegvesen i Vestfold
- Statens vegvesen i Buskerud
- Statens vegvesen i Telemark
- Kommunene i Buskerud, Vestfold og Telemark som berøres av tiltaket.
- Berørte myndigheter og interesseorganisasjoner

2. NSB legger meldingen ut til offentlig ettersyn i tiden 31.mars - 31.mai 1992.
3. NSB vil i samarbeid med fylkeskommunene gi informasjon etter de etablerte informasjonsopplegg for fylkesdelplaner.
4. Merknader til meldingens innhold kan innen høringsfristens utløp,31.mai sendes til:

NSB Hovedkontoret
Avdeling for Strategi og miljø
Postboks 1161 Sentrum
0107 OSLO

Forespørsler kan i høringsperioden rettes til:

NSB Hovedkontoret
Avdeling for Strategi og miljø
v/direktør Yngve Pedersen
telefon 02-366500 eller 367112

5. På grunnlag av innkomne merknader til meldingen og konsekvensutredningsprogrammet vil NSB i samråd med Miljøverndepartementet fastsette det endelige program og behandlingsprosedyre for planmateriale og konsekvensutredninger.

1. TILTAKET

1.1 Begrunnelse for tiltaket

Nasjonale prioriteringer

Jernbanen blir tillagt særlig vekt når det gjelder utformingen av en mer miljøorientert samferdselspolitikk (jf. NVVP 1990-93 s. 6, s. 9-10 og s. 49-50).

Det pekes på at miljøhensyn i sterkere grad vil bli innarbeidet i samferdselsplanene og tillagt vekt ved prioritering av samferdselsmidlene. En større andel av samferdselsmidlene skal gå til styrking av kollektivtrafikken og jernbanens rolle i persontrafikken omkring og mellom de store byområdene skal styrkes. Ulike tiltak for å øke jernbanens andel av godstransporten over lengre avstander skal vurderes. Vestfoldbanen er sentral i Godsdivisjonens satsing mot industrien i Vestfold/Telemark. Fokusering på logistikk og en endring av den tunge industriens materialstrømmer, vil gjøre jernbanen langt mer konkurransedyktig enn idag.

På denne bakgrunn settes det opp følgende formål for satsing på jernbane:

- transportøkonomi
- kvalitetsforbedring av transportsystemet som ledd i regional utvikling
- miljøpolitikk herunder arealbruk
- trafikkikkerhet

Særlig for å realisere de miljøpolitiske mål er økt bruk av jernbane interessant. Dette tilsier en prioritering i de befolkningsrike deler av landet der det både transportøkonomisk og miljømessig ligger til rette for satsing på jernbanetransport.

Som en konsekvens av disse målsettinger er det i Norsk jernbaneplan 1990-93 prioritert 5 tiltak. En oppgradering av kjøreveien på Vestfoldbanen med tanke på å øke hastigheten er et av disse prioriterte tiltak.

Vestfoldbanen inngår i NSBs Inter City opplegg med Skien, Lillehammer og Halden som ytterpunkter. En styrking av disse banestrekningene vil kunne bidra til å knytte hele Oslofjordområdet sammen til en fremtidsrettet storbyregion som har tilstrekkelig tyngde til å være en drivkraft i næringsutviklingen i Norge, fungere som en attraktiv handelspartner for EF-landene, og kunne ta opp konkurransen med storbyområdene på kontinentet. Her har jernbanen store muligheter til å oppnå trafikkvekst og økte markedsandeler.

1.2 Tiltakets avgrensning

Et av målene med utredningen er å beskrive jernbanens fremtidige rolle i transportsystemet og de regionale konsekvenser dette vil kunne ha, samt å kartlegge de konsekvenser som har

betydning for valg av hovedalternativer. I dette inngår vurdering av nødvendig kapasitet, kjøretid, dimensjonerende hastighet osv.

Det planarbeid som har vært gjort fram til nå, har arbeidet med følgende forutsetninger:

Tiltaket omfatter modernisering av Vestfoldbanen i form av ombygging til dobbeltspor og linjeomlegginger på strekningen Drammen - Larvik. Fra Larvik til Eidanger er aktuelt med en ny direkte trasé som for en stor del vil gå i tunnel. Ny trasé vil være ca. 12 km kortere enn eksisterende trasé.

Det er i utgangspunktet forutsatt at dagens stasjonsmønster beholdes. Traséen planlegges ut fra maksimalhastighet på 200km/t, men det aksepteres lavere traséstandard nær de største byene. Arbeidet vil derfor i hovedsak gjelde tiltak utenom disse byene.

Sentrumsnære stasjoner med gode overgangsmuligheter til annen kollektivtrafikk ansees som svært viktig. Prosjekter vedrørende stasjonsutvikling forutsettes skje samtidig med modernisering av banen.

Utbyggingen vil foregå i etapper, slik at de prosjektene som gir størst nytte/kostnadseffekt gjennomføres først. Tiltak for å øke kapasiteten og regularitet vil derfor bli prioritert i første omgang, men all utbygging skal resultere i en moderne og fremtidsrettet trasé. Kapasitetsøkende tiltak vil bestå av seksjonsvis utbygging av dobbeltspor. Kjøretidsreducerende tiltak vil bestå av parsellvis ombygging og utretting av eksisterende linje samt ombygging av de tekniske anlegg. Delprosjekter vil ofte falle inn i begge disse kategoriene. Traséen planlegges ut fra maksimalhastighet på 200 km/t. Sammen med større omlegninger vil også alle planoverganger fjernes.

Intern prioritering i NSB samt bevilgninger vil være bestemmende for når prosjektet kan ferdigstilles. Prosjektet kan ikke ferdigstilles før århundredskifte. Tiltakene vil hovedsaklig være parsellvise uavhengige prosjekter, slik at det oppnås en umiddelbar fordel av hvert enkelt tiltak.

1.3 Forhold til annen planlegging

NSB's interne planer

På Vestfoldbanen har NSB startet arbeidet med detaljplaner/reguleringsplaner for to parseller ved Skoger og Sande i.h.h.t hovedplan (i Sande kommune), utarbeidet i 1991. Disse er nærmere omtalt i kapittel 4.

Også tiltak på banestrekninger utenfor strekningen som omhandles i denne meldingen har betydning for Vestfoldbanen. De viktigste tiltakene vil være:

- Dobbeltspor Brakerøya - Drammen
- Nytt dobbeltspor Skøyen - Asker

Planlegging i form av henholdsvis reguleringsplaner og planutredning/hovedplaner er igang på disse prosjektene.

NSB har tidligere utarbeidet en intern forstudie/utredning for en sammenknytting av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, med en ny linje fra Grenland til Skårstøl på Sørlandsbanen.

Denne viser at dette kan være et lønnsomt prosjekt etter at modernisering av Vestfoldbanen er realisert.

Statens Vegvesens planer

Ved Skoger, på grensen mellom Buskerud og Vestfold, er planene for ny jernbane og ny E 18 gjensidig tilpasset hverandre. Det er aktuelt med omlegging av jernbanetraséen hvor denne krysser ny E 18.

Det foreligger planer for omlegging av Rv 306 syd for Skoppum. Denne vil krysse alternative traséer for ny bane.

Syd for Stokke er det planer om forsterkning og eventuell omlegging av Fv 557. Det kan tenkes at traséer via Torp flyplass kan berøre denne vegen.

Fylkesplanen for Vestfold

I fylkesplanen i Vestfold for perioden 1992-1995 er det satt opp følgende mål for Vestfoldbanen:

Sentralmyndighetene oppfordres til å prioritere arbeidet med økt hastighet på Vestfoldbanen, og med bygging av dobbeltsporet jernbane gjennom Vestfold. NSB og Samferdselsdepartementet forutsettes å konkretisere og tidfeste planer for slik utbygging i løpet av fylkesplanperioden.

Fylkeskommunen vil i samarbeid med NSB og kommunene ta initiativ til å bedre tilbringertjenesten til jernbanen gjennom en moderne stasjonsutforming og gjennom en bedre kollektivtilknytning.

I fylkesplanen er det understreket at tog med høy hastighet er viktig for Vestfold, og det reises spørsmål om ikke en slik utvikling raskt kan gjøre NSB til et konkurransedyktig alternativ til vegtransport. Gjøres jernbanen til et konkurransedyktig alternativ til bil vil dette bidra til å dempe trafikkveksten og dermed redusere utslippet av klimagasser. Foruten å tjene den realøkonomiske utvikling i fylket kan derfor jernbanen også bidra til den miljømessige utvikling av fylket.

Det understrekes at bane med høy hastighet må ses i sammenheng med tilbringersystemet. Dette gjelder både bussruter, stasjonsutforming og parkeringsarealer ved stasjonene.

Det pekes videre på at velges Gardermoen som ny hovedflyplass for Østlandet vil Torp flyplass få økt betydning som regional flyplass for det sørlige Østland. Jernbanen går i dag en km. fra flyplassen. Med en jernbanestasjon tilknyttet terminalen vil flyplassen få et effektivt og fremtidsrettet tilbringersystem, og for alvor fylle rollen som regional flyplass for søndre del av Østlandet.

Planer i Sande kommune

Ny jernbanetrasé ved Sande sentrum er vist i kommuneplanen.

Planer i Holmestrand kommune

Kommunen har i kommuneplanens arealdel tegnet inn to traséer for ny jernbane. En trasé som forutsetter at jernbanen går inn i en tunnel syd for nåværende Holmestrand stasjon. Den andre traséen tilsvarer i prinsippet den som er omtalt i denne melding.

Planer i Våle kommune

Dette prosjektet berører neppe kommunale planer.

Planer i Borre kommune

Vest for dagens jernbane og nord for dagens bebyggelse er forutsatt nye boligfelt. Syd for dagens bebyggelse og vest for jernbanen er det forutsatt nye industriområder. Her er det også avsatt plass til godsterminal.

Planer i Tønsberg, Stokke, Sandefjord og Larvik kommuner

Aktuelle nye jernbanetraséer vil etterhvert bli innarbeidet i kommunale planer.

Planer i Porsgrunn kommune

Ved Eidanger kan ny trasé komme i konflikt med eksisterende bebyggelse.

1.4 Markedsvurdering

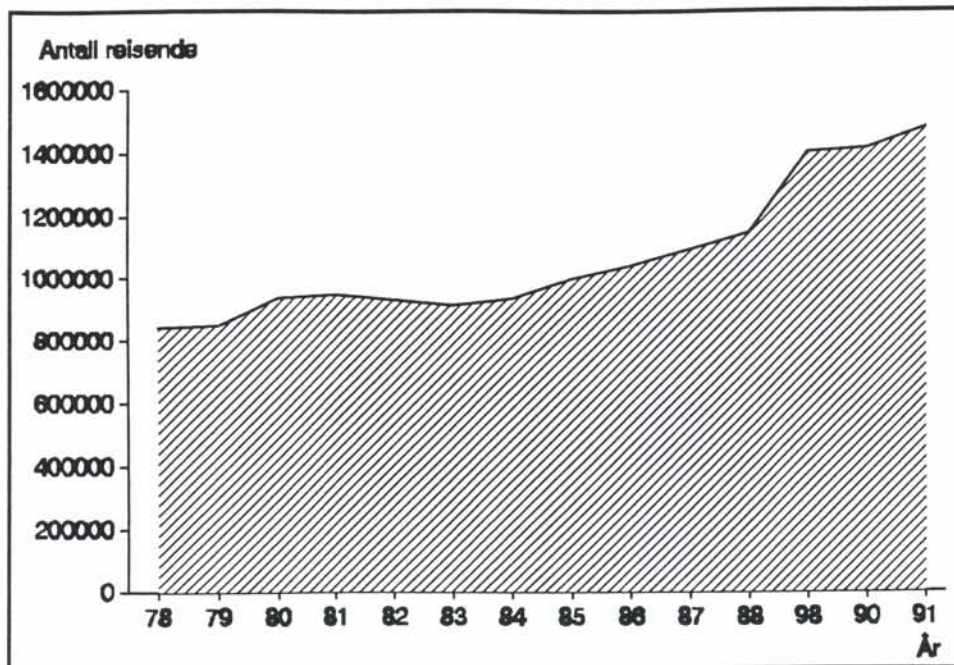
Persontrafikk

I perioden 1978 - 1988 økte trafikken på Vestfoldbanen fra 850.000 passasjerer per år til 1.140.000 passasjerer pr. år. Dette tilsvarer en vekst på 3% p.å. I dag er trafikken nesten 1.500.000 passasjerer. (Disse tallene viser antall passasjerer i togene mellom Drammen og Sande. Totalt antall reisende med banen er vesentlig flere.)

Utover å øke frekvensene er det ikke innført vesentlige tiltak på selve Vestfoldbanen i denne perioden. Byggingen av Oslo S har ført til at en etter 1989 har fått til et bedre korrespondanse med andre baner. Stopp ved Nasjonalteateret og Lysaker har utvilsomt også hatt betydning for trafikkøkningen. Vestfoldbanen er derfor inne i en meget positiv utvikling hva angår persontrafikken, men banen nærmer seg kapasitetsgrensen. Flere tog kan føre til dårligere regularitet og økt reisetid, p.g.a. tidstap ved flere kryssninger.

Den fremtidige trafikk vil avhenge av flere faktorer. I Vestfold er det først og fremst konkurranseflaten mot bil som er av interesse. Her vil bl.a.:

- reisetid
- frekvens (antall tog)
- stoppmønster
- komfort
- pris
- totalreiseløsninger (samspillet med andre transportmidler)
- stasjonenes tilgjengelighet



Trafikkutvikling 1979 til 1991, tellepunkt Sande

være viktige faktorer for jernbanens fremtidige konkurransekraft.

Reisetiden kan reduseres både ved å sette inn bedre materiell og ved å utbedre traséen. Ved å ta i bruk nytt togmateriell (IC 70) vil reisetiden Drammen - Larvik kunne reduseres fra dagens 1 t 37 til 1 t 26. Tog med enda færre stopp vil kunne kjøre raskere. Vesentlige kjøretidsreduksjoner utover dette kan oppnås ved kurveutrettinger og traséomlegginger. Samtidig med kjøretidsreduksjon skal banens kapasitet økes for å kunne avvikle den trafikken som prognosene viser. Foreløpig tidshorison for disse tiltakene er år 2010. Ny trasé fra Larvik til Eidanger sammen med innføring av nytt materiell kan redusere reisetiden fra dagens ca. 33 minutter til ca. 14 minutter fra Larvik til Porsgrunn.

Med de reduksjoner av reisetiden en her snakker om, vil jernbanen kunne bli et reelt alternativ til bilen på mange reiserelasjoner. Foreløpige beregninger viser at Vestfoldbanen ved Sande vil kunne få 2,5 mill. passasjerer i år 2000 med bruk av nytt materiell og ved å forbedre kjøreveien (Planutredning des. 1989). Dette er 70 - 80% mer enn i dag. Dersom Sørlandsbanen knyttes til Vestfoldbanen via Grenland vil trafikken ved Sande kunne øke ytterligere til 3 mill. reisende pr. år. Ved en slik sammenknytning vil også trafikken på den sydligste delen av Vestfoldbanen bli vesentlig større. I Larvik vil således antall reisende kunne øke fra ca. 400.000 til 1.400.000 passasjerer pr. år (Planutredning for Modernisering av Sørlandsbanen jan. 1991).

Ytterligere utredning på dette området vil bli foretatt for å vise de bedriftsøkonomiske effekter for NSB av en slik trafikkvekst.

Godstrafikk

Grenland Godssenter, Borgestad, sender/mottar ca. 50% av trafikken på Vestfoldbanen (av totalt ca. 1500 vogner pr. måned). Andre terminaler av betydning er Larvik og Tønsberg (gods til/fra Horten og Sem). Øvrige terminaler har mindre enn 2 vogner i gjennomsnitt pr. døgn. Godsterminalene betjenes i dag av arbeidende godstog som setter ut/tar med seg vogner.

Terminalene i Larvik og Tønsberg er plassert i bykjernen og kan med fordel flyttes ut av disse områdene.

Vestfoldbanens utvikling har stor interesse for Godsdivisjonen:

* Grenlandsområdet er et industrityngdepunkt i Norge og har et transportbehov på mellom 5 og 6 millioner tonn hver vei til og fra Grenland. Næringstrukturen er preget av tunge industribedrifter.

* Norsk Hydro, som er den største bedriften i regionen går ut med at de vil benytte logistikk som konkurransemiddel. En økt fokusering på logistikk vil føre til mindre sendingsstørrelser og hyppigere sendinger. Jernbane vil da bli langt mer konkurransedyktig mot båt. Bedre rammebetingelser for internasjonale jernbanetransporter vil også bedre jernbanens konkurransevne. Store deler av volumet til/fra Grenland er utenlandstransporter.

Godsdivisjonen har analysert noen få tunge godsstrømmer som vil kunne bli transportert over Vestfoldbanen. Disse viser at finnes et potensiale til store økninger i transportmengdene over Vestfoldbanen.

Vestfoldbanen som en del av en fremtidig Sørlandsbanen vil gi store reduksjoner i kjøretid på strekningen Oslo - Stavanger. Denne strekningen er den hovedstrekningen vi idag har størst problemer med å tilfredsstille kundenes tidskrav.

1.5 Alternativer

Vestfoldbanen har i dag en trasé med meget variabel kurvatur. Det er gjennom en intern utredning i 1989 sett på hvilke delstrekninger det kan være aktuelt å utbedre traséen på. I det videre arbeid vil en viktig planoppgave være å ytterligere vurdere alternative trasèføringer, samt analysere utbyggingsrekkefølgen hva enten det er tale om trasè-omlegginger, utvidelse til to spor på en strekning, eller en forbedring av kurvaturen, samt å velge dimensjonerende hastighet.

Basisalternativet

Basisalternativet er definert som dagens bane uten forbedringer.

Traséalternativer

For å etablere en to sporet jernbane trenger en ca 5-10 m ekstra bredde i tillegg til dagens bredde. Dette er relativt sett beskjedne inngrep når det er tale om utvidelse langs eksisterende linje. Der det er aktuelt å anlegge ny linje for å bedre geometrien vil inngrepene bli større. Nedenfor er omtalt de strekninger der dette er aktuelt. Beskrivelsen dekker de områder hvor det er dårlig trase, og er basert på utbedring til maksimalhastighet på 160 -200 km/t. Den videre planbehandling samt budsjettssituasjonen kan endre planer og økonomiske rammer.



A: Drammen

Under boligområdet Fjell og ca 2,5 km mot syd forutsettes linjen lagt om. Med unntak av påhoggene forutsettes tunnel til erstatning for dagens daglinje.

B: Skoger - Smørstein.

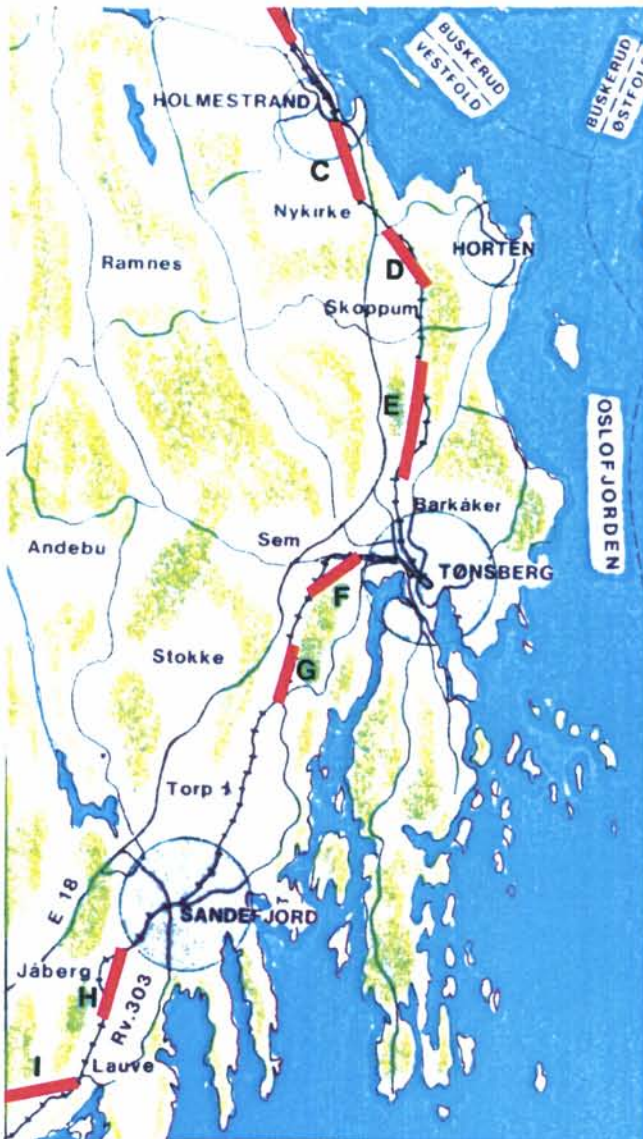
Det foreligger forslag til hovedplan/kommunedelplan på strekningen. De omlegninger som er foreslått gjelder i hovedsak utretting av nåværende linje langs eksisterende korridor for jernbanen. På den siste strekningen mot Smørstein er det også aktuelt med tunnel.

C: Holmestrand

Dagens trasé syd for Holmestrand er relativt dårlig. En utbedring her vil betinge en helt ny trasé fra Mulvika syd for Holmestrand til ca. 2 km nord for Nykirke. En betydelig del av strekningen vil være tunnel.

D: Nykirke - Skoppum

Utretting av linjen nord for Skoppum stasjon.

**E: Skoppum - Barkåker syd**

Utretting av et parti fra Adal til rett nord for Barkåker, videre en kurveutretting fra rett nord for Barkåker til en igjen kommer inn på eksisterende linje syd for Barkåker. Denne utrettingen går gjennom boligområdet Fritsølia i selve Barkåker.

F: Sem

Dagens bane går i en meget krapp kurve via Sem. Den aktuelle kurveutretting starter i området ved Aulielva, går øst for Sem sentrum og kommer inn på dagens trasé igjen syd for Akersmyra.

G: Akervann - Stokke

Kurveutretting fra ca midt på Akersvannet til Stokke stasjon, hovedsaklig øst for nåværende linje.

H: Skiringssal - Hybbestad øst

Kurveutretting forbi Jåberg øst for nåværende linje.

I: Lauve - Gloppe bru

Mellom Lauve og Tjølling er det aktuelt å rette ut linjen. Utrettingen vil ligge i samme korridor som nåværende bane. Fra Tjølling er det ønskelig å gå rett vestover mot Gloppe bru. Ved Skreppestad forutsettes tunnel gjennom tettbebyggelsen. Omleggingen gir vesentlig lengdeinnskorting i forhold til eksisterende bane.

J: Larvik - Eidanger

Eksisterende bane fra Larvik til Eidanger gjør en stor bue om Oklungen. I tillegg har denne banestrekningen mange skarpe kur-



ver. En vesentlig reduksjon av kjøretiden kan oppnås med en ny trasé, som for det meste vil gå i tunnel fra Larvik direkte mot Eidanger. Ny trasé kan bli ca. 12 km kortere enn dagens.

Andre mulige omlegninger

Tunnel forbi Holmestrand

Gjennom Holmestrand kan det være vanskelig å utvide til dobbeltspor gjennom tettbebyggelsen. Det er aktuelt å vurdere lang tunnel forbi Holmestrand. Stasjonen må da sannsynligvis legges i fjell.

Omlegging vest for Skoppum

Forholdene ved Skoppum stasjon er i dag ikke tilfredsstillende. En mulighet er å bygge en ny stasjon med bedre tilknytning til det fremtidige hovedveinett syd for tettstedet. Samtidig kan man oppnå en forkortelse og utretting av linjen med en linje vest for nåværende.

Tunnel forbi Stokke

Det er mulig å korte inn linjen forbi Stokke. En mer rettlinjet trasé vil måtte gå øst for Stokke sentrum, i tunnel ved tettbebyggelsen og inn på eksisterende spor syd for stasjonen.

Betjening av Torp flyplass

Den fremtidige situasjon for Torp flyplass vil sannsynligvis finne sin avklaring som en følge av valget av hovedflyplass. I fylkesplanen for Vestfold 1992 - 95 er det foreslått å vurdere tilbringertjenesten med jernbane. NSB vil i samarbeide med fylkeskommunen lage en separat delutredning på dette temaet.

Mulig omlegging av trasèen kan være fra Stokke, vest for rullebanen med stasjon ved terminalbygget og til syd for Råstad. Alternativt kan trasèen legges rett øst for rullebanen, men vil da komme i vesentlig konflikt med Forsvarets områder.

Bygging av tilsving ved Tønsberg

Vestfoldbanen gjør en stor runde gjennom Tønsberg. En sammenbinding av banen ved Kjelle utenfor Tønsberg kan gi en vesentlig reduksjon av kjøretiden for direkte godstog.

Andre mulige større omlegninger

En trasè fra Tønsberg stasjon over Nøtterøy til Stokke kan gi en vesentlig innkorting av lengde og kjøretid. Et forslag går ut på å legge jernbanen i kulvert fra stasjonen, under kanalen og videre i tunnel frem til Vestfjorden. Kryssing av Vestfjorden kan skje enten i tunnel eller med bru. Trasèen fortsetter syd for Akersvannet og frem til Stokke. Spesielle momenter i videre arbeid vil være; nødvendige seilingshøyder/seilingsdyp i kanalen og Vestfjorden, byplanmessige forhold i Tønsberg.

En mer direkte linje fra Sandefjord til Larvik kan også gi en vesentlig innkorting av lengde og kjøretid. Et knippe trasèforslag tar av fra eksisterende linje like nord for Jåberg, passerer nordvest for Vittersentjern og fortsetter mot Larvik stasjon i tunnel etter kryssing av Lågen.

Finansiering og kostnadsvurdering

NSB er regnskapsmessig delt i en trafikkdel og en kjørevegsdel. Trafikkdelen skal fungere etter bedriftsøkonomiske prinsipper på linje med bilruter, fergeselskap og flyselskap. Kjørevegsdelen fungerer etter samme prinsipper som vegetaten ved at investeringene bevilges over Statsbudsjettet.

Det er ikke utført detaljerte beregninger for tiltakene på strekningen, men grove overslag antyder 4,5 til 5,5 mrd kr, pluss kostnader til materiell. Kostnader vil i utredningen angis med en nøyaktighet på $\pm 30\%$.

1.6 Foreløpig vurdering av tiltakets virkninger

1.6.1 GENERELT

NSB Baneregion Sør utførte i 1989 en planutredning med sikte på kjøretidsreduksjoner. Denne utredningen vurderte tiltak for å øke hastigheten til 160 km/t. De tiltak som er beskrevet i denne meldingen er i stor grad basert på denne utredningen. Høsten 1990 startet Baneregion Sør i samarbeid med Vestfold fylke og fylkesmannen en grov kartlegging av tilgjengelig materiale for endel tema som tas opp i denne meldingen: vilttrekk, naturområder, stier, skiløyper og fornminner. Samtidig ble det utarbeidet en grov vurdering av omfanget av traséomlegginger for å oppnå en maksimalhastighet på 200 km/t.

1.6.2 KONSEKVENSER FOR MILJØ

Luftforurensning

Utslipp av luftforurenende komponenter fra tog er minimale i og med at togene drives med elektrisitet. Problemene begrenses til utslipp av partikler ved bremsing og fra kontaktledningen. Overføring av trafikk fra veg til bane vil være positivt m.h.t forurensninger, ved at man kan forvente en viss reduksjon i utslipp av CO₂, NO_x, CO, partikler m.fl.

Utslipp til jord og vann

Det foreligger ikke utredninger med hensyn til utslipp til jord og vann. Generelt er slike utslipp fra jernbanen små. Utslipp fra toaletter har vært et problem, men i fremtiden vil en bare ha lukkede toalettsystemer.

Klima

Økt elektrisk jernbanedrift vil medføre at forbruket av fossile brennstoff reduseres, og dermed det totale utslipp av klimagasser. Økt jernbanetraffikk vil derfor gi et positivt bidrag til å nå det nasjonale mål for utslipp av klimagasser.

Støy

Det er ikke utført detaljerte beregninger av den fremtidige støysituasjon. Generelt vil støyen øke med økende hastighet. Nyere passasjertog blir imidlertid bygget med tanke på lavere støynivå. I Sverige benyttes i dag tog som i 200 km/t har samme støynivå som et vanlig tog i 130 km/t. Et fremtidig dobbeltspor vil gi redusert behov for driftsbremsing. Dette er i dag en ikke uvesentlig kilde til støy, spesielt fra godstog.

Til tross for støydempende tiltak på togene, vil økt frekvens medføre økt støybelastning. I nye traséer er det mulig å ta hensyn til støy ved å søke å legge banen i størst mulig avstand fra bebyggelse. Støyskjermende tiltak vil bli iverksatt slik at de gitte normer for døgnekvivalent støynivå tilfredsstilles. Det vil i utgangspunktet si skjerming til 60 dB(A) ved eksisterende bebyggelse.

Vibrasjoner

Økt hastighet tilsier økte vibrasjoner. Imidlertid krever høyhastighetstog høyere geometrisk standard på skinnegangen og jevnere skinnoverflate enn dagens tog gjør. Disse forhold tilsier at vibrasjonene vil gå ned. Evt. problemområder vil bli påpekt i utredningsarbeidet.

Verdifulle naturområder, plante og dyreliv

Dagens trasé krysses av flere trekkveier både for elg, rådyr og hjortevilt. I de fleste tilfeller er aktuelle omlegninger ikke større enn at situasjonen blir omtrent som idag. Noen av de større omlegningene medfører at jernbanen må legges i tunnel. Dette vil redusere konfliktene. Kartlegging og grovmasket vurdering av spesielle biotoper, vilttrekk og kalveplasser utføres som ledd i alternativsøking.

Natur og kulturlandskap

Konsekvensen er i liten grad vurdert. De fleste kurveutrettingene følger stort sett eksisterende korridor. Dette skulle tilsi at konsekvensene ikke blir dramatiske. Ved tunneler eller store skjæringer vil det kunne oppstå et masseoverskudd. Masseoverskuddet kan benyttes til avbøtende tiltak og bakkeplanering til jordbruk.

Kulturminner og fornminner

Samlet vurdering av disse forhold er foreløpig ikke utført, men samling av tilgjengelige registreringer utføres. Vestfold er rikt på fornminner og kulturminner. En må derfor i det videre planarbeid være meget nøye med å sette av tilstrekkelig tid og ressurser til dette arbeidet. NSB forutsetter et nært samarbeid med kommunale og fylkeskommunale fagorganer.

1.6.3 KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE

Energiforbruk

Høyere hastighet betinger en økning i energiforbruket til jernbanedrift. Overført trafikk fra veg kan redusere det totale energiforbruk. Drift av jernbane er mindre energikrevende enn bil og fly. Tog bruker dessuten i det alt vesentlige elektrisitet, som er en fornybar energikilde.

I NSB "høyhastighetstog i Norge - dokumentasjonsrapport" er endringene i energiforbruket ved overføring av trafikk fra veg og luft til bane ved utbygging av høyhastighetstog på de viktigste strekningene i Norge beregnet. Reduksjonen i energiforbruket tilsvarer ca. 1 prosent av den totale vannkraftproduksjonen i Norge. Kun en del av denne reduksjonen kan knyttes til modernisering av Vestfoldbanen.

Arealbruk

Tiltakene vil i hovedsak bestå i kurveutrettinger og breddeutvidelse. I de tilfeller der det er tale om større utrettinger vil det medgå areal i en bredde på ca 15-25 m i gjennomsnitt for enkeltspor og 20-30 m ved dobbeltspor. I disse tilfellene vil nåværende linje oftest kunne disponeres til annet formål etter omlegging.

Jord- og skogressurser

Tiltaket går gjennom områder med høyproduktive jord- og skogbruksarealer. Tiltakets konsekvenser på disse områder er foreløpig ikke vurdert spesielt. Ved større omlegninger må en imidlertid forvente at konsekvensene blir markerte. Tiltak for å redusere ulempene ved oppdeling av eiendommer kan være å bygge et tilstrekkelig antall over/underganger og eventuelt jordskifte.

Vann/grunnvann, mineraler/masseforekomster, marine ressurser

Eventuelle omlegninger ved Larvik kan berøre forekomsten av Larvikitt. Disse og andre forhold vil inngå den grovmaskede konsekvensutredningen.

1.6.4 SAMFUNNSKONSEKVENSER

Trafikkulykker

Overføring av transport til tog fra transportmidler med høyere ulykkesrisiko vil gi en reduksjon i totalt antall ulykker. Beregninger foretatt i forbindelse med utredningen av høyhastighetstog på de viktigste strekningene i Norge, konkludere med en nedgang på 240 personskadeulykker pr. år.

Tiltaket vil også ha en direkte positiv effekt på antall ulykker fordi en rekke planoverganger vil bli erstattet med over- eller underganger. Av 8 dødsulykker ved jernbanen i 1987 skjedde 6 av dødsfallene på planoverganger.

Til tross for økt hastighet synes ikke høyhastighetstog å ha høyere personskaderisiko enn ordinære tog. Dette skyldes at sikkerhetssystemene for høyhastighetstog er enda bedre enn det som i dag anvendes for ordinær togdrift. F.eks kan nevnes at siden det japanske høyhastighetstoget Shinkansen ble satt i trafikk i 1964, har det ikke skjedd en eneste ulykke med dødelig utgang. Erfaringene etter 10 år med høyhastighetstog i Frankrike er de samme.

Næringsliv og sysselsetting

En modernisert Vestfoldbanen vil kunne ha stor betydning for utvikling av næringsliv og sysselsetting både i Vestfold og Grenland.

I utbyggingsfasen vil anleggsarbeidene gi verdifulle oppdrag både til norsk næringsliv generelt, og til lokalt næringsliv rundt anleggene. Samlet regner en med at anleggsarbeidene i utbyggingsfasen vil medføre en sterk økning i sysselsettingen, hvorav en stor andel ventelig vil tilfalle lokalt næringsliv. I dagens sysselsettingssituasjon vil en slik infrastruktur-utbygging representere svært kjærkomne arbeidsplasser.

I driftsfasen vil en modernisert Vestfoldbanen gi Vestfold og Grenland en ny og hurtig kommunikasjonslinje som vil gi vesentlig reisetidsreduksjon mellom byene i regionen, og mellom disse og Oslo. En slik modernisert bane vil gi Vestfolds og Grenlands befolkning nye muligheter for bruk av Oslo-området arbeidsmarked, og vil på noen års sikt kunne føre til økt befolkningsvekst og etablering av nye arbeidsplasser i disse områdene.

En modernisert Vestfoldbanen vil også på en avgjørende måte kunne bidra til å knytte Oslofjord-området sammen til en framtidrettet storbyregion som har tilstrekkelig tyngde til å være en drivkraft i næringsutviklingen i Norge, og kunne ta opp konkurransen med storbyområdene på kontinentet.

Virkningene på næringsliv og sysselsetting vil være avhengig av hvordan en forbindelse med høyere hastighet kan knyttes opp mot annen infrastruktur. Særlig gjelder dette lokaliseringen av en godsterminal i Vestfold, tilknytning til regionens havner og tilknytningen til Sandefjord lufthavn, Torp. En framtidig tilknytning til Sørlandsbanen kan også være aktuelt. Stoppmønsteret for intercity-togene vil videre kunne ha avgjørende betydning for områdets regionaløkonomiske utvikling. Disse forhold vil derfor bli vurdert nærmere i konsekvensutredningen.

Utbyggingsmønster og boligbygging

En modernisert Vestfoldbanen vil kunne ha stor betydning på framtidig utbyggingsmønster og boligbygging. Særlig gjelder dette byene i nordre og midtre Vestfold, der tiltaket kan komme til å skape en betydelig regional utbyggingsaktivitet, som følge av økt tilbakeflytting til Vestfold fra Oslo-området. Dette er forhold som det er viktig å få belyst i konsekvensutredningen.

Sosiale og velferdsmessige forhold

En modernisert Vestfoldbane knytter byene i regionen tettere opp mot Oslo og bringer området nærmere Oslos sosiale og kulturelle innflytelsessfære. Sosialt sett kan dette føre til nye sosiale samhandlingsmønstre og nye sosiale holdninger og verdier. Samtidig åpner en slik togforbindelse med høyere hastighet, for økte muligheter for regionens befolkning for å gjøre bruk av Oslo-områdets sosiale og kulturelle tilbud. Slike forhold bør derfor vurderes nærmere i konsekvensutredningen.

Friluftsliv og rekreasjon

I de tilfeller der en stort sett følger eksisterende trasé vil situasjonen i hovedsak bli som i dag. Ved Jåberg syd for Sandefjord vil en kurveutbedring kunne berøre utkanten av friområdet øst for Jåberg.

Barriereeffekter

Jernbanen kan enkelte steder fungere som en barriere. I alternativsøkingen er det viktig å ta hensyn til dette å søke å minimalisere virkningen gjennom etablering av under/overganger der det er behov for dette. Omlegninger av traséen vil flere steder medføre at jernbanen vil gå i tunnel. I disse tilfellene blir barriereeffekten vesentlig redusert.

2.0 BESKRIVELSE AV PLANPROSESS

2.1 Plantyper og lovgrunnlag

Planleggingsarbeidet vil i utredningsfasen bli gjennomført som fylkesdelplaner etter reglene i Plan og bygningslovens § 19.

På grunn av tiltakets størrelsesorden må kravet om melding og konsekvensutredning i Plan- og bygningslovens § 33.3 oppfylles. Det er utbyggers hensikt at arbeidet med fylkesdelplanene organiseres slik at alle relevante konsekvenser av tiltaket utredes som en integrert del av planarbeidet etter Plan- og bygningslovens § 19.

Fylkesdelplanene vil ende opp i valg av utbyggingskonsept/prinsippalternativ for videre planlegging. På grunnlag av godkjente fylkesdelplaner, utarbeides kommunedelplaner for de enkelte parseller etter reglene i Plan- og bygningsloven § 20. Kommunedelplanene vil føre til endelig fastlegging av trasén, og danner grunnlaget for utarbeidelse av reguleringsplaner etter kapittel VII. For to parseller på strekningen, Skoger og Sande, vil det parallelt med planutredning/fylkesdelplaner bli arbeidet med reguleringsplaner, jfr. kap.2.2.

2.2 Organisering av planleggingen

NSB som utbygger påtar seg ansvaret for å utarbeide grunnlaget for de nødvendige planer og konsekvensutredninger for Vestfoldbanen.

I planutredningsfasen vil dette arbeidet bli utført i regi av NSB Hovedkontoret ved Avdeling for strategi og miljø i nært samarbeid med NSBs forskjellige divisjoner, samt med de fylkeskommunale etater, fylkesmannen og kommunene.

Senere kommunedelplanarbeider vil bli utført i regi av NSB Banedivisjonen, Region Sør, Drammen. Arbeidet med planene vil skje i samarbeid med de politiske utvalg som har ansvaret for planarbeidet, og med de etater som er gitt ansvaret for arealplanleggingen.

Parallelt med planutredningen for hele strekningen vil det bli arbeidet med reguleringsplaner for parsellene Skoger - Gutu og dobbeltsporseksjon ved Sande sentrum, begge parseller i Sande kommune.

Konsekvensutredning for disse parsellene vil bli gjennomført ihht "finmasket" Konsekvensutredningsprogram som beskrevet i kap.4.5 i denne melding. Konsekvensutredning på "grovmasket" nivå for planutredningen/fylkesdelplanen, og "finmasket" konsekvensutredning for ovenfornevnte parseller vil bli lagt ut til offentlig ettersyn samtidig. Forventet tildeling av sysselsettingsmidler til bygging i 1993, har gjort det nødvendig å forsere planleggingen for disse to parsellene.

2.3 Medvirkning og informasjon

Planarbeidene med konsekvensutredninger vil bli gjennomført etter bestemmelsene i Plan- og bygningsloven om samråd, offentlighet og informasjon. Dettet innebærer at det som en integrert del av plan- og utredningsarbeidet, vil bli drevet aktiv opplysningsvirksomhet overfor myndigheter og etater i kommunene, i fylket og i staten, samt til berørte parter og organisasjoner med interesse i planarbeidet.

Da utredningsfasen skal ende opp i fylkesdelplaner, forutsettes det at kontakten mot kommunene skjer via fylkeskommunen etter vanlig praksis for fylkesplaner. Arbeidet videre med kommunedelplaner vil imidlertid skje i direkte samarbeid med kommunene.

2.4 Framdriftsplan for prosjektet.

Følgende skisse angir, noe ideelt, framdriften i prosjektet fra planleggingsstart til ferdig anlegg. Etter utredning/fylkesdelplan vil prosjektet bli inndelt i hensiktsmessige parseller for videre planlegging og bygging. Utbyggingstakten er avhengig av NSBs prioritering av prosjektet og at bevilgninger blir gitt i en størrelsesorden som muliggjør en effektiv fremdrift. Denne utredningen vil også anbefale i hvilken rekkefølge delprosjektene bør gjennomføres, og den videre planlegging prioriteres etter dette.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Fylkesdelplan	—————								
Kommunedelplaner		—————							
Reguleringsplaner	(1)	—————							
Grunnerverv	(1)		—————						
Byggeplaner			—————						
Anlegg		(1)	————— →						

Fremdriftsplan for prosjektet.

(1) Gjelder parsellene ved Sande og Skoger.

3. UTREDNINGSPROGRAM

3.0 Innledning

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. Dette vil si at man må gjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur (traséer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person-og godstrafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning.

Planen skal sikre en moderne trasé for jernbane med tilstrekkelig kapasitet mellom Drammen og Skien. Konsekvensutredningen skal belyse de forhold som er relevante for å gjøre de riktige valg.

For å kunne gjennomføre en dekkende konsekvensutredning er det utbyggers oppfatning at arbeidet kan to-deles. En del som omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredning/fylkesdelplannivå for hele strekningen, og en "finmasket" konsekvensutredning, knyttet til kommunedelplan-/reguleringsplanleggingen som utarbeides for parseller på strekningen. I denne meldingen er det i kap. 4.5 foreslått et "finmasket" konsekvensutredningsprogram for parsellene ved Sande og Skoger.

Arbeidsprogrammet forutsettes gjennomført og bekostet av utbygger.

3.1 Traséalternativer og arealbruk

Med utgangspunkt i de trasé-omlegningene som er beskrevet tidligere i meldingen, vil hvert enkelt alternativ bearbeides nærmere. Det forutsettes en detaljeringsgrad tilsvarende kartmålestokk 1:50.000 eller 1:10.000. Det utarbeides arealbrukskart i tilknytning til hvert av de fysiske alternativene (traséer og stasjoner), med redegjørelse for arealinngrepenes omfang fordelt på ulike arealtyper.

3.2 Stasjonslokalisering og utforming

En modernisering av Vestfoldbanen medfører endringer i forutsetningene for såvel byene på strekningen som for stasjonene. Stasjonenes lokalisering og innhold er viktig sett på bakgrunn av den nye markedssituasjonen.

I planutredningen vil det med utgangspunkt i Persontrafikkdivisjonens mål og retningslinjer for stasjonsutvikling bli beskrevet hvilke funksjoner og servicenivå det bør legges opp til for IC-stasjonene.

Problemstillingene vil på dette planleggingsnivået bare ha en generell tilnærming.

3.3 Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader

Kostnadsberegninger legges opp etter et nøyaktighetsnivå på +/-30 % for planutredning/fylkesdelplaner. Dette tilsvarer utredningsnivå etter NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP).

3.4 Markedsanalyser/driftsopplegg

Det gjennomføres egne markedsanalyser som delprosjekt både for persontrafikk og godstrafikk. På grunnlag av markedsanalysen vurderes alternative driftsopplegg. Målet er å komme fram til en optimal, samlet løsning for persontrafikk og godstrafikk.

Markedsanalysene utføres med forskjellige forutsetninger når det gjelder jernbanens tilbud (frekvens, kjøretid, pris) og andre parametre som påvirker reiseetterspørselen (f.eks. reisekostnader med bil, vegutbygging, avgifter osv.).

3.5 Transportkostnader

Fremføringskostnader

Det beregnes tids og distanseavhengige kostnader for person og godstrafikk. Disse kostnadene vil være avhengig av det tilbud som legges til grunn. Her vil dagens tilbud være referansegrunnlaget.

Tidsforbruk og tidskostnader

Tidskostnader beregnes for ulike trafikantgrupper (tjenestereiser, reiser til/fra arbeid og fritidsreiser). Prissettingen gjøres ut fra trafikantenes reisehensikter.

3.6 "Grovmasket" konsekvensutredningsprogram

3.6.1 GENERELT

I det beskrevne program for konsekvensutredning vil dette være todelt. Første del (kap. 3.6) vil omfatte konsekvensutredningsprogram for planutredning/fylkesdelplaner på "grovmasket" nivå. Andre del vil beskrive konsekvensutredningsprogram på "finmasket" nivå for reguleringsplaner nevnt under pkt. 2.2. (Jfr.kap. 4.5). "Finmasket" konsekvensutredningsprogram for øvrige parseller på strekningen, vil først bli endelig fastlagt etter høring av planutredning/fylkesdelplan for hele strekningen.

3.6.2 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ

3.6.2.1 Luftforurensing

Omfanget av redusert utslipp av flere luftforurensende komponenter som følge av omfordelt transportarbeide skal beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer (pkt. 3.4) vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både person- og godstransport medtas. Betydningene av utslippsreduksjonene vil bli vurdert både i globalt, regionalt og lokalt perspektiv. I lokalt perspektiv vil det bli vurdert om overført trafikk fra veg vil kunne gi utslag med hensyn til reduserte soner med luftforurensende konsentrasjoner over gjeldende grenseverdier. Sannsynligvis vil dette ikke være tilfelle. I regionalt og lokalt perspektiv vil reduserte utslipp til luft bli vurdert i forhold til samferdselssektorens totale bidrag og i forhold til totale nasjonale bidrag.

Eventuelle forskjeller mellom alternative utbyggingskonsept/-alternativer vil bli vurdert, men det er ikke forventet merkbare forskjeller.

3.6.2.2 Klimaendringer

Det vil bli foretatt en vurdering av hvilke positive virkninger endringene i transportarbeidet vil gi for klima pga. endret CO₂-utslipp og andre klimagasser. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen av utslippsreduksjonen. Både persontransport og godstransport medtas. Det vurderes hvor stor utslippsreduksjonen er i forhold til bl.a. totale klimagassutslipp fra samferdselssektoren og hvor stor tiltakets bidrag er med hensyn til å nå nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp.

Vurderingene vil kun bli utført på utrednings-/fylkesplannivå og ikke på kommunedelplannivå. Det vurderes som mest interessant å vurdere effekten av hele tiltaket og ikke effekten av utbygging på delstrekninger. Effekten av utbygging på delstrekninger er minimal.

Med hensyn til lokalklimatologiske vurderinger vil det bli påpekt mulige problemområder som man må være oppmerksomme på. For å vurdere konsekvensene nærmere er det en forutsetning at traséene er mer detaljert kartfestede, og mer detaljerte vurderinger vil skje i hovedplan/kommunedelplanarbeidet.

3.6.2.3 Støy/vibrasjoner

Støyforholdene vil bli utredet på et overordnet nivå. I denne fasen vil det måtte bli foretatt endel forenklinger, men vurderingene vil gi et tilstrekkelig grunnlag for å beskrive hovedlinjene i forskjeller i støybildet og belastningen ved basisalternativet og de forskjellige utbyggingsalternativene.

Forenklingene må gjøres med hensyn til støy fra fremtidig materiell, trafikkgrunnlag, trafikkfordeling, trasè, terreng og bebyggelse. På grunn av at traséene ikke er detaljbestemt er det ikke hensiktsmessig på nåværende nivå å angi eksakt antall personer som vil bli berørt i forskjellige støysoner. Dette vil bli foretatt i kommunedelplanarbeidet.

Det vil bli beregnet støykote 60 dB(A) på en forenklet måte (mest ugunstig terreng) for delstrekninger. Støysonens utbredelse vil bli angitt for typiske snitt. Overslag over berørt bebyggelse vil skje på grunnlag av inndeling av bebyggelsen i noenlunde ensartede soner (bysoner, spredtbygde soner, ubebygde soner). I tillegg vil det bli foretatt tilsvarende forenklete beregninger for 55 dB(A) utbredelsen på noen kritiske snitt.

Beregningene utføres både uten skjerming og med en 2m høy skjerm langs hele strekningen. Dette vil danne grunnlaget for å si noe om effekten av mulig skjerming.

3.6.2.4 Landskap, kulturmiljø og naturvernområder

Generelt

Kulturmiljø omfatter her både miljø og sammenhenger rundt elementer og landskapsområder, kulturminner (etter-reformatoriske) og fornminner (før-reformatoriske). Verneinteressene innen landskap, kulturmiljø og naturvern beskyttes av lovverket gjennom Lov om kulturminner, Lov om Naturvern og Plan- og bygningsloven.

Anskaffelse av registreringsmateriale avgrenses til overordnede utredninger om temaene, og fylkets miljøvernavdeling er hovedkontakt. Gjennom detaljeringsgraden i registreringsmaterialet, blir detaljeringsgraden for konsekvensutredningen langt på veg lagt.

En beskrivelse av verneobjekter og områder med verneverdi skal foreligge så fylldig som mulig ut fra registreringsmaterialet. For å beskrive verdier brukes verdikriterier angitt i Nordisk Ministerråds arbeide: Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen.

For fagområdet gis innledende en oversiktlig beskrivelse som skal fungere som en referanseramme for vurdering av objekter og enkeltelementers betydning. Denne rammen er et hjelpemiddel både for forståelse av regionale landskapstrekk og identitet/forståelse og økologiske hensyn.

I den innledende delen benyttes en oppdeling vist i Miljørapport 1987:3 fra Nordisk Ministerråd. Denne er også hovedkriterier for beskrivelse av ulike landskapsregioner.

1. Naturgrunnlag, geologi, landform, klima og vegetasjon
2. Arealbruk, historisk utvikling og nåværende arealbruk, viktige trekk
3. Bebyggelse og andre kulturspor. Overordnet beskrivelse
4. Landskapets totalinntrykk, åpenhet og skalaforhold.

Landskap og kulturmiljø

Det gis en innledende beskrivelse med formål å gi et bilde av de regionale referanserammene innen tiltaksområdet. Landskapsregionenes karakter og sårbarhet for inngrep vurderes.

For analyseområdet, som er foreløpig definert til en ca. 1 mil bred sone langs linjeinngrepet, utarbeides et høydelskart i målestokken 1: 50 000. Dette gir mulighet for vurdering av virkningen av inngrepet i forhold til åpenhet og skalaforhold. Kartet kobles til topografisk

kartverk i M711-serien som viser forholdet mellom skog, dyrka mark og bebyggelse. Kartene er hjelpemidler/arbeidsunderlag for å forstå den innledende beskrivelsen av regionale variasjoner og karaktertrekk.

Det foretas en redgjørelse for berørte områder og enkeltelementer, vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak. Verdifulle landskapsområder og kulturmiljø fremstilles på kart i 1:50.000. Områder og elementer av betydning markeres, nummereres og beskrives ihht registreringsmaterialet. Verdien av området/objektet beskrives ved hjelp av konvensjonelle vernekriterier som sjeldenhet, typiskhet, representativitet osv.

*** Landskap:**

Inngrepets virkning ifht landskapsbilde/verdifulle områder beskrives gjennom stikkordene:

- Inngrepets forhold til landskapets skala og sårbarhet: Inngrepets rolle. Vil inngrepet ha en vesentlig påvirkning på det fysiske miljø (inkl. fjernvirkning)?
- Vil tiltaket medføre at landskapsformer eller landskapselementer går tapt? (Horisont-linjer, linjedrag, biotoper, vannløp, og randsoner)
- Lokalisering ifht landskapsform og vegetasjon, evtl. barrierevirkning.

Videre beskrives en linjeføring ifht terrenget, forhold til randsoner, silhuettvirkning, store fyllinger og skjæringer og virkning ut over selve linjen. I denne fasen foretas storskala-vurderinger; eksempelvis: Vil fyllinger/skjæringer bli større enn 20m?

- Kan tiltaket tilføre landskapet positive kvaliteter?
- I hvor stor grad kan avbøtende tiltak dempe de eventuelle negative konsekvenser for landskapsbildet og opplevelsesverdiene i landskapet?
- Virkninger for landskapet i anleggsperioden, grovvurdering.

*** Kulturmiljø**

Bebyggelse og kulturskapte elementer spesifiseres: Byggeskikk, landbruksbebyggelse, herregårder, bygdebyer, annen bebyggelse, kirker (spesielt middelalder).

Øvrige faste kulturminner spesifiseres: Gammel kulturmark, andre faste kulturminner i jordbruksmiljø, tekniske kulturminner som vegger, militære anlegg, industri, historiske parker, kulturmiljøer (det mytiske landskap) og fornminner.

Registreringsmateriale og foreliggende vurderinger foretatt av fylkeskonservator avgrensers nivået i denne fasen. Benyttet materiale er Økonomisk kartverk (fornminner), SEFRAK-registret og gjennomført feltarbeide innenfor deler av planområdet. Angivelse av verneverdige bygninger og objekter samt fornminnefunn angis som lokalitet uten nærmere spesifisering.

Det gis også en grov vurdering av forventet funnpotensiale i områdene langs trasèen.

Følgende vurderinger foretas:

- Endrer tiltaket landskapets kulturhistoriske innhold?
- Vil verdifulle kulturminner eller deler av kulturmiljøet kunne gå tapt eller få underordnet betydning som følge av tiltakets plassering, utforming eller ringvirkninger?
- Er det fare for at tiltaket berører eller påvirker ukjente kulturminner under overflate?
- Kan eksisterende kulturmiljø tilføre tiltaket positive kvaliteter? Kan tiltaket tilføre miljøet positive kvaliteter? Kan verdifulle eksisterende elementer i kulturmiljøet gis økt verdi gjennom tiltaket?
- Vil tiltaket påvirke befolkningens muligheter til å oppleve verdifullt landskap, kulturmiljø eller kulturminner?

Naturvernområder

Formålet er å registrere og vurdere virkningen på naturvern og viltinteresser modernisering av Vestfoldbanen vil ha for det aktuelle området. Det gis også en grov vurdering av mulighetene for avbøtende tiltak. I utredningen på fylkesplannivå er trasèens nøyaktighetsgrad slik at en for en stor del bare kan peke på mulige konfliktområder.

Nødvendig registreringsmateriale innhentes fra fylkesmannens miljøvernavdeling. Nivået på konsekvensvurderingene gjenspeiles av nivået på materialet. Detaljeringsgrad blir bestemt ut fra målet om å gi en mest mulig faglig riktig rangering av traséalternativer, men ikke utover de rammene fylkesplannivå forutsetter. Det vil si at tiltakets konsekvenser vurderes for naturelementer som inngår i følgende hovedkategorier:

1. Vernede områder/lokaliteter etter naturvernloven
2. Verneverdige områder
3. Registreringer fra fylkesmannens miljøvernavdeling av særlig betydning for vilt og fisk.

Innledningsvis beskrives naturforhold og naturkvaliteter for det aktuelle området. I denne beskrivelsen legges det vekt på elementer som har betydning i et større perspektiv (regionalt, nasjonalt og internasjonalt). Videre blir det lagt vekt på å beskrive særtrekk ved natur og økologi i regionene inngrepet foregår. Dette vil skape en grundigere forståelse av de vurderinger som er gjort i konsekvensanalysedelen (f.eks. trekkvaner for storvilt, tettheter osv.). På bakgrunn av erfaringer ved andre jernbaneanlegg i landet omtales problemfeltet elg/jernbane ut fra den utforming og hastighetsnivå det framtidige anlegg vil ha. Dette sees i relasjon til storviltets biologi i regionen.

I analysen vil kriterier som grad av sjeldenhet, sårbarhet, truethet, representativitet osv., danne grunnlag for vurdering av traséene. Det vil under vurderingen bli tatt hensyn til muligheter for avbøtende tiltak og den forventede effekt av disse.

Prosjektets virkninger vil bli vurdert for de ulike fasene av prosjektets levetid. Endel effekter er bare knyttet til anleggsfasen mens andre er knyttet til selve driften av anlegget.

3.6.3 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE

3.6.3.1 Energiforbruk

Tiltakets totale virkninger på energiforbruket beregnes. Virkningene kommer som følge av overført person- og godstransport fra mer energikrevende transportformer enn jernbane. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningene. Forbruket av forskjellige energityper ved forskjellige transportformer beskrives, og betydningen av at jernbanen i hovedsak benytter elektrisitet vurderes.

Beregningene vil bli foretatt på utrednings-/fylkesdelplannivå og ikke senere på kommunedelplannivå. Mulig overført trafikk som er basis for beregningene forutsetter bygging av tiltaket på hele strekningen og ikke delstrekninger.

Eventuelle forskjeller mellom alternative utbyggingskonsepter vil bli vurdert, men det er ikke å forvente merkbare forskjeller mellom disse.

3.6.3.2 Driftsforholdene i landbruket og skogbruket

Banen går gjennom store jord- og skogbruksarealer. Tiltakets betydning for driftsforholdene vil i utredningsfasen bli vurdert ut fra kjennskap til kvaliteten på områdene (JAV-klassifisering, arealbruk og tilgjengelighet).

På grunn av at alternativene bare prinsippmessig angis, beregnes et omtrentlig anslag for forbrukt areal av kategoriene:

- dyrket mark
- dyrkbar mark
- skog

Antall berørte gårdsanlegg vurderes ikke, men det omtales i hvilken grad ny arrondering vil gi driftsulemper pga endret tilgjengelighet.

Planimetrering og vurdering på Økonomisk kartverk, bonitetskart i 1:20.000, og kart med angivelse av JAV-kategorier vil bli utført. Deretter gis en sammenfattende vurdering. Det benyttes en gjennomsnittsbredde for arealbruk.

3.6.4 TILTAKETS SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER

3.6.4.1 Trafikkulykker

Endringer i antall ulykker som følge av overføring av person- og godstransport fra vegtransport og eventuelt fra lufttransport beregnes. Prognoser for mulig overført trafikk fra forskjellige transportformer vil danne grunnlaget for beregningen. Det må innhentes informasjon om personskaderisiko for nye tog med høyere hastigheter i forhold til dagens tog. Herunder vil bedringer som følge av fjerning av planoverganger tas med.

Mulig overført trafikk som er basis for beregningene forutsetter bygging av tiltaket på hele strekningen og ikke delstrekninger.

Eventuelle forskjeller mellom utbyggingsalternativene vil bli vurdert, men det er lite trolig at slike forskjeller vil være merkbare.

3.6.4.2 Næringsliv og sysselsetting

Det defineres en egen delutredning som har til hensikt å få belyst de viktigste virkningene av modernisering av Vestfoldbanen, for norsk næringsliv som helhet, og for næringsliv og sysselsetting i Vestfold og Grenland.

I utbyggingsfasen beregnes direkte og indirekte leveranse- og sysselsettingsvirkninger av utbyggingstiltaket både på nasjonalt og regionalt nivå. Det vil her bli brukt en forenklet kryssløpsmodell som benytter nasjonale virkningskoeffisienter basert på planleggingsmodellen MODIS.

I driftsfasen vurderes virkningene av en modernisert Vestfoldbane for utvikling av næringsliv og sysselsetting, både i de regioner banen går igjennom, og for utviklingen av Oslofjordområdet som helhet. Tilknytning til annen infrastruktur i området og jernbanetilknytning til markedene i Europa vil også bli vurdert i denne sammenheng. Det samme gjelder stoppmønsteret i regionen.

Virkningene av prosjektet på regionalt nivå i Vestfold og Telemark vil bli beregnet ved hjelp av den regionale planleggingsmodellen PANDA.

3.6.4.3 Utbyggingsmønster og boligbygging

Utbygging av en modernisert Vestfoldbane vil kunne skape en betydelig regional utbyggingsaktivitet som følge av økt utflytting fra Oslo-området. Utbygging av jernbanetilbudet legger også sterke føringer på utbyggingsmønsteret i de områder jernbanen går igjennom.

For å analysere disse forhold vil vi benytte PANDA til å beregne befolkningsutviklingen på regionalt nivå i Vestfold som følge av endrede flytterater, og som følge av drift av en modernisert Vestfoldbane. Befolkningsutviklingen gir i sin tur grunnlag for beregninger av endringer i regionens utbyggingsmønster som følge av en modernisert bane. I dette arbeidet vil vi samarbeide nært med Vestfold Fylkeskommune, slik at fylkeskommunens ønsker kommer frem, og slik at fylkesplanens målsettinger så langt som mulig kan bli lagt til grunn.

3.6.4.4 Sosiale og velferdsmessige forhold

En modernisering av Vestfoldbanen bringer området nærmere Oslos sosiale og kulturelle innflytelsesområde og kan føre til endrede sosiale samhandlingsmønstre og økt bruk av Oslo-området sosiale og kulturelle tilbud. Disse forhold vil bli tatt opp og drøftet nærmere under forannevnte delutredning.

3.6.4.5 Friluftsliv og rekreasjon

Formålet er å registrere og vurdere eksisterende og evt. potensielle friluftsinnteresser ifht. konflikter modernisering av Vestfoldbanen vil ha. Forslag til avbøtende tiltak skal gis.

Delområdet friluftsliv bygger på den samme referanserammen som gis under delområdet landskap, kulturmiljø og naturvern.

Grunnlagsmaterialet benyttes både på fylkes- og kommuneplannivå. På fylkesdelplannivå vil fylkesplan og -delplaner, samt handlingsplaner være viktige kilder for å fange opp satsingsområder og prioriteringer innenfor fylkene. Spesielt viktig vil kysten og store sammenhengende marka-områder være. Gjennom DNT, og andre friluftsliv- og idrettsforeninger vil det bli innhentet turkart.

Kommuneplanens arealdel gjennomgås. Generelt vil friluftsinnteressene bli avspeilet i kommuneplanen gjennom sikrede friområder og landskaps-/naturvern-/friluftslivsområder med varierte utbyggingsrestriksjoner.

Eventuelle tema/ sektorplaner som beskriver eller berører friluftsinnteressene, er også kilder i denne fasen. Der det er blitt gjennomført FRIDA-registreringer vil disse bli brukt for beskrivelse av berørte områder.

Vurderinger foretas overfor:

- Kystlinjen og viktige vassdragsområder, bymarker og store sammenhengende friluftslivsområder.
- Spesifisering av friluftsinnteressene i de berørte områdene gjøres. Dvs. inndeling i friluftslivsanlegg, turvegdrag, friområde, nærområde og utfartsområder. Kvalitet/verdi vil bli overordnet vurdert ut fra foreliggende registreringsmateriale. Avstand, tilgjengelighet, beliggenhet er begreper som områdene beskrives ut fra. Mulige konflikter og avbøtende tiltak blir beskrevet.

Vurderingen skal gi grunnlag for valg av utbyggingskonsept/-alternativ mht. friluftsliv og opplevelseskvaliteter i landskapet. Generelt er det viktig å påpeke de mange sammenfallende interesser mellom friluftsliv og rekreasjon, med natur og kulturinteresser. Dette vil bli gjort spesielt med hensyn til beskrivelse av kvalitet, innhold, variasjon, intensitet og helhet. Typiske eksempler kan være gamle ferdselsårer, kulturmark, fiskeplasser, vann og utsiktspunkter.

3.6.5 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Lokale konsekvenser i anleggsperioden vil kunne være betydelige i kortere tidsrom. For å kunne klargjøre konsekvensene må omfanget av anleggsdriften defineres. Deretter vurderes de støymessige og luftforurensningsmessige virkningene. Eventuelle langsiktige skadevirkninger på omgivelsene som følge av anleggsmaskiner og transport til/fra anlegget vil også bli vurdert.

3.6.6 TRAFIKANTENES OPPLEVELSER

Det foretas en vurdering av de ulike alternativer med hensyn til hvilke synsinntrykk de reisende vil oppleve. I hvilken grad banen går gjennom tunneler eller følger natur- og kulturlandskapet eller berører/går gjennom byer/tettsteder beskrives.

3.7 Sammenstillende analyser

For valg av utbyggingskonsept/-alternativ lages en sammenstilling av de alternativer som er utarbeidet. De sammenstillende analysene vil bli delt i to hovedkapitler:

Bedriftsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter forhold som:

- rammebetingelser
- tekniske forhold
- markedsvurderinger
- driftsopplegg
- bedriftsøkonomi

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Denne delen omfatter forhold som:

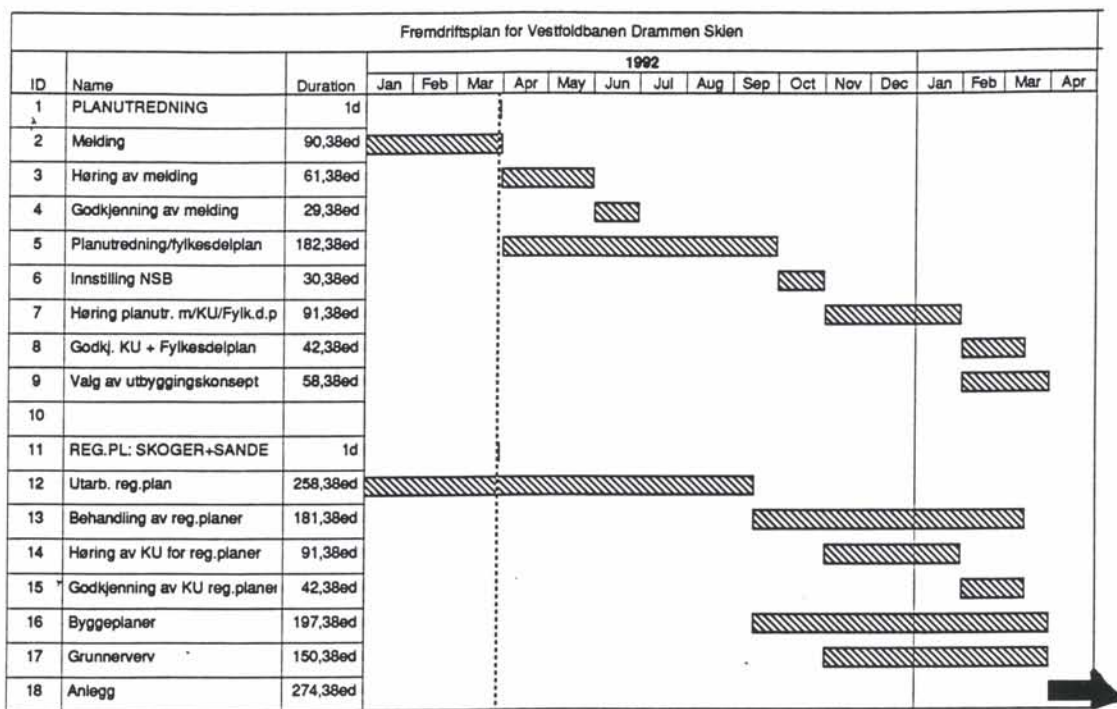
- konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn
- anleggskostnader
- vedlikeholdskostnader
- fremføringskostnader
- tidskostnader
- regionaløkonomiske vurderinger
- nasjonaløkonomiske vurderinger

3.8 Program for videre planlegging

Til sist i utredningen redegjøres for programmet for videre planlegging etter Plan- og Bygningslovens § 20 om kommunedelplaner, med angivelse av framdrift for de enkelte parseller.

3.9 Framdrift for utredningen

For selve utredningsfasen legges arbeidet opp etter følgende framdriftsplan:



Som det framgår av figuren har man på meldingstidspunktet allerede startet med selve utredningen. Meldingens innhold er imidlertid tilpasset de opplysninger som er tilgjengelige på meldingstidspunktet. Etter høringsfristens utløp vil det bli vurdert om det er behov for å endre innhold og framdrift i selve utredningsfasen.

Etter at utredning/fylkesdelplanutkastet er ferdig utredet vil denne bli lagt ut til offentlig høring i perioden som vist på fremdriftsplanen. Etter eventuelle revisjoner vil så NSB velge et utbyggingsalternativ for videre planlegging. Merk at reguleringsplaner for Sande og Skoger med "finmasket" konsekvensutredning, legges ut til offentlig ettersyn **samtidig** med planutredning/fylkesdelplaner.

4. KOMMUNEDELPLANER/REGULERINGSPLANER

4.1 Generelt

Planleggingen vil skje i henhold til Plan og Bygningslovens bestemmelser for kommune(del)planer og reguleringsplaner. Rekkefølgen og framdriften i dette planarbeidet vil være et resultat av planutredningen med de hovedprinsipper og prioriteringer som framkommer der.

Kommunedelplanene vil omfatte delstrekninger som det er naturlig å se i sammenheng. Reguleringsplanene vil utarbeides nærmere knyttet til de enkelte byggeetappene.

Beskrivelse av konsekvenser tilpasses plannivået og inngår som en del av plangrunnlaget. For kommune(del)planene vektlegges konsekvenser som har betydning for endelig valg av trasé (i prinsippet kartmålestokk 1:5000), mens reguleringsplanene vil ivareta de mest lokale konsekvenser (kartmålestokk 1:1000).

Den "finmaskede" konsekvensvurderingen vil inngå i kommunedelplanene/reguleringsplanene og behandles som en del av disse. Forslag til program for "finmasket" konsekvensutredning vil bli lagt frem i forbindelse med utlegging av planutredning/fylkesdelplaner til offentlig ettersyn. (Gjelder ikke for parsellene Sande og Skoger, hvor forslag til "finmasket" KU legges frem i kap. 4.5 i denne melding.)

For to parseller er det igangsatt arbeide med reguleringsplaner. Dette gjelder en parsell (kurveutretting) ved Skoger i forbindelse med ny E 18 og en 6,5 km dobbeltsporseksjon ved Sande. Jfr. forøvrig kap. 2.2

Begge planer utføres i henhold til hovedplanen utarbeidet i 1991. Denne hovedplanen ble utarbeidet i forbindelse med Sande kommunes arbeide med sin Kommuneplan i 1991. Deler av hovedplanen er behandlet i Kommuneplanen.

Ved Skoger (Drammen kommune) inngår kurveutrettingen i reguleringsplanen for ny E 18. Reguleringsplan for krysningsporforlengelse mot syd fram til Gutu (Sande kommune) forutsettes oppstartet i nærmeste framtid. I Sande er aktuell trasé vist i kommuneplanen, og reguleringsplanarbeider er varslet igangsatt.

Reguleringsplanene ventes å kunne bli fremmet til behandling samtidig med planutredningen for Vestfoldbanen.

Fremdrift:

Kurveomleggingen ved Skoger inngår i bygging av ny E 18 og gjennomføres som en del av denne. Byggeperiode antas å bli fra 1993 til 1995.

Planleggingen av dobbeltsporseksjonen ved Sande er igangsatt som følge av mulige bevilgninger i 1993. Bygging antas å starte våren 1993 med ferdigstillelse ultimo 1994.

Øvrig program for kommunedelplanleggingen og reguleringsplanleggingen vil bli utarbeidet i forbindelse med planutredningen.

4.2 Traséalternativer og arealbruk

I planutredningen vil utbyggingskonsept/-alternativ bli valgt. De alternativene som gjenstår vil bli bearbeidet fullt ut med tanke på konsekvensanalyse og planfremstilling.

I de tilfeller der alternativene i vesentlig grad påvirker mulighetene for fremtidig arealbruk eller aktivitet i området skal dette analyseres og beskrives med tanke på konsekvensanalysen.

Det forutsettes en detaljeringsgrad tilsvarende en kartmålestokk 1:5000 for kommunedelplaner, og 1:1000 for reguleringsplaner.

Ved Skoger er traséen tilpasset E 18 og følger ellers gammel trasé. Ved Sande bearbeides tre ulike traséer som beslutningsgrunnlag for endelig valg av trasé.

4.3 Stasjonslokalisering og utforming.

En totalvurdering av linjeføring og stasjonslokalisering i den enkelte by/tettsted vil være en sentral problemstilling. Viktige momenter i denne sammenheng er markedets størrelse, byplanmessige forhold og kommunale/regionale målsettinger.

* Markedsanalyser

Det vises her til det som utføres i programmets kap.3.4

* Byplanmessige forhold

I utgangspunktet bør det legges opp til egne analyser av byene. Omfanget av disse analysene må sees i sammenheng med i hvilken grad en fremtidig jernbane og stasjon vil påvirke omgivelsene. Dette er en oppgave som kommune, fylkeskommune, vegvesen og NSB bør kunne gå sammen om å løse. Disse analysene skal belyse byens fysiske form og innhold(historikk, bebyggelsesstruktur, bygningstyper, områdekarakter osv.). For NSBs del er det først og fremst jernbanens linjeføring og stasjonens plassering i forhold til de viktigste trafikkårene og knutepunktene som er viktig å få vurdert. Slike vurderinger gjøres på bakgrunn av innhentete opplysninger vedrørende kollektivtrafikk, biltrafikk og gang-/sykkeltrafikk.

* Kommunale/regionale målsettinger

Disse oppklares som en del av planprosessen i samarbeide med vedkommende kommune/fylke.

Videre må det foretas en analyse av stasjonenes arealbehov. Denne analysen baseres på vurderinger omkring stasjonstype (planutredning/fylkesdelplaner) og korrespondanseforhold.

4.4 Anleggskostnader / Vedlikeholdskostnader.

Investeringene i infrastruktur dekkes over statsbudsjettet som prioritert i Norsk Jernbaneplan. Det gjennomføres en kostnadsberegning etter en nøyaktighet på +/- 20 %. Kostnadene fordeles på aktuelle kostnadsbærere. Beregningene baseres på NSBs "Retningslinjer for prosjektgjennomføring" (REP).

Foreløpige kostnads kalkyler for dobbeltsporseksjonen ved Sande er ca. 200 mill. kr. Foreløpige kalkyler for dobbeltsporseksjon ved Skoger, inkludert omlegging i forbindelse med E-18, er ca. 120 mill. kr.

4.5 "Finmasket" konsekvensutredningsprogram

Dette er et forslag til program til gjennomføring i arbeidet med reguleringsplaner for Sande og Skoger.

4.5.1 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR MILJØ

4.5.1.1 Luftforurensning

Effekten på delstrekninger som følge av utbygging vurderes i utgangspunktet å være minimal. Det er derfor ikke forutsatt videre beregninger på dette plannivået. Dersom det vil bli utarbeidet endrede prognoser for overført trafikk vil beregningene bli justert ihht endrede forutsetninger.

4.5.1.2 Klima

Det kartlegges om eksempelvis store skjæringer eller fyllinger kan føre til lokalklimatiske endringer, og hvilke områder som vil bli berørt. Avbøtende tiltak vurderes. Ved Sande og Skoger er det ingen store skjæringer eller fyllinger som ventes å føre til lokalklimatiske endringer.

4.5.1.3 Støy og vibrasjoner

Med bakgrunn i togtyper, hastighet, tyngder, lengder, og frekvens beregnes støyen i området inntil linjen. Tiltak vurderes og effekten av tiltakene angis. Grensen for tiltak utendørs settes til 60 dB(A). Det vil her bli lagt spesiell vekt på støyforholdene i tettstedene.

Mulige problemområder på grunn av vibrasjoner kartlegges og vurderes, og avbøtende tiltak angis.

Støyberegninger utføres og nødvendige skjermingstiltak inngår i reguleringsplanene ved Sande og Skoger. Skjermingstiltakene vurderes også ut fra landskapsmessige virkninger. Spesiell vekt legges på tiltak nær Sande sentrum. Ved Sande sentrum vurderes spesielt vibrasjoner og eventuelle avbøtende tiltak.

4.5.1.4 Landskap, kulturmiljø og naturvernområder.

Landskap

Følgende vurderinger forutsettes belyst:

- Detaljert gjennomgang av traséene med hensyn til virkning på landskap.
- Visualisering av inngrepet. Arbeid på stor målestokk (1:10.000 f.eks.).
- Forslag til konkrete avbøtende tiltak med materialbruk etc.
- Vurdering av etterbruk og tilbakeføring av gamle sporområder.

Begge planene, Sande og Skoger, omfatter områder som i hovedsak er jordbruksområder. I begge planene vil landskapsmessige virkninger vurderes og tiltak inngå i planene.

Kulturmiljø

Her kan det gis en sannsynlighetsanalyse fra fylkeskonservators side som er mer presis enn den blir under planutredningen. Erfaringskriterier benyttes for å nærmere kunne kartfeste hvor man kan forvente å finne fornminner. Det vil videre måtte foretas feltregistreringer i denne fasen. Da kan følgende vurderinger gjøres:

- Vil særskilt verneverdige kulturminner eller deler av kulturmiljøet bli berørt av tiltaket og kreve sikring, flytting eller dokumentasjon?

- Vil tiltaket kreve frigivning av fredete kulturminner?

- Virkning for kulturmiljøet under anleggsfasen, grovvurdering.

Også med hensyn til kulturmiljøet vil det bli lagt spesiell vekt på tettstedene.

Naturvernområder, plante og dyreliv

På dette plannivået vil tiltakets konsekvenser bli vurdert mer detaljert opp mot enkeltelementer innen de tre hovedkategoriene som nevnt i kap 3.6.2.4. Konsekvensene vil bli grundigere beskrevet. En vil komme nærmere inn på virkningene for:

- Storvilt - trekkveger og viktige vinterbeitelokaliteter
- Skogsfugl, - spillplasser og særlige gode biotoper
- Sjeldne/sårbare arter, - hekkelokaliteter, leveområder
- områder med særlig høye diversitetsverdier
- Større sammenhengende naturområder
- Gyte- og oppvekstområder for fisk
- Geologiske karakterforekomster

Avbøtene tiltak vurderes mer detaljert.

I den grad det er nødvendig med mer detaljert registreringsmateriale vil dette innhentes via kommunene og eventuelle organisasjoner. For fagområdet er imidlertid mye av registreringsmateriale samlet i miljøvernavdelingene.

Begge planer, Sande og Skoger, omfatter områder som i hovedsak er jordbruksområder, men det er registrert flere vilttrekk som trasèene berører. Fra miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen i Vestfold er påpekt at daldragene ved Tollerudelva og Vesleelva har stor betydning som passasjer i jordbrukslandskapet. Det er derfor viktig å holde disse åpne for kryssing både for mennesker og vilt.

4.5.2 TILTAKETS KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSENE

4.5.2.1 Energiforbruk

Det er ikke forutsatt å være behov for ytterligere utredninger utover det som blir gjort under planutredningen. Kun evt. justeringer i forbindelse med evt. endringer i trafikk tallene.

4.5.2.2 Driftsforholdene i landbruket og skogbruket.

Baneomleggingens betydning for arealforbruk og driftsforhold kvantifiseres. Faktorer som oppdeling av jord- og skogsområder samt tilbakeføring av arealer tas med ved vurderingen.

På eiendomsnivå vurderes konsekvensene for landbruket ved mer detaljert fastsetting av trasèen. Det vil bli sett på direkte og indirekte virkninger av tiltaket og angivelsen av forbrukt areal vil være mer detaljert. Mulighetene for tilbakeføring av areal vurderes.

Tema:

- Arealregnskap:
 - dyrket mark
 - dyrkbar mark
 - skog, høy, middels, lav bonitet
- berørte gårdsanlegg
- berørte eiendommer
- arrondering
- tilgjengelighet
- klimatisk påvirkning

Vurderingsfaktorer vil være:

- driftsform
- produksjonspotensiale
- avbøtende tiltak

Traséene ved Sande og Skoger går i stor grad gjennom jordbruksområder. Tiltak for å sikre god adgang til områdene vurderes sammen med mulighetene for jordskifte og tilbakeføring av areal der nåværende linje fjernes.

4.5.3 TILTAKETS SAMFUNNMESSIGE KONSEKVENSER

4.5.3.1 Trafikkulykker

Det er ikke forutsatt beregninger av antall ulykker under reguleringsplanleggingen, dersom ikke særlige forhold tilsier dette.

4.5.3.2 Næringsliv og sysselsetting.

Det er ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger utover det som blir gjennomført under planutredningen.

4.5.3.3 Utbyggingsmønster og boligbygging.

Det er ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger utover det som blir gjennomført under planutredningen.

4.5.3.4 Sosiale og velferdsmessige forhold.

Det er ikke forutsatt at det vil være behov for ytterligere utredninger utover det som blir gjennomført under planutredningen.

4.5.3.5 Friluftsliv og rekreasjon.

Grundige registreringer og vurderinger foretas gjennom kontakt med brukerorganisasjoner og ansvarlige for fagområdet i kommunene. Forholdene i tettstedene vurderes spesielt (parker og friluftsanlegg).

Tiltakene ved Sande og Skoger fører ikke til nye begrensninger eller hindringer.

4.5.4 KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN

Lokale konsekvenser for omgivelsene kan i anleggsperioden bli betydelige. Transportvolum beregnes og nødvendige transportveier beskrives. Anleggsveier inngår i arealplanene. Eventuelle skadevirkninger på omgivelsene som følge av anleggsmaskiner og transport til/fra anlegget vil også bli vurdert. Vurdering av om anleggsarbeidene forstyrrer togavviklingen gjøres.

Det skal også klargjøres om det stilles krav til å unngå anlegg i spesielle områder på bestemte tider på året. Planer for trafikkavvikling vil bli utarbeidet.

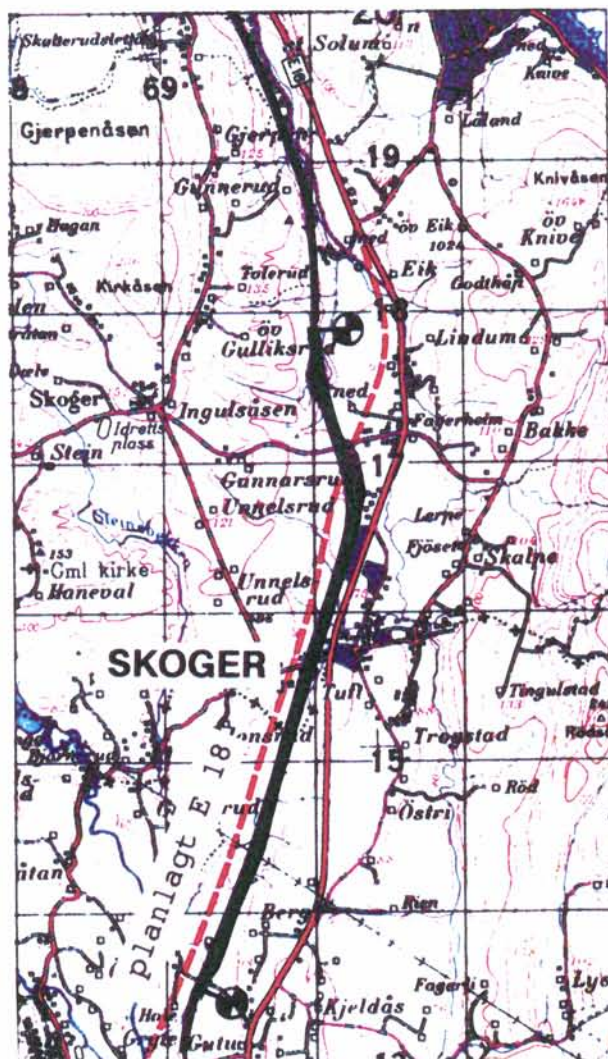
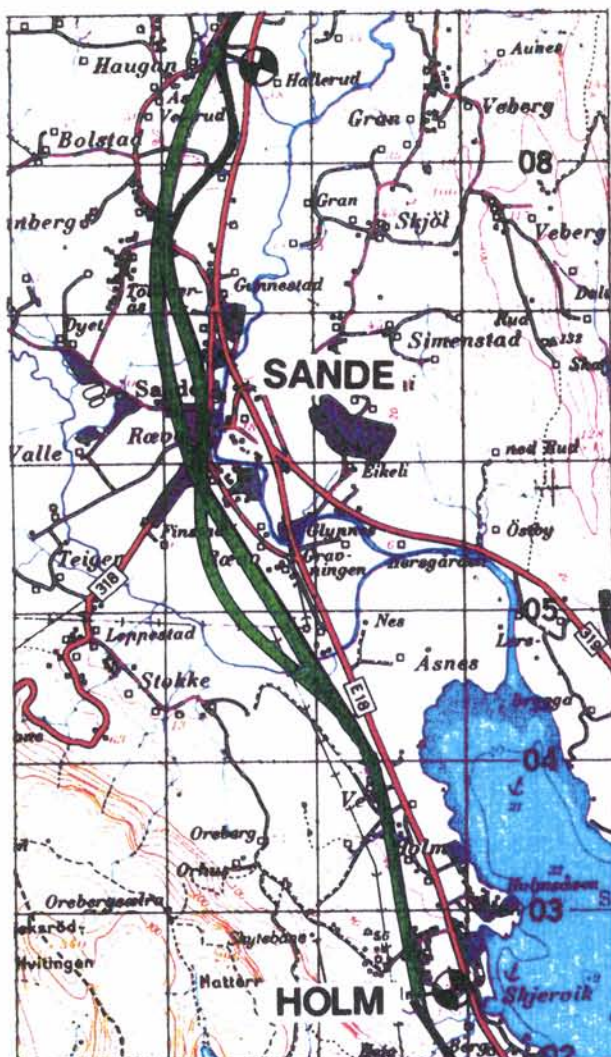
4.6 Sammenstillende analyser.

For kommunedelplanleggingen vil det bli gjort sammenstillende analyser mellom alternative linjeføringer innenfor hver enkelt parsell. Vurdering av konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn, samt anleggs- og driftskostnader vil bli utført. Videre vil det bli utarbeidet nytte/kostnadstall for hvert enkelt alternativ.

Sammenstilling av konsekvenser og sammenligning av disse vil ligge til grunn for anbefaling og innstilling på bestemte trasèalternativer innenfor hver enkelt parsell.

For reguleringsplaner vil sammenstillende analyser bli utført etter behov.

Vedlegg: Kartutsnitt som viser trasè ved Sande og Skoger.



Jernbanelibet
Biblioteket

JBV



09TU00808
200000027277

