

Høringsuttalelser til grovmasket konsekvensutredning for modernisert Vestfoldbane

Ed 1

Vestfoldbanen
g 656.2.004, 68(481) JBV Her

HØRINGSUTALELSER TIL GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING
FOR MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN-SKIEN
DATERT AUGUST 1993

A STATLIGE ORGANER

Kommunal og arbeidsdepartementet
Nærings og energidepartementet
Landbruksdepartementet
Forsvarsdepartementet v/FBT
Statens Vegvesen, Vegdirektoratet
Fylkesmannen i Vestfold
Fylkesmannen i Buskerud
Fylkesmannen i Telemark
Fylkesmannen i Aust-Agder
Fylkesmannen i Vest-Agder
Vestfold fylkeslandbruksstyre
Fylkesmannen i Telemark, Landbruksavdelingen
Buskerud fylkeslandbruksstyre

B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

Vestfold Fylkeskommune, Fylkesrådmannen
Buskerud Fylkeskommune, Plan- og næringskontoret
Telemark Fylkeskommune, Fylkesrådmannen

C KOMMUNER

Larvik Kommune
Tønsberg Kommune
Holmestrand Kommune
Borre kommune
Drammen Kommune
Sande Kommune
Bamble kommune
Stokke Kommune
Skien Kommune
Porsgrunn Kommune

D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

LO Distriktkontor Vestfold
NHO Vestfold
Naturvernforbundet Vestfold
Aksjon nærmiljø og trafikk, Tønsberg
Jernbaneutvalget i Stokke
Grunneiere/berørte parter i Tvilligbro/Sjøskogen
Grunneier Ragnar Orerød, Sandefjord
Samarbeidslaget for bondelaga i Larvik
Ideforum for jernbaneplaner i Horten/Borre
Velforeninger i Nøtterøy/Stokkeområdet
Fylkesmannen i Vestfold brev fra ovenn. foreninger
Astri Skaaren-Fystro, Vestskogen
Grunneiere i Tjølling v/Clas Huseby
Holmestrand bys vel



DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG ARBEIDSDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO

TELEFON 22 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 2 DES. 1993		
Sak/Døknr.	92/614 555.9	
Arkivbet.	555.9	

Deres ref
92/614 555.9

Vår ref
92/2224 PA KØ/

Dato
29.11.1993

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN.

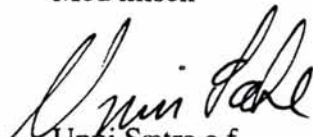
Vi viser til brev fra NSB Banedivisjon av 27. august 1993 med vedlegg.

Kommunal- og arbeidsdepartementet har følgende merknader til konsekvensutredningen.

En modernisering av Vestfoldbanen må ses i lys av Regjeringens helhetlige regionalpolitiske perspektiv.

En sammenkopling med Sørlandsbanen og Østfoldbanen vil medføre økte kommunikasjonsmuligheter for næringslivet i Agder-fylkene, Telemark og Vestfold. Av særlig viktighet er sammenknytningen med en opprustet Østfoldbane. Som landets hovedknutepunkt til Europa, er et effektivt togsystem i Østfold av stor betydning for hele landet. Med en opprustning av Vestfoldbanen vil denne betydningen bli forsterket. Det vil m.a.o. være klare samfunnsøkonomiske synergieffekter ved å se de ulike utbyggingene i sammenheng.

Med hilsen


Unni Sætre e.f.
avdelingsdirektør


Kirsti Øyen



DET KONGELIGE NÆRINGS- OG ENERGIDEPARTEMENT

KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 22 34 90 90 - TELEFAX 22 34 95 25/65
POSTADRESSE: POSTBOKS 8148 DEP., 0033 OSLO - TELEKS 21486 OEDEP N

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
16 DES. 1993		
Sak/Dok.nr.	92/607	103
Arkivbet.	555,9	

Deres ref
92/614 555.9

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)
NOE 93/ 7546 N enr/ras

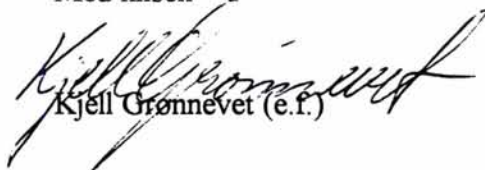
Dato
14.12.1993

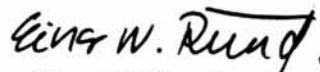
MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I

Vi viser til oversendelse av 27.8.93.

Nærings- og energidepartementet har ingen vesentlige merknader til konsekvensutredningen som vi vurderer som dekkende når det gjelder prosjektets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn.

Med hilsen


Kjell Grønnevet (e.f.)


Einar N. Ruud



DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
16 DES. 1993		
Sak/Doknr.	921607	104
Arkivbet.	555.9	

Deres ref:
92/614 555.9

Vår ref: (bes oppgitt ved svar)
03716/92 A MYd/BBA

Dato:
15 .12.93

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING
FASE 1. HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN**

Til uttalelse har Landbruksdepartementet mottatt konsekvensutredning fase I med forslag til konsekvensutredningsprogram for fase II for modernisering av Vestfoldbanen, samt Jernbaneutredning - Hovedrapport for Modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien med NSB banedivisjonens tilrådinger.

Generelt

Landbruksdepartementet ser positivt på opprusting og modernisering av Vestfoldbanen som kan gi banen konkurransefortrinn i forhold til bilbruk.

Konsekvensutredning fase I

I konsekvensutredningen er landbruksinteressene så vidt dårlig belyst at den ikke gir grunnlag for valg av trasé på de banestrekningene der det finnes flere alternativer. Det forutsettes at landbruket vies større oppmerksomhet i det videre utredningsarbeidet. I denne sammenheng vises til uttalelser fra fylkeslandbruksstyret med merknader fra fylkesmannens landbruksavdeling i de berørte fylker. Landbruksdepartementet vil for øvrig understreke viktigheten av at alle alternativer gis en grundig behandling inntil det foreligger et godt nok grunnlag for valg av trasé.

Konsekvensutredningsprogram for fase II

I forslag til konsekvensutredningsprogram fase II fokuseres det i pkt. 10.4.4 på inngrepets virkning på landskapsbilde, kultur- og naturmiljø.

For å få fram tilfredsstillende vurderinger av konsekvensene for kulturlandskapet, anbefaler Landbruksdepartementet at dette punktet ses i sammenheng med pkt. 10.5.2 om jord- og skogressurser.

Videre forutsettes at konsekvenser for tekniske anlegg i landbruket vil bli vurdert i samband med strekpunktet "tilgjengelighet/driftsulemper" i pkt. 10.5.2 om konsekvenser for jord- og skogressurser.

For at eventuelle negative virkninger for landbruket skal kunne unngås så langt som mulig, og med tanke på best mulige løsninger vedrørende avbøtende tiltak, er det viktig at det videre arbeidet gjøres i nær kontakt med de lokale landbruksmyndighetene (landbruksavdelingene hos fylkesmennene og landbrukskontorene).

Ellers har Landbruksdepartementet ingen merknader til forslaget til konsekvensutredningsprogram for fase II.

Etter fullmakt


Jostein Løvdal


Mette Ydersbond
(saksbeh.)

Kopi til:

Fylkesmannen i Buskerud, landbruksavdelingen,
Dronninggt. 15, 3019 Drammen

Fylkesmannen i Vestfold, landbruksavdelingen,
Fayesgt. 7, 3100 Tønsberg

Fylkesmannen i Telemark, landbruksavdelingen,
Statens Hus, 3708 Skien



DET KONGELIGE FORSVARSDEPARTEMENT

MYNTG 1 - TLF: 22 40 20 00 - TELEX: 21605 - TELEFAX: 22 40 23 23
POSTBOKS 8126 DEP, 0032 OSLO

Vår referanse
92/01915-11-12 / FD V S-2/GKD/--/850
Tidligere referanse
NSB Banedivisjon 27 aug 93/92/614/555.9

Dato
09 SEPT. 1993

NORGES STATSBANER		Kass.kode
14 SEPT. 1993		
Sak/Doknr.	92/602	X
Ark.bet.	55529	

Forsvarets overkommando
Forsvarets bygningstjeneste

Gjenpart
✓ NSB Banedivisjonen
Forsvarets bygningstjeneste avd Viken (m/vedlegg)

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Forsvarsdepartementet viser til NSB Hovedkontorets ekspedisjon av 27 august d å vedrørende konsekvensutredning for fase I og forslag til program for konsekvensutredning for fase II for Vestfoldbanen, jf plan- og bygningslovens kap VII-A. Konsekvensutredningen og forslag til program for fase II blir med dette lagt ut til offentlig høring.

Forsvarets bygningstjeneste, i nødvendig samarbeid med Forsvarets overkommando, bes vurdere det mottatte materialet og gi uttalelse direkte til NSB innen høringsfristens utløp 2 desember 1993.

Departementet bes holdt orientert ved gjenpart.

Etter fullmakt

Per Falch
Byråsjef

Gro-Kristin Dale
Førstekonsulent



FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Sentralledelsen

NORGES STATSBANER		Kass.kode
16 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	42/607	
Arkivbet.	5559	

Vår referanse

12577/93/FBT TI/BB/850

Dato

12 NOV. 1993

Tidligere referanse

a. NSB Banedivisjonen 27 aug 93/92/614/555.9

b. FD 9 sep 93/92/01915-11-12/GKD/850

NSB

Konsernstab Strategi og Miljø

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo

Gjenpart

Forsvarsdepartementet

Forsvarets overkommando

Distriktskommando Østlandet

Forsvarets bygningstjeneste avdeling Viken

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN – KONSEKVENsutREDNING FASE I – HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN – UTTALELSE FRA FORSVARET

1. Forsvarets overkommando (FO) og Forsvarets bygningstjeneste (FBT) har fra Forsvarsdepartementet (FD) mottatt NSB's konsekvensutredning fase I for modernisering av Vestfoldbanen. FBT er av FD her bedt om på vegne av Forsvaret og i nødvendig samarbeid med FO, å avgi uttalelse direkte til NSB.
2. Den foreliggende konsekvensutredningen identifiserer konfliktområder med hensyn på miljø, naturressurser og samfunn i forbindelse med tiltaket og skal etter hensikten være med å danne grunnlaget bl a for valg av trasékorridoren for den moderniserte Vestfoldbanen. I finmasket konsekvensutredning som vil følge senere, forstår vi at alternative traséer innenfor den valgte korridor vil bli vurdert nærmere.
3. Forsvaret har ved FBT avdeling Viken tidligere avgitt uttalelse til Vestfold fylkeskommune i forbindelse med utkast til fylkesdelplanen for Vestfoldbanen. Her ble angitt konflikten mellom fylkeskommunens anbefaling, om trasé på østsiden av Torp flystasjon på delstrekningen Stokke-Sandefjord, og eksisterende og planlagte forsvarsanlegg. For Forsvaret er det idag, som dengang, i dette området bare det vestlige traséalternativet som er aktuelt, ettersom en østlig trasé utelukker evt etablering av nytt skvadronområde på Torp. Vi viser også her til St prp nr 90 (1991-92) fra Samferdselsdepartementet, som omhandler "Utbygging og finansiering av hovedflyplass for Oslo-området på Gardermoen med tilhørende tilbringersystem og konsekvenser for Forsvaret." Her presiseres under pkt 7.2 Endrede forutsetninger: "I dagens økonomiske situasjon vil det ikke være aktuelt å bygge et nytt skvadronområde på Torp, men Forsvarets arealinteresser må sikres slik at flystasjonen i fremtiden kan utvides til å omfatte to fullverdige skvadronområder".

4. FBT avdeling Viken innhentet i forbindelse med nevnte fylkesdelplan også uttalelse fra Distriktskommando Østlandet som fra en operativ synsvinkel pekte på problemene bl a med sikring og vakthold. Ved nye tunnelløsninger kan linjen bli mer sårbar enn tidligere.
5. Vi forutsetter at forholdene nevnt i våre pkt 3 og 4 blir gjenstand for nærmere vurdering i konsekvensutredningens fase II. Vedrørende trasévalg ved Torp flystasjon bør nærmere vurderinger kunne ivaretas under pkt 10.2 "Traséalternativ og arealbruk" (side 112) i foreslåtte konsekvensutredningsprogram der det heter:

- "I de tilfeller der alternativene i vesentlig grad påvirker framtidig arealbruk eller aktivitet i området skal dette analyseres og beskrives med tanke på konsekvenser."

Vedrørende evt operative/beredskapsmessige problemer knyttet til ny linjeføring/spesielle tunnelløsninger som nevnt i vårt pkt 4, vil vi foreslå dette vurdert og inntatt i program for konsekvensutredning fase II under pkt 10.6 "Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser" med nytt underpunkt 10.6.6 "Forhold knyttet til sivil og militær beredskap".

6. Forsvaret har utover dette ingen merknader til utredningen eller programmet for utredning fase II.

Etter fullmakt



Reidar Høydahl
Sjefingeniør
Sjef bygg- og anleggsavdelingen



Sigrid Pedersen
Avdelingsingeniør
Fg sjef reguleringskontoret



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Gisle Tangenes - 22639690

Vår dato
1993-11-24

Vår referanse
92/2272-8 Vplan

Vårt ark nr.
361.2

Deres referanse
92/614 555.9

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
25 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 92/607 83	
Arkivbet. 555.9	

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, DRAMMEN-SKIEN UTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENSENTREDNING

Vi viser til NSB's oversendelse av konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen fase 1, etter plan- og bygningslovens bestemmelser, datert 27 august 1993.

Vegdirektoratet ser positivt på at jernbanen utvikles for å bli et effektivt og konkurransedyktig transportalternativ. Vi mener videre at den foreliggende grovmaskede konsekvensutredningen gir et meget godt grunnlag for å fatte de prinsipielle beslutningene som er nødvendige på dette stadiet.

Når det gjelder forslag til program for finmasket konsekvensutredning har vi følgende kommentarer:

- Det er viktig at den trafikkøkningen som Vestfoldbanen vil få etter moderniseringen skjer på en slik måte at tilbringer tjenesten til stasjonene kan dekkes primært av kollektivtrafikk eller gang-/sykkeltrafikk. Det bør derfor utredes hvordan dette kan oppnås. Denne utredningen kan foretas i samarbeid med de aktuelle vegkontorene og kommunene, samt aktuelle kollektivselskaper. Ved denne vurderingen bør også arealbehovet omkring stasjonene analyseres med sikte på å oppnå en best mulig effektivitet og service for tilbringersystemet ved stasjonene.
- Vegdirektoratet ønsker en analyse av hvilke konsekvenser det vil få for trafikken på riks- og fylkesvegene at et så stort antall planoverganger blir stengt mellom Drammen og Skien. En slik nedleggelse vil føre til omlegginger/ombygginger av riks- og fylkesvegene.

Vegkontorene ønsker å delta aktivt i planarbeidet for å kunne bidra til best mulige løsninger der moderniseringen vil berøre vårt fagfelt.

Postadresse
P.boks 8142 DEP
0033 OSLO

Kontoradresse
Grenseveien 92

Telefon
22 63 95 00

Telex
21 542
Telefax
22 63 97 68

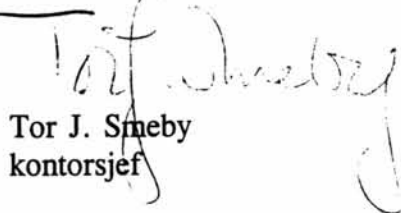
Egne kontoradresser
Bruavdelingen
Grenseveien 97
Telefax 22 63 98 66

Veglaboratoriet
Gautstadalleen 25
Telefon 22 63 99 00
Telefax 22 46 74 21


Vedlagt oversendes også kopi av uttalelsene fra vegkontorene i Buskerud og Vestfold.

Kontor for vegutforming

Med hilsen



Tor J. Sneby
kontorsjef



Gisle Tangenes

Vedlegg

GTA/ÅB



Statens vegvesen
Vestfold
Vegkontoret

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Ulf Haraldsen/33 37 18 31

Vår dato

1993-11-16

Vår referanse

90/0624-19

Vårt ark nr.

361.1

Deres referanse

92/2272-8 V-plan

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

VL-PLAN

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
931118	92-2272-11
Ark.nr. 361.1 - 07	

MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN UTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENSVURDERING

Vi viser til Vegdirektoratets brev av 6. september 1993. Vi foreslår følgende uttalelse til grovmasket konsekvensanalyse for "Modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien".

Todelingen av konsekvensvurdering gjør at en på fylkesplannivået først og fremst får fram de regionale virkningene. I vår uttalelse til meldingen ønsker vi å få belyst konsekvensene for utbyggingsmønster og boligbygging. Dette er delvis belyst gjennom beregning av behov for økt boligbygging pga. moderniseringen. Det stipuleres et økt behov på ca. 12 % i en tids periode i Vestfold/Grenland.

Boligbyggingen er et resultat av økt tilbakeflytting, og de tilbakeflyttede forutsettes i første omgang å pendle ut av fylket. Moderniseringen av Vestfoldbanen skaper dermed økt transportarbeid, dels pga. økt utpendling, dels pga. økt lokal trafikk som resultat av befolkningsøkningen. Dette belyses i liten grad i konsekvensutredningen. I "Modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien. Tillegg til jernbaneutredning av november 1992", datert juni 1993, omtales dette forhold.

"Økt pendling som følge av tilbakeflyttingen vil i hovedsak komme som økt jernbanetrafikk.

På E 18 vil effekten av at trafikk overføres til Vestfoldbanen, i en viss grad motvirkes av ny trafikk som følge av økt tilbakeflytting."

Som vi påpekte i vår uttalelse til meldingen, er det viktig at den boligbygging som kommer som resultat av tilbakeflytting pga. bedre jernbanetilbud, skjer på en slik måte at tilbringertjenesten kan dekkes primært av kollektivtrafikk eller gang- og sykkeltrafikk.


Vi ønsket også en vurdering av om det er tilstrekkelig areal omkring stasjonene i byene til tilfredsstillende tilbringersystem og service for den aktiviteten modernisering av Vestfoldbanen vil føre med seg. Dette er ikke nevnt spesielt i utredningen. Det er også i liten grad belyst hvilke konsekvenser det vil få at 256 planoverganger blir stengt mellom Drammen og Skien. Noen av disse har stor biltrafikk. Særlig i Tønsberg vil en stenging av planovergangen i sentrum få store konsekvenser.

Når dette ikke er fanget opp i den grovmaskede konsekvensanalysen, er det antakelig vurdert som for detaljert på dette nivået, og dermed forutsatt i de finmaskede konsekvensanalysene. Dette bringer oss over til "Forslag til program for finmasket konsekvensvurdering".

Dette programmet sier ikke eksplisitt at konsekvensene for riks- og fylkesvegnettet vil bli belyst. Konsekvensene av at nye jernbanetrasèer vil kutte eksisterende vegnett og nedlegging av planoverganger, vil bety omlegginger/ombygginger av riks- og fylkesveger. Dette må inn i programmet for finmasket konsekvensanalyse. Vi vil delta aktivt i planarbeidet, for å kunne bidra til best mulige løsninger for vegnett og helheten for øvrig der vegnettet må omlegges som konsekvens av moderniseringen. Like fullt tilligger ansvar hos tiltakshaver for at disse konsekvensene blir belyst.

Vi ser fram til et fortsatt godt og konstruktivt samarbeid på de enkelte parseller.

Planavdelingen
Med hilsen


Tore Foss


Ulf Haraldsen

UH/BAR



Statens vegvesen
Buskerud
Vegkontoret

Vår saksbehandler - innvalgsnr.
Overing. Bjørn Haram - 32202567
Vår dato
1993-11-11
Vår referanse
92/1343-11
Vårt ark nr.
361.1
Deres referanse
92/2272-8 Vplan

~ 1
GTA

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

VEGDIREKTORATET	
Dato:	Jr.Nr:
93 11 15	92-2272-10
Ark.nr. 361.1	06

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN KONSEKVENSUTREDNING FASE I - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN

Vi viser til Deres brev, datert 1993-09-06, hvor nevnte dokumenter er vedlagt.

Vi ser positivt på at jernbanen nå skal utvikles for å bli et effektivt og konkurranse-
dyktig transportalternativ, og at planleggingen søkes koordinert med vegvesenets
planlegging.

Ut fra det foreliggende materialet synes det ikke å være konflikter mellom de tre
alternativer for ny jernbanetrase gjennom Drammen (side 14 og 15 i konsekvens-
vurderingen) i forhold til eksisterende eller planlagte traseer for riks- og fylkesveger
i Drammen.

Planavdelingen
Med hilsen

Svein Olav Thorvik
Plansjef

Bjørn Haram
Prosjektleder

BHa/GTN



FYLKESMANNEN I VESTFOLD
STAB

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 6 DES. 1993	
Sak/Doknr. 92/614	95
Arkivbet.	

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Koordinator: Eva Almhjell - 33 37 11 13 Sak: 93/3890-1,2 og 3.781 Dato: 30.11.93

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING
FASE I. HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN.**

Vi viser til oversendelsesbrev datert 27.08.93 (ref. 92/614) fra NSB Hovedkontoret, Konsernstab Strategi og Miljø, hvor det bes om eventuelle merknader til grovmasket konsekvensutredning (KU) og/eller til forslag til program for finmasket konsekvensutredning (FKU).

Uttalefrist er satt til 2.12.93.

Fylkesmannen i Vestfold har merknader til høringsdokumentene nevnt ovenfor innen fagområdene miljøvern og barn og unges interesser. Vi viser ellers til våre merknader til NSBs melding i brev datert 04.06.92 (kopi følger vedlagt), og til den mer uformelle kontakt i det løpende planarbeidet, herunder Miljøvernavdelingens brev av 21.06. og 27.10.93 til de såkalte silingrapportene for enkeltstrekninger.

MILJØVERN

I. GROVMASKET KU

Grovmasket KU gir retning til arbeidet med finmasket KU, både når det gjelder trasèalternativ, temavalg, detaljeringsgrad, avbøtende tiltak o.l.

Grovmasket KU gir etter vårt syn et tilstrekkelig grunnlag for prinsipielle og overordnede vurderinger av prosjektet når det gjelder virkningene for miljø, naturressurser og samfunn. Denne bør derfor kunne godkjennes som et grunnlag for det videre arbeidet.

II. PROGRAM FOR FINMASKET KU

Generelt:

Aktuelle problemstillinger og vektlegging av ulike tema i finmasket KU vil i betydelig grad variere fra parsell til parsell - og fra kommune til kommune - avhengig av landskapstype, arealbruk o.l. Ved å skreddersy KU-program for de respektive parseller eller kommuner, ville en kunne få et tydelig bilde av hvilke tema som skulle vektlegges hvor.

Vi tar til etterretning at NSB har valgt et standardprogram som utgangspunkt for de videre utredningene. Vi forutsetter imidlertid at resultatet av utredningene presenteres parsell- og/eller kommunevis når disse kommer til godkjenning - og kommunedelplanene til behandling.

Vi er ellers kjent med at prosjektet er inne i en fase der nye alternativer kommer til, og andre utgår. I en slik situasjon må det være riktig å gå relativt bredt ut i finmasket KU, og slik at en i størst mulig grad unngår pålegg om nye utredninger senere.

Våre øvrige merknader følger disposisjonen i programforslaget.

10.4 Tiltakets konsekvenser for miljø

10.4.3 Støy og vibrasjoner

Det vises i utredningen til arbeidet med støyretningslinjer for skinnegående trafikk. Det er naturlig at NSB avventer disse før det tas endelig stilling til målsettinger og tiltaksgrenser når det gjelder støynivå for ulike berørte bruksformål langs linja. En slik noe uavklart situasjon tilsier at støyundersøkelsene bør anlegges med et relativt bredt utgangspunkt.

Fløytesignaler fra moderne tog er meget kraftige. Virkningene av disse i omgivelsene bør omtales/belyses.

10.4.4 Landskap: Landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø

* Naturmiljø og verdifulle naturområder

a. Vernede/verneverdige områder og forekomster

Vi vil spesielt peke på følgende aktuelle utredningstema/konfliktområder mht. vernede områder/forekomster, da disse ikke er nevnt i grovmasket KU:

- * Mulige dreneringsvirkninger for Stormyr naturreservat i Larvik kommune (lenke T4)
- * Virkninger for Tangenbekken naturreservat i Våle kommune (lenke F1/F2)
- * Virkninger for mistelteinforeskomster på strekningen Skoppum-Holmestrand
(Det botaniske tidsskriftet Blyttia gir i nr. 1/93 en oversikt over misteltein i Norge)

I tillegg vil vi nevne en verneverdig planteforekomst mellom rv. 308 og 310 ved Berg i Tønsberg, som det bør tas hensyn til i den videre planleggingen (lenke J2).

Vi minner ellers om at Farrisvatn med kilder og utløp er et varig vernet vassdrag (verneplan I for vassdrag, 1973).

Trasèføringen og avbøtende tiltak vil være avgjørende for konfliktgraden ved passering av disse og andre vernede eller verdifulle områder/forekomster på strekningen.

Ev. virkninger for kvartærgeologiske/bergrunnsgeologiske verneverdier bør tas med som eget utredningstema. Det store raet gjennom Vestfold er eksempelvis en avsetning av stor naturvitenskapelig interesse.

b. Fugle- og dyreliv

Dobbeltspor i kombinasjon med økt hastighet og frekvens på togene innebærer stor barrierevirkning for vilt og risiko for påkjørsler. Kartlegging og verdisetting av trekkruiter for hjortevilt, samt vurdering av avbøtende tiltak i form av over- eller underganger kombinert med viltgjerder vil være sentrale utredningstema. Det må også belyses hvilke beiteområder (vinter- og/eller sommerbeiter) og dag/natt-områder som bindes sammen av trekkrutene.

Etter vår oppfatning vil det ikke være riktig å fokusere ensidig på hjortevilt i en slik sammenheng. Finmasket KU må også kartlegge verdifulle områder for andre virveldyr på de respektive parseller, og vurdere tekniske løsninger som gir passeringsmuligheter og redusert dødelighet også for disse. Vi tenker i første rekke på følgende grupper/arter:

- * rev, grevling, hare, mårdyr
- * amfibier og krypdyr

Når det gjelder temaet barrierevirkning/påkjørsler, viser vi til følgende 2 rapporter:

- * Vilt-bilkollisjoner i Vestfold. Registrering av påkjørsler og forslag til ulykkesreducerende tiltak. Fylkesmannen i Vestfold, miljøvernavdelingen, 1992. Gjelder hjortevilt.
- * Faunapassager i forbindelse med større vejanlæg. Danmarks miljøundersøkelser nr. 28/1991 v/Jacob Christian Salvig. Gjelder hjortevilt og andre utsatte viltarter.

Utover barrierevirkningen vil utbyggingen berøre viltinteresser særlig gjennom nedbygging av arealer og virkninger i anleggsfasen. I den forbindelse bør følgende vies spesiell oppmerksomhet:

- * hekkeplasser for rovfugl
- * hekkeplasser og trekklokaliteter (rasteplasser) for våtmarksfugl
- * leveområder for amfibier

Når det gjelder datagrunnlag og -kilder på viltområdet, har vi følgende merknader:

* Viltkart

Foreligger for hele fylket, men har klare mangler. Vilttrekk er i hovedsak tegnet inn der en kjenner til kryssing over veg, men er ellers svært ufullstendig. Kartet inneholder ellers opplysninger om spillplasser for skogsfugl og hekkeplasser for rovfugl. Kartene oppbevares både ved miljøvernavdelingen og hos de kommunale viltnemndene. Begge instanser sitter inne med opplysninger som ikke fremgår av kartene.

* Andre kilder

- kommunene v/viltnemnd og miljøvernrådsgiver
- grunneiere/grunneierlag/jaktlag
- ornitologiske foreninger/naturvernforeninger
- Vitenskapsmuseet ved Universitetet i Trondheim v/Dag Dolmen (pågående kartleggingsprosjekt over amfibier/krypdyr i Vestfold)

c. Fisk/vassdrag

Fisk

Det fremgår av grovmasket KU at fiskeførende vassdrag vil bli krysset med bruer, og at disse, med ev. unntak for ny bru over Lågen, kan utformes slik at strømningsmønsteret ikke endres. Konfliktene med fiskeinteressene vurderes derfor som minimal.

Vi antar at dette er bakgrunnen til at konsekvenser for fisk ikke er tatt med som tema i programforslaget.

Bygging i, langs eller over vassdrag vil utløse konflikter med fiskeinteressene dersom tiltaket virker hindrende på fiskens frie gang i vassdraget, eller skader viktige gyte- og oppvekstområder, direkte eller indirekte. Ved kryssing i bru vil konflikter normalt kunne unngås. Ved ev. kryssing på fylling, vil utforming av kulvert, rør el.l. være avgjørende for fiskens vandringsmuligheter. Linjeføring langs vassdrag som innebærer utfylling i strandsonen, kan medføre betydelig konflikt med fiskeinteressene.

Det kan være grunn til å understreke at selv små vassdrag eller vassdragsavsnitt kan være viktige produksjonsområder for fisk, herunder som gyte- og oppvekstområder for sjørørret. Og vassdragsavsnitt som ikke er fiskeførende pr. i dag, kan ha et verdifullt potensiale for fiskeproduksjon som kan utløses ved tiltak.

Miljøvernavdelingen gjennomførte i 1991 en undersøkelse av en del kystnære vassdrag i fylket, primært for å kartlegge betydningen av disse som gyte- og oppvekstområder for sjørørret. For Sandevassdraget m/sidegreiner foreligger egne rapporter.

Flere vassdrag som kan bli berørt av utbyggingen, omfattes ikke av nevnte undersøkelser. Dette gjelder bl.a. Adalbekken/Sandebekken - som drenerer til sørvestsiden av Borrevannet, Tangenbekken - som renner ut i sjøen nord for Helland i Våle, og flere tilløp til Hallevannet fra nord og øst. Dersom NSB vurderer kryssing av et eller flere av disse vassdragene på fylling, bør fiskeinteressene undersøkes som grunnlag for den videre planlegging.

Vassdrag

Vassdrag har viktige økologiske funksjoner og miljøkvaliteter utover det som vedrører fisk. Heller ikke dette er viet noen oppmerksomhet i programforslaget.

Hvis en også tar med kantvegetasjonen har vannstrengene stor betydning som landskaps-elementer, som verdifulle restbiotoper for vann- og landlevende organismer i ofte sterkt påvirkede kulturlandskap, for vannets selvrensning, friluftsliv/rekreasjon og vassdrags-tilknyttede kulturminner.

Kryssing av Lågen i ny bru etter lenke R3 vil berøre flere viktige bruksinteresser (laks, friluftsliv, naturvern). Omfanget av miljøkonsekvenser og muligheter for avbøtende tiltak her er et viktig utredningstema.

Vi minner om at før byggetiltak eller inngrep i, over eller langs vassdrag kan komme til utførelse, skal disse avklares i forhold til allmenne interesser slik disse er nedfelt i vassdragslovens §§ 104-106. Dette gjelder også for små vannløp. Forurensningsloven og Lakse- og innlandsfiskeoven kan også komme til anvendelse i saker av denne typen.

Konklusjon vassdrag/fisk:

Vassdrag/fisk bør tas inn som eget punkt i finmasket KU med følgende spesifikasjoner:

- alle vassdragskryssninger og nærføringer med vassdrag beskrives mht. tekniske løsninger, berørte miljøkvaliteter og avbøtende tiltak
- i vassdrag hvor tilgjengelig kunnskap er utilstrekkelig som grunnlag for KU, må det gjennomføres særskilte undersøkelser

Konklusjon landskapsbilde, kulturmiljø og naturmiljø

Avsnittet naturmiljø og verdifulle naturområder er svært summarisk og dekker etter vårt syn ikke dette omfattende temaet tilfredsstillende. Inndeling i underavsnitt vil gi et mer oversiktlig bilde.

Når det gjelder utredningspunkter knyttet til opplevelsesverdi, hører vel dette strengt tatt hjemme under avsnittet om friluftsliv og rekreasjon.

Vi tillater oss videre å peke på miljøfordelene som kan oppnås ved valg av tunnel/miljøtunnel eller bru istedenfor skjæring/fylling. Gevinsten her ligger både i redusert barrierevirkning for vilt, fisk og mennesker - og når det gjelder estetikk og landskapsvirkning av tiltaket. Det bør derfor legges stor vekt på å utrede mulighetene for slike mer miljøvennlige løsninger, selv om disse innebærer merkostnader i forhold til fremføring i skjæring/fylling.

Planforutsetningen om dimensjonerende hastighet på 200 km/t innebærer en svært stiv linjeføring og begrenset spillerom for tilpasning til spesielle verdier i landskapet. Gjennom byer og tettsteder aksepteres lavere hastighet og en mer "føyelig" kurvatur.

Utbygger bør se på mulighetene for en smidigere linjeføring også i andre følsomme områder, og der dette gjenstår som det eneste alternativet til å utløse stor konflikt med viktige allmenne interesser, f.eks. naturmiljø, kulturmiljø og/eller landskapsverdier.

10.5 Tiltakets konsekvenser for naturressurser

Temaet naturmiljø og verdifulle naturområder omfatter også i høy grad naturressurser.

10.5.3 Hydrologiske konsekvenser og vannressurser

Til orientering vil vi nevne at Grimestadbekken (Stokke) inngår i et omfattende vannovervåkingsprosjekt, der sammenhengen mellom menneskelig aktivitet og vannkvalitet undersøkes v.h.j.a. avansert måleteknologi.

10.6 Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser

De nylig vedtatte rikspolitiske retningslinjene for samordnet areal- og transportplanlegging bør gi retning til konsekvensutredningene på endel punkter, og ev. konflikter med disse bør klarlegges.

10.6.5 Friluftsliv og rekreasjon

Når det gjelder støy i friluftsområder viser vi til SFT's rapport "støy og stillhet i friluftsliv". Dette er en grundig fagutredning som tar opp temaet i full bredde, og foreslår støygrenser for ulike typer friluftsområder. Det er ikke ventet at anbefalingene i utredningen blir "formalisert" som støyretningslinjer med det første. Disse er likevel tatt i bruk som retningsgivende ved planbehandling i SFT og hos fylkesmannen.

Banestrekninger som blir tatt ut av bruk kan ha et verdifullt potensiale som trasèer for turveger, GS-veger o.l. Å kartlegge slike muligheter for etterbruk ser vi som et svært viktig utredningstema.

10.8 Massedeponi

Mulighetene for håndtering av masseoverskudd på parsell T (alle lenker) i samarbeid med steinindustrien i området bør utredes.

III. VIDERE KU- OG PLANARBEID

Vi imøteser fortsatt kontakt av mer uformell art underveis i KU- og planarbeidet. Som det fremgår av våre merknader kan fylkesmannen bidra med div. grunnlagsmateriale på miljøvernområdet. Vi stiller oss ellers til disposisjon for drøfting eller utdyping av aktuelle utredningstema.

BARN OG UNGES INTERESSER

Fylkesmannen vil fremheve NSBs særskilte ansvar, som statlig utbygger, for å ivareta barn og unges interesser i forhold til nasjonale målsettinger. Vi savner en konsekvensutredning mht. barn og unges oppvekstkår i den grovmaskede utredningen, og vil peke på følgende forhold som bør vies spesiell oppmerksomhet i forbindelse med utarbeideslen av den finmaskede utredningen:

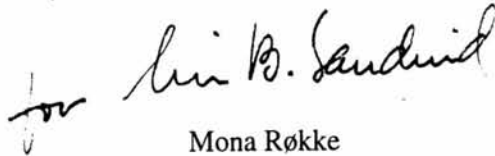
- hvordan området hvor barn/unge ferdes idag blir berørt av den nye jernbanen
- hvilke barrierevirkninger den nye jernbanen vil få for eksisterende miljø
- plassering av underganger/overganger der det er naturlig å plassere disse ut fra barns faktiske bruk av området idag
- kartlegging av skolevei, bruksvei og lekeområder

Trasevalget vil ha betydning for barn og unges oppvekstmiljø. NSB har utredet og slått fast at moderniseringen av Vestfoldbanen vil kunne utvikle Oslofjordområdet til et større boligområde enn det er pr. idag. Det er i den sammenhengen viktig å se på hvilke konsekvenser moderniseringen av jernbanen vil få i forhold til et fremtidig bomiljø, og dermed unngå unødige barrierevirkninger som vil kunne skape et dårligere oppvekstmiljø for barn og unge.

NSB bør også se på mulighetene til å bruke barn selv som informanter i planarbeidet. En slik kartlegging av barns ferdsel og bruk av områder ("barnetråkk"-registreringer), kan brukes som nyttig underlag i det videre planarbeidet - også i og av den enkelte kommune.

LANDBRUK

Fylkesmannen viser her til Vestfold fylkeslandbruksstyres merknader til saken, som er oversendt i egen ekspedisjon.


Mona Røkke


Eva Almhjell

Sakbehandler i Miljøveravdelingen: overing. Erik Blomdal
Sosial- og familieavdelingen: Inger E. Furuseth

Kopi etter vedlagte kopiliste.

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - KONSEKVENsutredning Fase I

Kopi: Fylkesmannen i Telemark, 3700 Skien

Vestfold fylkeskommune v/B.Torkildsen

v/fylkeskultursjefen

Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7005 Trondheim

Sande kommune, 3070 Sande

Våle kommune, 3178 Våle

Holmestrand kommune, 3080 Holmestrand

Borre kommune, 3190 Horten

Tønsberg kommune, 3110 Tønsberg

Stokke kommune, 3160 Stokke

Sandefjord kommune, 3200 Sandefjord

Larvik kommune, 3250 Larvik

10-2-representantene i disse kommunene

Fylkesmannens fagavdelinger



FYLKESMANNEN I VESTFOLD

MILJØVERNAVDELINGEN

NSB Hovedkontoret
 Avdeling for strategi og miljø
 Postboks 1162 Sentrum
 0107 Oslo

Deres ref

Vår ref. Journalnr.: 1064/1373/92 SST Dato 04.06.92
 Arkivnr.:712

MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Vi viser til brev datert 27.03.92 og orienteringsmøte 14.mai 1992.

Vår uttalelse disponeres på samme måte som meldingen. Vi vil kommentere følgende:

Tiltaket
 Planprosess og framdrift
 "Grovmasket utredningsprogram"
 "Finmasket utredningsprogram"

TILTAKET

Meldingen forteller at NSB har satt i gang planlegging av modernisering av Vestfoldbanen. Fylkesmannen har også tidligere gitt uttrykk for at en modernisering av Vestfoldbanen vil få positive samfunnsmessige virkninger for fylket. Miljøpolitisk er tilrettelegging for offentlig kommunikasjon et viktig virkemiddel. Også beredskapsmessig har tiltaket en rekke positive sider.

Ved planarbeidet skal NSB vurdere alternative traseføringer, utbyggingsrekkefølge for traseomlegginger, utvidelse til 2 spor, forbedringer av kurvatur og dimensjonerende hastigheter. På kartskisser er alternativer traseer vist. I teksten vises det kort til andre mulige løsninger.

PLANPROSESS OG FRAMDRIFT

Tiltaket er av stor betydning både for natur og samfunn. Det er derfor viktig at det legges opp til en saksbehandling som viser både positive og negative konsekvenser av tiltaket. NSB foreslår at hele strekningen behandles som en fylkesdelsplan med et "grovmasket utredningsprogram" som etterfølges av kommunedelplaner/reguleringsplaner med "finmasket utredningsprogram". Disse skal igjen gi grunnlag for detaljerte byggeplaner. Vi forutsetter at selv om planene utformes som fylkesdelplan/kommunedelplan skal saksbehandlingen skje i tråd med saksbehandlingsreglene etter paragraf 33.

Opplegget for planprosessen ser fornuftig ut under forutsetning av at fylkesdelpanen og de "grovmaskete utredningene" er så grundige at de gir grunnlag for å vurdere de virkelige konsekvensene av de ulike trasealternativene og mulighet til å prioritere traseene.

De rikspolitiske retningslinjene som skal sikre barn og unges interesser i planleggingen er vedtatt av Stortinget med hjemmel i plan- og bygningslovens paragraf 17. Under punkt 4 i disse retningslinjene kommer det klart fram at kommunene skal vurdere konsekvensene for barn og unge. Sosiale og kulturelle konsekvenser av fysiske tiltak hører etter vår mening hjemme under meldingens "samfunnkonsekvenser" og så vel positive som negative effekter bør komme inn under de ulike utredningsprogrammene. I det samme punktet i retningslinjene sies det også at planprosessen må legges opp slik at synspunkter som gjelder barn og unge som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge selv gies anledning til å delta. Dette er arbeid som bør legges opp i nært samarbeid med kommunene. NSB bør foreta en samlet KU med basis i kommunevise utredninger.

Av framdriftsplanene går det ikke fram når nødvendige registreringer om f.eks flora og fauna skal gjennomføres. Den kunnskap som finnes på Miljøvernavdelingen er ikke tilstrekkelig for å vise de virkninger tiltaket vil få for naturmiljøet.

"GROVMASKET UTREDNINGSPROGRAM"

Fylkesmannen har følgende merknader til de enkelte punktene:

Kartmålestokk

Det vil ikke være mulig å vurdere konsekvensene for de forhold vi er fagmyndighet på i målestokk 1:50 000. 1:10 000 vil være en et minimum. For enkeltområder vil også andre kartmålestokker være nødvendig.

Støy

Støy er et stort helse- og trivselsproblem. Støyeksponering endrer bl.a. hjerterefrekvens, blodtrykk, øyets funksjon, åndedretts- og fordøyelsessystemene. Dette er akutte forandringer som forsvinner raskt. Langvarig eksponering mistenkes for medvirkning til høyt blodtrykk, hormonelle effekter, mage-tarmsykdommer, ulykker, mentale lidelser, muskel- og skjelettlidelser, fosterpåvirkning, søvnproblemer og nedsatt immunitet.

Det er akseptabelt med overordnet/forenklet beregningsmetode for støy-utbredelse. Vi vil anbefale at enheten bolig benyttes for å vurdere eksponeringen. Meldingen antyder en svært grov klassifisering av støybelastningen ved de ulike alternativene (bysoner, spredtbygde, ubebygde). Det vil gjøre det vanskelig å sammenligne alternativene.

Meldingen forutsetter at grensen for tiltak settes ved belastning på 60 dbA. Grensen bør i utgangspunktet settes ved 55 dbA, i tråd med retningslinjene for vegtrafikkstøy (MD: T-8/79).

Vi viser i tillegg til pkt. 3 i Miljøverndepartementets rundskriv T-1/86 (om fylkesmannens medvirkning): "Ved nye vegtraseer vil det normalt ikke være grunnlag for å akseptere fravik fra de laveste støygrensene". Vesentlige utbedringer stilles likt med nye traseer.

Landskap, kulturmiljø og naturvernområder

Miljøvernavdelingen vil på beste måte stille sine registreringer til disposisjon for utbygger. Vi tror likevel det vil være behov for videre undersøkelser for å kunne konkretisere virkningene av tiltaket på naturmiljøet.

Miljøvernavdelingen har tidligere oversendt kartmateriale over kjente friluft-, verne-, og viltområder og en oversikt over turløyper langs en korridor. Noen av de mulige løsningene ligger utenfor denne korridoren. Vi regner med at NSB henvender seg spesielt om bakgrunnsmateriale hvis det skal arbeides videre med slike løsninger.

Naturvernområder

"Naturvernområdene" omfatter i denne meldingen naturvern, vilt og fisk. Konsekvensvurderingene må inneholde en beskrivelse av tiltakets virkninger på plante- og dyreliv/genetiske ressurser. Vi viser her til vedlegg 4 i Miljøverndepartementets rundskriv T-746 Konsekvensutredninger, veileder i plan- og bygningslovens bestemmelser. Utredningen må vise hvilke naturelementer som blir berørt eller går tapt og hvilken betydning disse har i et lokalt, regionalt, og eventuelt nasjonalt perspektiv. Det er her nødvendig å se sammenhengen med områdene også utover selve tiltaket.

Langs traseen foreligger det lokaliter av regional, nasjonal og internasjonal verdi. Det gjelder en vandrefalk lokalitet, Tangenbekken naturreservat, Ilene naturreservat, Gullkronene naturreservat, herregårdslandskapet rundt Jarsberg hovedgård. Akersvannet naturreservat og foreslått verneområde Vittersjøtjøenna.

Når det gjelder dyreliv må vi anta at at den nye traseen har andre virkninger enn den eksisterende. Endring av trase, hastighet, kurvatur og støyskjerming gjør at barriereeffekten vil bli større for faunaen. Det vil derfor være behov for mer grundige registreringer både av biotopforhold og trekkveier enn det Miljøvernavdelingen i dag har kunnskap om. Det er behov for å vurdere andre arter enn elg og rådyr.

Den nye traseen vil krysse de fleste av Vestfolds lakse- og sjøørretvassdrag. Vassdragene er gyte- og oppvekstområder og derfor avgjørende for produksjon av laks og sjøørret. Der traseen krysser elver og bekker består hovedutfordringen m.h.p. fiskeinteressene å sikre fiskens frie gang. Dette gjelder fiskearter som laks, sjøørret og ål. Ved anlegg av kulverter/bekkelukkinger vil endring av strømhastigheten samt fjerning av skjulemuligheter og hvileplasser kunne føre til at laks og sjøørret hindres i å nå opp til gyte- og oppvekstområdene i vassdragene..

Ut fra vår erfaring med vegplanarbeid vil dal/bekkedrag bli sterkt berørt av ulike inngrep som rørlegging, kanalisering/omlegging i forbindelse med kryssing, tangering eller som ledd i deponering/oppfylling med overskuddsmasser. Lokalt og regionalt kan disse bekkedraga ha stor betydning for fisk, vannløpets selvrensningsevne, dyreliv, landskap osv. Vi vil anbefale at det

legges spesiell vekt på disse områdene. Inngrep i vassdrag skal også behandles i forhold til vassdragsloven. Vi vil anbefale utbygger å ta direkte kontakt med NVE.

Det bør gjøres greie for de ulike alternativene sine overskuddsmasser. Det gjelder både fast fjell og løsmasser. Prinsipper for deponering må vises.

Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser

Vi viser her til det vi har skrevet over om de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge i planleggingen.

Tiltaket vil ha stor barrierevirkning også i forhold til friluftslivet. Den krysser flere registrerte skiløyper; 3 øst for Sem, 3 mellom Barkåker og Skoppum, 2 mellom Skoppum og Nykirke og 3 ved Stokke. I tillegg vil den ha barrierevirkninger for daglig friluftsliv rundt by- og tettstedene. For å redusere barriereeffekten er det viktig at underganger og bruer legges slik at det blir minst mulig stigninger over eller under sporet.

Det er ellers vår overbevisning at en modernisering av Vestfoldbanen vil gi positive effekter for fylket, særlig med sikte på sysselsetting, nyetableringer av virksomheter i fylket og som ledd i markedsføringen av regionen.

"FINMASKET UTREDNINGSPROGRAM"

Merknadene gitt for de "grovmaskete utredningene" gjelder også de "finmaskete". Ambisjonsnivå og detaljeringsnivå bør økes i takt med målestokken.

I de "finmaskete konsekvensutredningene" bør det legges vekt på å vurdere effekten av de kompensierende tiltakene som er foreslått på overordnet nivå.

Stasjonslokalisering må sees i sammenheng med miljøpolitiske målsettinger om redusert CO²-produksjon. Stasjonene må ligge letttilgjengelig; helst i gang eller sykkelavstand for befolkningskonsentrasjonene og med mulighet for god tilbringertjeneste.

"FINMASKET" KONSEKVENSENTREDNINGSPROGRAM FOR SANDE OG SKOGER

Fylkesmannen vil kommentere følgende punkter:

Støy

Vi viser til avsnittet om støy ovenfor. Det er på dette stadiet behov for mer kvalifisert (detaljert) beregning av støynivået for enkeltboliger. I kritiske områder vil det være nødvendig med beregninger både for 1. og 2. etasje.

Naturvernområder, plante- og dyreliv

Vi viser til det vi har skrevet om dette tidligere. I tillegg til listen som er ført opp vil vi minne om at betydningen for det generelle plante- og dyrelivet også må vurderes.

Det vil være behov for innsamling av data for formålet.

Tiltakets samfunnmessige konsekvenser

Vi viser til det som tidligere er sagt bl.a. om de rikspolitiske retningslinjene for barn og unge i planleggingen.

Når det gjelder friluftsliv viser vi bl.a til en lokal turhåndbok.

Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggsarbeidene vil medføre stor transportaktivitet på det lokale veinettet. Det er nødvendig å belyse omfanget og fordelingen av denne belastningen med tanke på trafiksikkerhet, støybelastninger, leke- og bomiljø.

Anlegget vil videre medføre støyutslipp fra anleggsmaskiner, borerigger. Også disse ulempene må belyses for de ulike alternativene.

En rekke aktiviteter kan medføre forurensning; olje-, drivstoffsøl, sanitærutslipp fra evt. brakkebebyggelse/riggområder, partikkelforurensning ved anleggsarbeid inntil vassdrag. Sistnevnte effekt vil være umulig å unngå og det er nødvendig å tilstrebe å redusere omfanget samt unngå de kritiske periodene for livet i vassdraget.

Eventuelle andre virkninger av anleggsdrift for dyrelivet bør vurderes.

Sist, men ikke minst bør anleggsdriften vurderes med tanke på barn /unge og ulykkesforebyggende arbeid.

Hydrologiske konsekvenser

Meldingen tar ikke opp dette spørsmålet. Ny trase vil i en viss grad påvirke hydrologien i området; overflatevann-, sigevann-, grunnvannsstrømmer blir brutt og vil for en del få nytt løp. En konsekvens av dette vil f.eks. være at små vannløp tidligere tørker ut i tørrvårsperioder, mens andre kan få periodisk større vannføring. Dette kan få uheldige følger m.h.t. økologi og forurensning (fortynning, erosjon).

Slike effekter vil være påvirket av hvordan bane-traseen dreneres, f.eks. om det satses på "intensiv" drenering og oppsamling av vann over lengre strekninger, eller mindre intensiv drenering/større

grad av lokal infiltrasjon. Videre har det betydning om kryssende vannløp ledes gjennom traseen i eksisterende løp eller samles i avløpsledninger/åpne grøfter parallellt med traseen.

Overskuddsmasser

Det framgår av meldingen at omfanget av overskuddsmasser kan bli betydelig, og det vil være forskjellig for ulike alternativer. Dette må belyses. I tillegg må det legges fram ulike deponeringsalternativer. Miljøvernavdelingen er svært skeptisk til gjenfylling av resterende ravinedaler og viktige fjærområder. Det kan ha negative virkninger for landskap, fisk og vilt. Massedeponering og planering omfattes av forskrift om bakkeplanering gitt i medhold av forurensingsloven.

Med hilsen

Mona Røkke
fylkesmann

Karl Haglund (e.f.)
naturverninspektør

Saksbehandler: o.ing. Sigrid Stokke tlf.:033.71189

Vedlegg: Må barns lek ha voksnes spilleregler, Miljøverndepartementets rundskriv T-724

Gjenpart:

Fylkesmannen i Telemark, 3700 Skien
Direktoratet for naturforvaltning, Tungasletta 2, 7005 Trondheim
Sande kommune, 3070 Sande
Våle kommune, 3178 Våle
Holmestrand kommune, 3080 Holmestrand
Borre kommune, 3190 Horten
Tønsberg kommune, 3100 Tønsberg
Stokke kommune, 3160 Stokke
Sandefjord kommune, 3200 Sandefjord
Larvik kommune, 3250 Larvik

23



FYLKESMANNEN I BUSKERUD

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 3 DES. 1993		
Sak/Døknr.	74	
Arkivbet.		

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

01 DES. 1993

DERES REF.
92/614
555.9

(SAKSNR. BES OPPGITT VED SVAR)
SaksNr. 93/6701 - 5 KJF
Ark.771 (714.3)

DATO

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - KONSEKVENsutREDNING FASE I

Det vises til NSB sin ekspedisjon av 27. august 1993, med frist for uttalelse 2. desember 1993. I oversendelsen lå det ved følgende rapporter:

- Grovmasket konsekvensutredning
- Sammen drag av grovmasket konsekvensutredning
- Jernbaneutredning Hovedrapport m/tillegg

Med dette oversendes uttalelse til konsekvensutredninger, fase I, fra Fylkesmannen i Buskerud.

Generelt

Modernisering av Vestfoldbanen ser vi på som svært nødvendig for at jernbanen skal kunne bli et konkurransedyktig og miljøvennlig transportalternativ i forhold til vegtrafikk, i regionen Drammen - Skien, samt videre mot sørlandsregionen. En opprustning av Vestfoldbanen vil være et ledd i det nasjonale mål om å oppnå en mest mulig effektiv og miljøvennlig transport.

Som høringsinstans i denne saken skal vi vurdere hvorvidt konsekvensutredningene er tilfredsstillende utført for å kunne fatte prinsipielle beslutninger om valg av trasékorridor og utbygging/driftsopplegg av Vestfoldbanen.

Traséalternativ i Buskerud

I hovedsak følger traséene for Vestfoldbanens modernisering dagens jernbanekorridor. I Buskerud er det kun Drammen kommune som fysisk blir berørt av Vestfoldbanens utbygging.

Konsekvensutredningen har delt hele banestrekningen opp i ulike parseller for å kunne beskrive de ulike alternativene som er vurdert. For Drammen kommune og Buskerud er det kun snakk om 2 parseller, parsell A og deler av parsell B.

Parsell A går fra Drammen stasjon til Kobbervikdalen. Denne parsellen redegjør for 3 alternative lenker, foruten dagens trasé:

Lenke A1: Tunnel Kobbervikdalen

Eksisterende spor ut fra Drammen stasjon benyttes, men utvides, dels i skjæring, dels på fylling til Frydenhaug. Sørøst for Frydenhaug går lenken i skjæring gjennom bebyggelsen mot tunnelpåhugget. Linjen kommer ut i dagen igjen ved søndre Fjell, og går videre sørover på eksisterende spor, som utvides.

Lenke A2: Tunnel Smithestrøm - Kobbervikdalen

Eksisterende spor ut fra Drammen stasjon benyttes, men grener av i første kurve, går i skjæring ved Smithestrøm, med tunnelpåhugg ved Prof. Smiths allé. Tunnellen går hele veien under boligområdet Fjell og ut ved Danserud, hvor lenken går inn på eksisterende spor, som utvides videre sørover.

Lenke A3: Bru Brakerøya - Kobbervikdalen

Brakerøya som stasjon for persontrafikk, nye bruer over Drammenselva og bebyggelsen på Bangeløkka, tunnel under E18 og mot Kobbervikdalen.

Lenke A3 er imidlertid sløyfet, på grunn av mindre sentral beliggenhet for stasjon, begrenset plass for stasjon, konsekvenser for havn og boligbebyggelse, mindre heldig estetisk løsning, samt høye kostnader på grunn av bruer og dårlige grunnforhold.

Fylkesmannen er svært fornøyd med at dette alternativet ikke lenger er aktuelt. Både hensyn til Drammenselva/byform, samt en mest mulig sentral lokalisering av stasjon for persontrafikk tilsier dette.

Parsell B går fra Kobbervikdalen, krysser fylkesgrensen ved Skoger og ender ved Bergsenga i Vestfold.

Lenke B0; følger eksisterende spor

Lenke B1; følger stort sett dagens spor, men med noen justeringer og kurveutrettinger. Traséen er samordnet med ny E18, som skal ombygges fra Eik til Helland og størstedelen av omleggingen her er allerede under opparbeidelse, i tråd med vedtatte reguleringsplaner.

VURDERING AV MILJØKONSEKVENSER

For Buskerud sin del gir det framlagte forslag til modernisert Vestfoldbane begrensede, eller ingen konsekvenser for eksisterende utøvelse av friluftsliv/rekreasjon, forutsatt tilstrekkelige kryssingsmuligheter av jernbanen.

Parsell A går for det meste gjennom Drammen by, med tettbebyggelse. Aktuelle miljøkonsekvenser er først og fremst støy og vibrasjoner fra jernbanen til omkringliggende boligbebyggelse, samt den barrierevirkningen som jernbanetraséen er. For den sydligste delen av parsell A, i Kobbervikdalen vil linja også få landskapsmessige konsekvenser.

Av de to alternative lenkene A1 og A2 vil vi på det sterkeste anbefale at lenke A2; tunnel Smithestrøm - Kobbervikdalen, blir valgt.

Valg av lenke A2 vil etter våre vurderinger gi de største miljøgevinster for tettbebyggelsen på Strømsø siden i Drammen. Ved at banen kommer i tunnel vil støy og rystelser fra toget bli borte. Videre vil den barrierevirkningen linjen har i dag gjennom tettbebyggelsen også bli borte. Ved at eksisterende trasé blir frigjort åpner det seg videre en mulighet for å nytte dette arealet til annen arealbruk. Vi tenker for eksempel på bruk av traséen som ledd i et sykkel- eller turvegnett.

Vi ser imidlertid nødvendigheten av at tunnellengde og tunnelpåhugg blir vurdert og utredet nærmere. I denne sammenheng vil vi påpeke at viktige grøntareal for bebyggelsen omkring Smithestrøm og Nybyen ser ut til å bli skadelidende i forslaget. Det ville være å foretrekke at tunnelen ble lengre, for å unngå inngrep i viktige grønne lunger i tettbebyggelsen. Videre er det viktig at planer for jernbanen samordnes med de pågående planer for vegutbyggingen gjennom Drammen.

Lenke A1 bør etter våre vurderinger ikke velges, da denne vil bety en forsterking av de ulemper for bebyggelsen en har registrert finnes. Dette gjelder problemer med støy, rystelser og barrierevirkning. Større banebredde, eventuelt hyppigere avganger vil forverre dagens situasjon ytterligere. Med nye støyskjermer vil barrierevirkningen forsterkes visuelt, i tillegg til at de vil virke skjemmende og fremmede i bybildet. Ved en modernisering av Vestfoldbanen bør en søke å forbedre forholdene, snarere enn å forverre de. Det er grunn til å vektlegge de landskapsinngrepene som alternativ A1 medfører. Vi befinner oss i et etablert bystrøk, med gammel bebyggelse, gateløp, beplantning og etablerte miljø. Vi er redd for at de utvidelser; både av bredde, skjæringer og fyllinger,

som planlegges vil forrykke dimensjonene i dette miljøet og virke uheldig. Det ligger viktige friområder for nærmiljøet, som vil bli sterkt redusert gjennom utvidelse av eksisterende spor. Ved Smithestrom er det et større område, som hvert år dyrkes opp i hageparseller, til stor glede og nytte for mange. Slike grønne lunger er viktige bokvaliteter, som det er av meget stor verdi å bevare med tanke på at dette er et tett utnyttet boområde i byen.

Fra Danserud og videre sydover har konsekvensutredningen selv pekt på de landskapsmessige konsekvenser en utvidelse av sporet vil medføre. Det bør således ses på et alternativ med en lengre tunnel som kan komme fram i dagen lenger syd i Kobbervikdalen. For dagstrekninger må videre detaljplanlegging gjøre rede for de avbøtende tiltak som kan gjennomføres.

I Parsell B går jernbanen for det meste gjennom et åpent jordbrukslandskap, med flate og store jorder. Boligbebyggelsen er stort sett konsentrert til tettstedet rundt Skoger stasjon. Miljøkonsekvenser for ny justert jernbane på denne strekningen begrenser seg i hovedsak til landskapskonsekvenser, men også noen konsekvenser for vilt og friluftsliv. Planlegging av denne parsellen har gått parallelt med reguleringsplanlegging for ny E18. Vi forutsetter at avbøtende tiltak for å redusere konflikter med viltpassasjer er tatt hensyn til. Videre forutsettes at planfrie kryssinger for fotgjengere er lagt inn i prosjektet. Disse punktene kunne vi ønske oss nærmere beskrivelser på, da vi ikke sitter inne med opplysninger om hva som er gjort på disse punktene. Lokale terrengtilpasninger forutsettes gjennomført i nært samarbeid med Drammen kommune.

PROGRAM FOR FINMASKET KONSEKVENSENTREDNING

Det er utarbeidet et forslag til en mer finmasket konsekvensutredning i fase II. Etter våre vurderinger er dette programmet tilfredstillende for å kunne gå inn i mer detaljerte løsninger og forslag. Vi vil poengtere viktigheten av at det utredes detaljerte støy og rystelsesnivå i forhold til boligbebyggelse, med avbøtende tiltak. Det anbefales at det utarbeides støysonkart. Støynivå på 55 dB(A) forutsettes som planleggingsnorm. Videre vil vi peke på viktigheten av oppfølgende planer for masseoverskudd, med tanke på bruk, eventuelle deponi og utforming av disse. For lenke A2 må det utredes alternativer med ulik tunnallengde av hensyn til muligheter og begrensninger for å bevare eksisterende bomiljø, både i Kobbervikdalen og ved Smithestrom/Nybyen.

KONKLUSJON

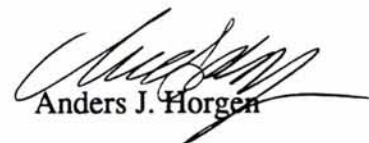
Når det gjelder utredninger som tar for seg natur- og miljøverninteresser i Buskerud, er det Fylkesmannens mening at konsekvensutredningen, fase I, gir tilstrekkelig dokumentasjon på hvilke virkninger de ulike alternativene vil gi. På bakgrunn av dette vil vi gi vår anbefaling om å velge tunnel mellom Smithestrøm og Kobbervikdalen; lenke A2 i parsell A. Det er imidlertid svært viktig at det utredes nærmere muligheter for å forlenge denne tunnelen, av hensyn til miljøgevinster for tettbebyggelsen. For de øvrige strekk må det tas særlige landskapsmessige hensyn. Videre må barrierevirkninger reduseres til et minimum. Nærmere utredninger i forhold til terrengtilpasning, støy, barrierereduserende tiltak, m.m. forutsettes gjennomført i konsekvensutredningens Fase II, slik som det er foreslått i programmet for denne fasen.

e.f.



Eli Moen

Fylkesmiljøvernssjef



Anders J. Horgen

Saksbehandler: Kristin J. Fløystad Tlf: 32-808873

Gjenpart: Buskerud fylkeskommune, plan- og næringskontoret
Drammen kommune, byplankontoret
Direktoratet for naturforvaltning

27.



FYLKESMANNEN I TELEMAR

POSTADRESSE: Statens Hus, 3708 SKIEN - TELEFAX 35 53 07 73

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		klass.kode
08 DES. 1993		
Sak/Doknr.	92/607	97
Arkivbet.	555	9

DERES REF.

VÅR REF. VED SVAR
3248/93/EGP/781

DATO

- 6 DES. 1993

MODERNISERING AV VESTFOLDBANA, KONSEKVENsutGREIING FASE I. HØYRING OG OFFENTLEG ETTERSYN.

Vi syner til oversending frå NSB Banedivisjonen motteke 01.09. d.å.

Fylkesmannen har fylgjande merknader til saka:

Slik vi har uttrykt det før ser vi svært positivt på planane om ei raskare og meir moderne Vestfoldbane. Det vil kunne bety ei overføring av reiser frå bil til jernbane for ein mykje større andel av reiser med start og endepunkt i Grenlandsregionen.

Merknader til konsekvensutgreiing for fase I:

Konsekvensutgreiinga for fase I har i enkelte delar ikkje vore gjort så detaljert som programmet for denne fasa tilsa. Vi går utifrå at det kjem meire detaljerte vurderingar av konsekvensar, og vurdering av avbøtande tiltak i fase II. Vi kjem attende til kva som bør vurderast vidare under "Merknader til program til konsekvensutgreiing for fase II".

Viktige manglar i fase I:

Dokumentet med temakart, vedlegg til trasèutgreiing, manglar registrering på viltområde og trekkvegar for hjortevilt for Telemark. Dette er viktig å få med for å kunne seie noko om plassering av jernbanetrasè og avbøtande tiltak. Vi syner her til at vi har oversendt desse opplysningane 26.10. d.å. etter henvendelse frå Øivind Klevstrand hjå Berdal Strømme. Ein annan feil som har sneke seg inn er at temakart med naturvernområde beskriv område som er verna eller føreslege verna sjølv om dei ikkje er det. Dette bør rettast opp. Innanfor temakartet i konsekvensutgreiinga finst det ingen område som er føreslege verna. Dei områda som er verna innanfor temakartet er følgjande:

I Porsgrunn:

- | | |
|-------------------|--------------------------|
| 2. Korseikåsen | 9. Kjørholt-Frierflogene |
| 3. Sankt Hansåsen | 10. Presteallèen |
| 4. Åsstranda | 15. Skrapekleiv |
| 5. Furuholmen | 16. Versvik |
| 6. Vestre skjæret | |
| 7. Demningane | |
| 8. Versvik | |

I Skien:

- Lagmannsskjær
- Orrhanemyr
- Børsesjø
- 3 eiker, Borgestad
- Ei eik, Dyrendal
- Ei eik, Veholt i Solum
- Kapitelberget

Embetsledelse - Gjerpensgt. 20 * 35 58 61 10
Kommunal- og admin.avd... - Gjerpensgt. 20 * 35 58 61 10
Sosial- og familieavd..... - Gjerpensgt. 20 * 35 58 61 10

Beredskapsavd. - Gjerpensgt. 20 * 35 58 61 10
Miljøvern avd. - Gjerpensgt. 18 * 35 58 61 10 - 35 58 61 51
Landbruksavd. - Gjerpensgt. 14 * 35 58 61 10 - 35 58 61 60
Fylkeskartkontoret - Kongensgt. 31 * 35 52 50 60

Merknader til konsekvensutgreiing for fase II:

Vi gjer merksam på at vi her uttalar oss om den delen av ny jernbane som vil gå gjennom Telemark. Konsekvensutgreiinga inneheld kart som opererer med ulike løysningar for enkelte trasèar. Etter telefonsamtale med Asmyr på NSB Bane, Region Sør, 29.11 d.å. vart vi einige om at vi i denne uttalelsen skulle ta utgangspunkt i kart med alternative trasèar på side 35 i Konsekvensutgreiinga frå august 1993.

Landskap:

Utbygging til ei dobbeltspora jernbane og høghastighetstog betyr at jernbana blir ein svært stiv konstruksjon. Det blir difor vanskeleg å tilpasse toglinja til linene i landskapet. Det er da viktig å få vurdert konsekvensane for dei mest sårbare landskapsromma for dei enkelte alternativa. Det som må vurderast er konsekvensar som: fjernvirkning, om landskapselement som horisontliner, linedrag, biotopar, vatnløp og randsoner går tapt, lokalisering i forhold til landskapsform og vegetasjon, og eventuelle barriereverknader. Dette bør visualiserast ved skisser eller bilete. Punkt som er spesielt viktige er der toglinja vil krysse tvers over landskapsrom, og/eller der det blir høge fyllingar, der det blir store skjeringar, ved tunnelpåhugg og der sprekkedaler vil kryssast av store bruer eller fyllingar. Vallermyrene, Eidanger, Langangen og Ønna peikar seg ut som viktige område i Telemark. Det må også vurderast korleis negative konsekvensar for landskapet kan dempast ved for eksempel tilplanting eller justering av plassering. Her må også konsekvensar i anleggsperioden vurderast, slik som trafikk til/frå. Dette arbeidet bør gjerast i samarbeid med ein landskapsarkitekt.

Tettstadsmiljø:

Ei flytjing av toglinja i Eidanger krev ei grundig vurdering av kva for konsekvensar dette har for dei ymse funksjonane og tilgjengelegheita i tettstaden. Det same gjeld ved modernisering av jernbana i Porsgrunn. Det er spesielt viktig å vurdere korleis støyskjerming vil verke inn på miljøet visuelt.

Støy og vibrasjonar:

I samband med framtidig behandling av delstrekningar i ein kommunedelplan vil det føreliggje ei meir finmaska konsekvensutgreiing. Det vil her bli lagt spesiell vekt på tilhøva i byer og tettstader, jmf. pkt 10.4.3 side 113.

Frå arbeidet med vegtrafikkstøy har vi erfaring for at det kan vera uklarheiter om kva for utbyggingstiltak som skal definerast som ein ny plansituasjon og kva for tiltak som innebær at tilhøva blir definert som oppretthalding av eksisterande situasjon. Dette har bl.a. betydning for valg av grenseverdier. Vi føreset at dette blir klargjort så tidleg som mogleg.

Vi føreset ellers at det i den seinare vurderinga av tiltak m.m. blir teke utgangspunkt i ambisjonsnivået i dei komande (truleg i 1994) forskrifter etter forureiningslova når det gjeld opprydding i eksisterande støyulemper langs noverande trasè. For Telemark sin del gjeld dette i hovudsak på strekningen Eidanger – Skien. Ved nye trasèar og andre tiltak der tilhøva eventuelt blir definert som ein ny situasjon, føreset vi at gjeldande grenseverdier for planlegging blir tilfredsstilt. Noverande grenseverdier for togstøy, som samsvarar med tilsvarande for vegtrafikkstøy, vil truleg bli oppretthalde i dei komande forskriftene.

Miljøvernavdelinga vil ellers kunne bidra med andre innspel vedrørande støy i det vidare planleggingsarbeidet.

Flora og fauna:

Telemark fugleforening og Telemark botaniske forening vil kunne gje opplysningar om sjeldne/sårbare/trua fuglar, planteartar og samfunn i Telemark.

Pattedyr:

Det bør vurderast kva for sikring og avbøtande tiltak som er naudsynte ved konflikt mellom hjortevilt og jernbanen.

Fisk:

Bekken frå Viersdalen og Solli ned til Ønna, inst i Langangsfjorden, er viktig som gyte- og oppvekstbekk for fiskeyngel. I kostnadsbergegninga for kryssinga av dalen her ved alternativ T1 og T4 er det forusett fylling. Det må difor ved eventuell fylling gjerast tiltak for at fisken skal koma igjennom. Det same gjeld for Herregårdsbekken ved Eidanger, der det også går opp sjøaure.

Naturvernområde:

Vi er usikre på om Korseikåsen naturreservat blir berørt av trasè T4 av di trasèen ikkje er innteikna nøyaktig. Vi vil her gjere merksam på at vi vil vurdere å koma med motsegn dersom jernbanetrasèen vil berøra naturreservatet på nokon måte. Naturreservatet er på 7 dekar og er freda på grunn av botaniske verne- og naturinteresser. Det har blandt anna ein fin bestand av svartor- sumpskog.

Kulturminne:

Det bør vidare granskast kor mange og kva slag kulturminne som blir berørt ved dei ulike alternativa slik at det er enklare å vurdere kva for alternativ som er minst uheldig.

Friluftsliv:

I Telemark vil ikkje modernisering av Vestfoldbana koma i konflikt med friluftslivet så mange stader på grunn av at bana vil gå mykje i tunnel. Men markaområdet mellom Gjerpensdalen og Telemark grense, nord for Langangen, framstår som eit samanhengande område, berre gjennomskore av få vegar. Det beste alternativet vil difor vera å leggje jernbana i dagen så lite som mogleg i dette området.

Alternativ T4 vil koma i konflikt med naturstigar frå Langangen mot Korseikåsen- og St. Hansåsen naturreservat. Naturstigar er merka turløyper med opplysningar på skilt om spesielt interessant natur og dyreliv. Vidare vil alternativ T1 og T4 etter det vi kan sjå koma i konflikt med gamle stigar som går opp frå Ønna mot Viersdalen. Ønna er eit spesielt viktig område da det er eit gruntvass- og våtmarksområde som det er få igjen av i Grenland. Alternativ T2/T3 kan koma i konflikt med naturstig øst for Langangen mot Lønnebakke, som går frå eit område ved E18.

Kart som det må innhentast opplysningar om turvegar på er turkart for Skien – Kongsberg, med områda Luksefjell, Skrim og Vindfjell. Kartet kan skaffast hjå Statens kartverk, landkartdivisjonen eller hjå miljøvernmynd. hjå Fylkesmannen.

Når det gjeld løysningar for overgangar/undergangar for turvegar vil vi gjerne sjå prinsipppløysningar for dette.

Frigjort trasè:

I samband med vurdering av kva eksisterande trasè mellom Larvik og Eidanger kan brukast til ved frigjering, bør det sjåast på om trasèen kunne bli ein sykkel-/turveg i eit svært attraktivt og vakkert natur- og kulturlandskap.

Disponering av overskotsmasse:

På Eidanger-sida av tunnelane vil det vera ønskjeleg ut i frå ei landskapsmessig og arealbruksmessig side å vurdere om det er aktuelt å deponere overskotsmassane i eksisterande steinbrot, for eksempel det store Bjørntvedtbrotet.

For massedeponi og anleggsvegar bør det utarbeidast landskapsplan. Dette vil vera spesielt viktig ved Langangen og Ønna.

Vi gjer ellers merksam på at deponi av store massar i sjø krev løyve etter:

1. Havne- og farvatnlova

Det krevst løyve frå kystverket 1. distrikt, Arendal. Dette innebær lokal vurdering ved Grenland Havnestyre. Kystverket får også uttalelse frå Fiskerisjefen, som igjen får uttalelse frå lokale fiskeriorganisasjonar.

2. Forureiningslova


Det krevst løyve frå Fylkesmannen. Dette innebær kunngjering av søknad, offentlig ettersyn, eventuell kommunal behandling og kunngjering av eventuelt løyve.

Dobbeltspor til Skien:

Vi stiller spørsmål til om det er grunnlag for eit dobbeltspor mellom Porsgrunn og Skien. På Borgestad er det i dag eit dobbeltspor. Her er det da moglegheit for at møtande tog kan passera kvarandre. Eit dobbeltspor gjennom Porsgrunn med ei bredde på 12.5 meter vil, som det er beskrevet i rapporten "Skinner og minner", sterkt forringe det heilheitlege bygningsmiljøet på Osebakken, spesielt frå Liegata til Storgata. Det er også bustadhus langs store delar av denne strekninga, der ei dobbeltspora bane vil bli eit framandelement og ei betydeleg barriere.

Med helsing


Tore Kildal
prosjektleder


Eva G. Pettersen
eng. konsulent

Kopi:

Kommunalavd., Beredkapsavd. og landbruksavd. hjå Fylkesmannen
Fylkeskommunen, Planseksjonen

Saksbehandlar, tlf: Eva G. Pettersen, 35 58 61 75.

*Pi sendt
BOS
11/93
Poe*



FYLKESMANNEN I AUST-AGDER

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGE	Kass.kode
03 NOV 1993	
Sak/Doknr. 92/607	X
Arkivbet. 575.9	

Deres ref.

Vår ref. (bes oppgitt ved svar)

Dato

Sak nr. 93/2746

02.11.1993

Ark.nr. 000.45

SVÅ/AL

HØRING-

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutredning FASE I

Det vises til høringsbrev av 27.8.93.

Da utredningen gjelder Vestfoldbanen fra Drammen til Skien, finner fylkesmannen i Aust-Agder det ikke nødvendig å gi uttalelse.

Jeg antar at man senere vil komme tilbake til spørsmålet om fremtidig sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som egen sak.

Med hilsen

Svein Årild
fung.

Postadresse:

Fylkeshuset
Elvebakken 1
4800 ARENDAL

Avdelinger:

Beredskapsavdelingen
Kommunal- og Administrasjonsavdelingen
Sosial- og Familieavdelingen
Miljøvern avdelingen

Telefon:

041-17 300
041-17 300
041-17 300
041-17 300

Telefax:

041-22 322
041-22 322
041-22 322
041-22 326

FYLKESMANNEN I VEST-AGDER

POSTADR.: TINGHUSET .4605 KRISTIANSAND.

SENTRALBORD (042) 76000

TELEFAXNR. (042)-76001

NORDES STATSBANK	kass.kode
13 DES. 1993	
Sak/Doknr. 92/607 100	
Arkivbet: 555.9	

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

DERES REF.
92/614,555.9

VÅR REF.(BES OPPGITT VED SVAR)
92/336/FWH/336

DATO
05.12.1993.

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING FASE 1. - HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN.

Det vises til Deres ekspedisjon av 27.08.1993, vedlagt konsekvensutredning fase 1 for modernisering av Vestfoldbanen.

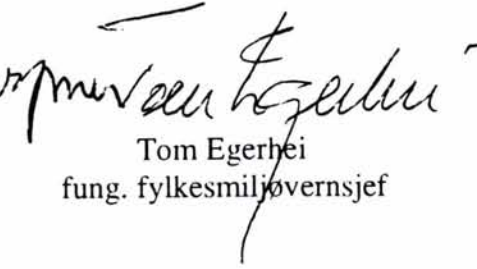
Vest-Agder fylke berøres ikke direkte av de framlagte utredninger, og fylkesmannen finner ikke grunn for å kommentere om den konsekvensutredningen som foreligger er tilfredsstillende for å kunne fatte prinsipielle beslutninger, eller om det foreslåtte programmet for konsekvensutredning for neste fase er tilfredsstillende.

Indirekte har utbyggingen av Vestfoldbanen til bedre standard betydning for vårt fylke da en samkjøring mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil kunne gi positiv effekt med bl.a. betydelige tidsbesparelser for reisende fra dette distriktet.

I kap. 6.8 i Grovmasket konsekvensutredning er det redegjort for virkningene for de tre direkte berørte fylkene, ved en sammenknytning med Sørlandsbanen. Som positive effekter er Næringsliv og sysselsetting og Trafikkulykker trukket fram. I samme forbindelse ville det være av betydning å få redegjort for virkningene, bl.a. tidsforkortelser for de to Agderfylkene og Rogaland. Konsekvensene for en større region, kunne ha betydning for å argumentere for økte bevilgninger til en raskere gjennomføring av prosjektet. Det er også av interesse å få redegjort for når en sammenkobling mellom de to banene ville være gunstig, og hvilket sammenkoblings-alternativ som bør legges til grunn.

Fylkesmannen er kjent med at det foregår utredninger for Sørlandsbanen for delstrekningene øst og vest for Kristiansand, og ovennevnte forhold bør også vurderes i den sammenheng.


Oluf Skarpnes


Tom Egerhei
fung. fylkesmiljøvernsjef

Saksbehandler: Seksjonsleder Frants W. Holme, Tlf.380 76520

Kopi: Fylkesmannen i Buskerud
Fylkesmannen i Vestfold
Fylkesmannen i Telemark
Fylkesmannen i Aust-Agder
Fylkesmannen i Rogaland.

8

UTSKRIFT

av Vestfold fylkeslandbruksstyre
møtetreteokoll, liva

Dokumentliste

Sak 10403/93

JORD- OG KONSESJONSLOVSAKER

NORGES STATSANER	Kass.kode
22 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 92/607	
Arkivbat. 555.9	

For landbruksnemnda

For fylkeslandbruksstyret

Registrert den

Registrert den

Register nr.

Register nr.

Styresak nr. 070193...00030..KUR
070493 00036 KUR

Styresak nr.

Sak

Modernisering Vestfoldbanen
Drammen - Ski

Kommune

Fylke

Vestfold

Eier, Eigar

Kjoper, Kjøpar

men' r.r. Dokument fra (frå) til av (dato)

1. Modernisert Vestfold
2. Tonsberg landbruksnemnds sak
3. Borre -" - sak
4. Telefax fra LK Sande/Svelvik (notat)

1	Landbruksnemnda i Borre	Fylke:	Vestfold
Saksnr.	070193 00030 BYG	Møtedato:	13.10.93

Landbruksnemnda i Vestfold
 Landbruksavdelingen 488/93
 15 OKT 1993
 Ark.nr.: 4742 Saksnr.:

MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN.
 GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVEN
 KAP. VII-A

Konsekvensutredningen skal sammen med jernbaneutredningen og fylkesdelplanen være med å danne grunnlaget for prinsipielle beslutninger om modernisering av Vestfoldbanen. I konsekvensutredningen er det lagt vekt på de forhold som er viktig for beslutningene i denne fasen.

I neste fase skal det utarbeides detaljerte planer for moderniseringen av Vestfoldbanen. For de enkelte delparseller skal det utarbeides kommunedelplaner med tilhørende konsekvensutredninger. Det vil også bli utarbeidet hovedplan for hver enkelt delparsell for nærmere avklaring av tekniske og økonomiske forhold. Forslag til program for konsekvensutredning for finmasket nivå inngår i utredningen.

NSB ber berørte parter ved eventuell uttalelse vurdere om de utredninger som er utført, er tilfredsstillende for å fatte prinsipielle beslutninger. Samtidig bes det om en vurdering av programmet for konsekvensutredningene i neste fase og spesielt legge vekt på forhold som er av vesentlig betydning for valg av trasé for de enkelte parsellene.

Fylkesmannen i Vestfold, landbruksavdelingen ber landbrukskontorene om en vurdering av utredningen innen 15. oktober.

Utover generelle betraktninger tar utredningen opp spørsmål som trasévalg, konsekvenser for miljø (luftforurensning/støy/landskapsbildet/kulturmiljø og kulturminner/naturmiljø/økologi), konsekvenser for naturressurser (arealbruk/energiforbruk/stein, grus og mineraler, grunnvann, marine ressurser), samfunnsmessige konsekvenser (betydning for samfunnsutviklingen regionalt/næringsliv og sysselsetting/boligbygging og befolkningsutvikling/endringer for handelsnæringen/sosiale og velferdsmessige forhold/friluftsliv, rekreasjon/trafikkulykker m.m.

Det er konkludert med følgende:

Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn av en modernisering av Vestfoldbanen slik de er beskrevet i den grovmaskede konsekvensutredningen, er for en stor del positive. De ulemper som er påvist kan til en viss grad avbøtes, og bør da være akseptable sett ut fra de fordeler prosjektet gir. NSB anbefaler gjennomføring av moderniseringen og videre planlegging for dette.

Sign. Lbn.

Moderniseringen av jernbanen representerer svært viktige samfunnsinteresser. Det antas derfor at landbruksinteressene i svært liten grad vil bli bestemmende for korridor- og linjevalg. I stor utstrekning vil det derfor være andre hensyn som avgjør størrelsen av tapet av landbruksareal. Tap av antall årsverk i jord- og skogbruk er forøvrig et svært lite egnet mål for arealtapet. Til sammenlikning kan nevnes at tapet av arbeidsplasser i landbruket sannsynligvis vil ble enormt mye større pga. rammebetingelser næringen må forholde seg til, og som vil framtvinge ytterligere rasjonalisering.

Selv om tapet av høyproduktive landbruksareal er negativt for næringen og samfunnet, vil likevel de største problemene for landbruket ved moderniseringen av jernbanen knytte seg til oppspaltningen av landbruksarealene og forverring av arronderingsmessige forhold. Samtidig vil barrierevirkningen av linjen kunne medføre store driftsulemper, idet det forutsettes at linjen ikke kan krysses i plan. Konsekvensene er absolutt størst for den dyrka jorda når det gjelder disse forholdene, men vil i mange tilfeller også ha stor betydning for skogbruket.

I denne sammenheng vil det være svært viktig at nevnte ulemper så langt som det er praktisk mulig blir minimalisert. Selv om banen pga. tekniske krav får en stiv linjeføring, vil noe kunne oppnås ved mindre justeringer av traséen. Det vil bety mye om banen f.eks. kan legges i eller nær bonitetsgrenser, f.eks. i overgang mellom jord og skog.

Av tiltak som kan redusere påførte ulemper kan nevnes at jordskifte vil være et vesentlig virkemiddel. I denne forbindelse kan det også være spørsmål om strategi for oppkjøp av landbruks-eiendommer på salg. Det bør videre vurderes i hvilken grad vei- og jernbaneutbygging kan samordnes. I noen tilfelle vil sikkert visse omlegginger av eksisterende bekker gi gode resultater. Det bør også vurderes i hvilken grad overskuddsmasser kan nyttes for å bote på de ulemper jernbaneanlegget vil medføre.

Tilbakeføring av nedlagte jernbanestrekninger i landbruksområdene vil være viktig. Der de går gjennom jordbruksareal må de tilbakeføres til dyrka jord. Det bør også vurderes i hvilken grad de skal bearbeides slik at de fortsatt ikke blir liggende som er barriere for rasjonell skogsdrift.

Når det gjelder korridor/linjevalg, vil vi nevne at dersom ikke eventuell trasé langs E-18 i meget stor grad kan samordnes med framtidig utbygging av E-18 slik at disse fortrinnsvis kan bli liggende inntil hverandre, vil ulempene ved dette alternativet bli svært store for landbruket og dermed lite akseptabelt. Ved en overfladisk vurdering ser det ut til at en trase innen

korridoren for eksisterende linje vil være den mest skånsomme for landbruksinteressene.

Tilslutt vil vi nevne at områder som landskapsbilde/natur- og kulturmiljø/økologi/friluftsliv m.v. selvsagt også er av stor interesse og betydning for landbruksbefolkningen.

JORDBRUKSSJEFENS/SKOGBRUKSSJEFENS INNSTILLING:

Det vises til etatsjefenes merknader.

Konsekvensanalysene burde i langt større grad ta for seg mulighetene for vern av jord- og skogressursene og minimalisering av ulempene for landbruket. I moderne landbruk vil ulemper slike anlegg medfører få langt større betydning enn i tidligere tider.

Selv med den stive linjeføring vil en peke på mulighetene ved mindre justeringer av traseene. En strategi for oppkjøp av eiendommer på salg med tanke på jordskifte, bør vurderes. En vil også peke på mulighetene for minimalisering av ulemper ved samordning med veinett og bruk av overskuddsmasser fra jernbaneanlegget. Tilbakeføring av nedlagte jernbanestrekninger til landbruksareal bør vies større omtanke.


Dersom en eventuell trasé langs E-18 ikke i stor grad kan samordnes med framtidig veiføring, er dette alternativet lite akseptabelt for landbruksinteressene. Et alternativ i korridoren for eksisterende bane er sannsynligvis den beste løsningen for landbruket.

VEDTAK:

Innstillingen vedtatt.

Sendes fylkesmannen i Vestfold, landbruksavdelingen, Favesgt. 7, 3110 Tønsberg til behandling.

Landbrukskontoret Tønsberg distrikt, 14.10.93


N. Andersen
jordbrukssjef

Vedlegg

1 Landbruksnemnda i	Tønsberg	Fylke:	Vestfold
Saksnr.	070493 00036 BYG	Møtedato:	19.10.93

Fylkesmannen i Vestfold
Landbruksavdelingen
Saksnr.: 1488/93
22 09/10/93 713 -4
Ark.nr.: 1741 Sakbeh.:

MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN
GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING ETTER PLAN OG BYGNINGSLOVEN
KAP. VII-A

Den grovmaskede konsekvensutredningen skal sammen med jernbaneutredningen og fylkesdelplanen være med å danne grunnlaget for prinsipielle beslutninger om modernisering av Vestfoldbanen. I konsekvensutredningen er det lagt vekt på de forhold som er viktig for beslutningene i denne fasen.

I neste fase skal det utarbeides detaljerte planer for moderniseringen av Vestfoldbanen. For de enkelte delparseller skal det utarbeides kommunedelplaner med tilhørende finmasket konsekvensutredning. Det vil også bli utarbeidet hovedplan for hver enkelt delparsell for nærmere avklaring av tekniske og økonomiske forhold. Forslag til program for konsekvensutredning for finmasket nivå inngår i utredningen.

NSB bør berørte parter ved eventuell uttalelse vurdere om de utredninger som er utført, er tilfredsstillende for å fatte prinsipielle beslutninger. Samtidig bes det om en vurdering av programmet for konsekvensutredningene i neste fase og spesielt legge vekt på forhold som er av vesentlig betydning for valg av trasé for de enkelte parsellene.

Fylkesmannen i Vestfold, landbruksavdelingen ber landbrukskontorene om en vurdering av utredningen innen 15. oktober.

Utover generelle betraktninger tar utredningen opp spørsmål som trasévalg, konsekvenser for miljø (luftforurensning/støy/landskapsbildet/kulturmiljø og kulturminner/naturmiljø/økologi), konsekvenser for naturressurser (arealbruk/energiforbruk/stein, grus og mineraler, grunnvann, marine ressurser), samfunnsmessige konsekvenser (betydning for samfunnsutviklingen regionalt/næringsliv og sysselsetting/boligbygging og befolkningsutvikling/endringer for handelsnæringen/sosiale og velferdsmessige forhold/friluftsliv, rekreasjon/trafikkulykker m.m.)

Det er konkludert med følgende:

Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn av en modernisering av Vestfoldbanen slik de er beskrevet i den grovmaskede konsekvensutredningen, er for en stor del positive. De ulemper som er påvist kan til en viss grad avbøtes, og bør da være akseptable sett ut fra de fordeler prosjektet gir. NSB anbefaler gjennomføring av moderniseringen og videre planlegging for dette.

Sign. Lbn.

Traséalternativene er vurdert innenfor rammebetingelsen om at dagens stoppmønster skal kunne opprettholdes, og at det skal legges betydelig vekt på å beholde dagens sentrumsnære stasjoner.

Vurderingen av forskjellige alternativ er prøvd standardisert så langt det er mulig. Hver parsell går mellom faste punkter langs eksisterende linje som alle vurderte alternativ passerer gjennom, og er navngitt ved bokstaver. Innenfor parsellene beskrives alternative traséer som lenker, skilt med tall.

NSB ønsker å foreta moderniseringen gjennom å bygge ut banen til dobbeltspor og et tillatt hastighetsnivå på 200 km/t. Denne høyhastighetsstandard medfører en jernbane med stiv linjeføring. Minimum horisontalkurveradius er 2400 m. Stigningen skal vanligvis ikke overstige 15 promille og skal maksimum være 12 promille (nærmere enn 5 km fra stasjon). Normalbredde for dobbeltspor er 17,5 m. Ved kupert terreng vil traséen bli bredere.

Traséer gjennom Tønsberg kommune:
Holmestrand -Tønsberg.

Parsell J: Adal - Tomsbakken:

Lenke J0: Eksisterende spor.

Lenke J1: Ny trasé vest for eksisterende spor, sør for Barkåker.

Lenke J2: Tunnel og daglinje øst for Barkåker.

Lenke J3: Nykirke-Horten-Slagendalen-Tønsberg: Representerer flere vestlige alternativer bl.a. om Horten by og ør-over forbi Åsgårdstrand.

Lenke J5: Trasé langs E-18, Nykirke-Barkåker.

Tønsberg - Stokke.

Parsell K: Tønsberg (Tomsbakken - Aulielva):

Lenke K0: Eksisterende spor.

Lenke K1: Godsspor utenom Tønsberg på Kjelle, og utvidelse til dobbeltspor langs eksisterende trasé. Strekningen Barkåker-Sem forkortes med 4,6 km. Det er nevnt at forbindelsen er aktuell for godstog.

Lenke K2: Direkte Barkåker - Sem.

Parsell L: Aulielva - Akersvannet.

Lenke L0: Eksisterende spor.

Lenke L1: Kort - og L2: lengre kurveutretting Sem.

Parsell N: Tomsbakken - Nøtterøy - Stokke:

Lenke N1: Tunnel Frodeåsen, kulvert Kanalen, tunnel under Nøtterøy og senketunnel under Vestfjorden.

Lenke N2: Som N1, men med bru over Vestfjorden.

Lenke N3: Kjell - Nordbyen - Kaldnes, Nøtterøy - Stokke.

Lenke N4: Ny linje over Kaldnes fra dagens stasjonsområde.

Under kapitlet om konsekvenser for naturressurser står det at konsekvensene for landbruket totalt sett må sies å være moderate, tiltakets størrelse tatt i betraktning. Det er oppgitt at arealtapet ved det midlere anslaget tilsvarer 6 årsverk i jordbruket og ca. 3 årsverk i skogbruket. Jordskifte vil kunne avbøte en del av ulempene. Det er nevnt at dette vil bli mer detaljert vurdert i de finmaskede konsekvensutredningene.

Der linjen legges om vil eksisterende spor bli frigjort. Dette arealet kan omdisponeres til en arealbruk tilsvarende omkringliggende areal - i de fleste tilfeller landbruk.

En tabell viser et midlere anslag over arealforbruket på de enkelte delstrekninger. På delstrekningene Holmestrand-Tønsberg, Tønsberg - Stokke er dette 97 dekar bebygget areal, 418 dekar dyrka jord og 285 dekar skog, tilsammen 800 dekar. Med frødrag av frigjort areal blir nettoforbruket 428 dekar.

Modernisering av Vestfoldbanen innebærer et stort uttak av steinmasser, men sannsynligvis også andre typer masser. Massene vil delvis bli benyttet til jernbaneanlegget. Forøvrig vil de kunne brukes til vegbygging, havneanlegg osv. Det forutsettes at en del av massene må deponeres på egnede steder. Det er nevnt at masseoverskuddet beregnes ved detaljplanleggingen, og at plassering av massedeponi bør planlegges av landskapsarkitekt i nært samarbeid med utbygger og kommune, grunneiere, landbruksmyndigheter, naturvern- og kulturvernmyndighet.

Den finmaskede konsekvensutredning skal danne en del av grunnlaget for valg av traséalternativ. Utarbeiding og behandling av de finmaskede konsekvensutredningene søkes samordnet mest mulig med utarbeiding av NSB's interne hovedplan og behandling av kommunedelplanene. Kommunedelplanene vil omfatte delstrekninger som det er naturlig å se i sammenheng. Reguleringsplanene vil utarbeides nærmere knyttet til de enkelte byggeetappene.

Det er nevnt at for hvert alternativ skal konsekvensene utredes med tanke på å:

- * Optimalisere alternativet slik at de negative konsekvensene minimaliseres
- * Få fram muligheter for avbøtende tiltak
- * Gi beslutningstakere et mest mulig fullstendig grunnlag for valg av alternativ.

Når det gjelder jord- og skogressurser, skal baneomleggingens betydning for arealforbruk og driftsforhold kvantifiseres. Faktorer som oppdeling av jord- og skogområder, driftsform og produksjonspotensiale samt tilbakeføring av arealer tas med i vurderingen.

Det vil bli registrert hva som vil gå med av forskjellige arealtyper, berørte gårdsanlegg, berørte eiendommer og deling av eiendommer. Under driftsmessige forhold er nevnt:

- Arrondering/deling av eiendommer og teiger
 - Tilgjengelighet/driftsulempe
 - Klimatisk påvirkning
 - Skogens verdi i skogbrukssammenheng
- Av muligheter for avbøtende tiltak er nevnt jordskifte og innvinning av nytt areal.

JORDBRUKSSJEFENS/SKOGBRUKSSJEFENS MERKNADER:

Konsekvensene for naturressursene, og ikke minst landbruket, synes å ha fått en meget beskjeden plass og en lite detaljert behandling i utredningen i forhold til andre sammenlignbare fagområder.

Moderniseringen av jernbanen representerer svært viktige samfunnsinteresser. Det antas derfor at landbruksinteressene i liten grad vil bli bestemmende for korridor- og linjevalg. I stor utstrekning vil det derfor være andre hensyn som avgjør størrelsen av tapet av landbruksareal. Tap av antall årsverk i jord- og skogbruk er forøvrig et svært lite egnet mål for areal-tapet. Til sammenlikning kan nevnes at tapet av arbeidsplasser i landbruket sannsynligvis vil ble enormt mye større pga. rammebetingelser næringen må forholde seg til, og som vil framtvinge ytterligere rasjonalisering.

Selv om tapet av høyproduktive landbruksareal er negativt for næringen og samfunnet, vil likevel de største problemene for landbruket ved moderniseringen av jernbanen knytte seg til oppspaltningen av landbruksarealene og forverring av arronderingsmessige forhold. Samtidig vil barrierevirkningen av linjen sammen med dårlig arrondering kunne medføre store driftsulemper, idet det forutsettes at linjen ikke kan krysses i plan. Konsekvensene er absolutt størst for jordbruksarealene når det gjelder nevnte forhold, men de vil i mange tilfeller også ha stor betydning for skogsdriften.

I denne sammenheng vil det være svært viktig at nevnte ulemper så langt som det er praktisk mulig blir minimalisert. Selv om banen pga. tekniske krav får en stiv linjeføring, vil noe kunne oppnås ved mindre justeringer av traséen. Det vil bety mye om banen f.eks. kan legges i eller nær bonitetsgrenser, f.eks. i overgang mellom jord og skog.

Av tiltak som kan redusere påførte ulemper kan nevnes at jordskifte vil være et vesentlig virkemiddel. I denne forbindelse kan det også være spørsmål om strategi for oppkjøp av landbruks

eiendommer på salg. Det bør videre vurderes i hvilken grad vei og jernbaneutbygging kan samordnes. I noen tilfelle vil sikkert visse omlegginger av eksisterende bekker gi gode resultater. Det bør også vurderes i hvilken grad overskuddsmasser kan nyttes for å bøte på de ulemper jernbaneanlegget vil medføre.

Tilbakeføring av nedlagte jernbanestrekninger i landbruksområdene vil være viktig. Der de går gjennom jordbruksareal må de tilbakeføres til dyrka jord. Det bør også vurderes i hvilken grad de skal bearbeides, slik at de ikke fortsatt blir liggende som en barriere for rasjonell skogsdrift.

Når det gjelder korridor/linjevalg, vil vi nevne at eventuell jernbanetrasé langs E-18 i meget stor grad bør kunne samordnes med framtidig utbygging av E-18, slik at disse fortrinnsvis kan bli liggende inntil hverandre. Dersom dette ikke lar seg gjennomføre, vil ulempene for landbruket bli så store at alternativet blir lite akseptabelt.

I dagspressen har det i det siste framkommet tanker om etablering av stasjon for Tønsberg ved Kjelle. Med tanke på framtidig veiutbygging vil trolig området ved Kjelle i enda større grad enn nå bli et trafikknutepunkt. Dersom det i denne situasjon skal etableres et tilfredsstillende stasjonsområde i dette strøket, er vi redd for at det vil kreve for store jordbruksarealer i nær avstand til bebyggelsen på eiendommen. Området er unikt både som kulturlandskap og i jordbrukssammenheng, slik at en vesentlig inngripen i dette er utillatelig.

Av samme grunn er vi svært skeptiske til et eget godsspor i samsvar med lenke K1. Vi vil forøvrig bemerke at lenke L1 går midt over en større, moderne, veletablert gartneribedrift.

Ved en overfladisk vurdering ser det ut til at en trasé innen korridoren for eksisterende linje, helst kombinert med J2, vil være den mest skånsomme for landbruksinteressene, når det gjelder strekningen Adal - Tønsberg.

Tilslutt vil vi nevne at områder som landskapsbilde/natur- og kulturmiljø/økologi/friluftsliv m.v. selvsagt også er av stor interesse og betydning for landbruksbefolkningen.

JORDBRUKSSJEFENS/SKOGBRUKSSJEFENS INNSTILLING:

Det vises til etatsjefenes merknader.

Konsekvensanalysene burde i langt større grad ta for seg mulighetene for vern av jord- og skogressursene og minimalisering av ulempene for landbruket. I moderne landbruk vil ulemper slike anlegg medfører få langt større betydning enn i tidligere tider.

Sign. Lbn.

Sign. Fl.st.

Saksnr. 070493 00036 BYG (forts.)

M Ø T E B O K

Side 191

Det forutsettes derfor at landbruksinteressene blir grundig utredet gjennom finmasket konsekvensutredning.

Selv med den stive linjeføring vil en peke på mulighetene ved mindre justeringer av traseene. En strategi for oppkjøp av eiendommer på salg med tanke på jordskifte, bør vurderes. En vil også peke på mulighetene for minimalisering av ulemper ved samordning med veinett og bruk av overskuddsmasser fra jernbaneanlegget. Tilbakeføring av nedlagte jernbanestrekninger til landbruksareal bør vies større omtanke.

Dersom en eventuell trasé langs E-18 ikke i stor grad kan samordnes med framtidig veiføring, er dette alternativet lite akseptabelt for landbruksinteressene.

Alternativer som medfører store inngrep på Jarlsberg hovedgård er svært lite akseptable. På strekningen Adal - Tønsberg vil et alternativ i korridoren for eksisterende bane kombinert med lenke J2, sannsynligvis være den beste løsningen for landbruket.

VEDTAK:

Innstillingen vedtatt.

Sendes fylkesmannen i Vestfold, landbruksavdelingen, Favesgt. 7, 3110 Tønsberg til behandling.

Landbrukskontoret Tønsberg distrikt, 20.10.93

N. Andersen
N. Andersen
jordbrukssjef

Villegg

Sign. Lbn.

S. E.

Sign. Fl.st.

Fylkesmannen i Vestfold Landbruks- og Fiskevesen	
Sak.nr.:	92/01713-6 25 OKT. 1993
Arkivnr.:	Saksenr.:

NOTAT

Til: Roar Kr. Nordby, FMLA

Fra: K. M. Tuv, LK Sande/Svelvik

NSB'S KONSEKVENsutREDNING/PROGRAM

Hovedspørsmål/problemstillinger som planarbeidet bør konsentreres om:

- * Ethvert utbyggingstiltak har negative virkninger. Hovedoppgaven vil være å maksimere fordeler og minimere ulemper, d.v.s. redusere effektene og sette inn avbøtende tiltak hvor annet ikke er mulig.

POSITIVE VIRKNINGER/MULIGHETER FOR SANDE

Sande tilknyttes et moderne kommunikasjonssystem med muligheter for å utvikle et bedre og mer miljøvennlig kommunikasjon- og transportsystem i kommunen

- knutepunkt veg/jernbane
- bedre tilbringertjeneste
- integrert transport- og arealplanlegging
- lokaltog/mer tilpassede togtilbud
- økt interesse for bosetting og næringsetablering som følge av kortere reisetid, tilgjengelighet til et større arbeidsmarked
- kvalitetsforbedringer ved høyere standard og bedre miljøkvaliteter for omgivelsene.
- Planfri kryssing - økt sikkerhet

NEGATIVE VIRKNINGER/TRUSLER

- press på produktive arealer og miljø
- økt sove- og drabantbypreg
- en befolkningsvekst som kan bli "uhåndterlig"
- stort forbruk av dyrka mark, drifts- og arroderingsmessige ulemper i jordbruket
- inngrep i kulturlandskapet (stiv linjeføring)
- økt barrierevirkning/lange omkjøringsveger
- økt støy, vibrasjoner (flere tog)
- nærføring av boliger, særlig Galleberg, sentrum, Holm

FINMASKET KONSEKVENsutREDNING/KOMMUNEDELPLAN

Konsekvensene for jordbruket må spesifiseres mer:

- spesifiserte arealoppgaver for de enkelte traseene, grove anslag i årsverk er ikke nok
- endrede grunnvannsforhold og skader på tekniske anlegg utredes
- overskuddsmasser må ikke deponeres men disponeres med sikte på arealgjenvinning. Plan må foreligge
- floghavreproblematikken må avklares, evt. søknad om dispensasjon til Statens plantevern. Sannsynligvis må matjorda, p.g.a. floghavren, for en stor del forbli på

- på vedkommende eiendom
- plan for tilbakeføring av gammel jernbanelinje til landbruket så langt det er mulig
- driftsveger/planfrie kryssinger for landbruket
- varige drifts- og arronderingsmessige ulemper må søkes løst ved jordskifte
- aktiv holdning til kjøp av eiendommer

SPESIELLE FORHOLD I SANDE SOM MÅ AVKLARES FØR VALG AV TRASE FORETAS:

- Sande sentrum har dårlig struktur i dag. Sannsynligvis bør jernbanen flyttes noe mot mot vest for å gi rom for nødvendig sentrumsutvidelse
- Det bør sees på en fornuftig arealbruk/kommunedelplan/regioneringsplan for sentrum
- Forbindelsen mellom ny og gammel E-18 er svært dårlig
- Stasjonslokaliseringen er viktig og vil avhenge av hvilke veg-og kommunikasjonsmønster som velges, særlig fram til og rundt Sande sentrum.
- Bedre vegsystem (og parkeringsmuligheter) vil trolig være avgjørende for Sandes muligheter som jernbaneknutepunkt, ikke bare for egne innbyggere men for en større region
- Framtidig øst/vest forbindelse bør allerede nå fokuseres av hensyn til stasjonslokaliseringen
- Viktig å se på tunnelløsninger særlig i Gallebergområdet
- Området Åshaugen må kunne rehabiliseres i forbindelse med jernbaneutbyggingen, hva med kulvertløsning?

14.10.93. K.M.T.

Landbruksdirektørens merknader.

Saksbehandler: Roar Kr. Nordby

Modernisering av Vestfoldbanen.

I oversendelsesbrev dat. 27. 08. 93 ref. 92 / 614 fra NSB Hovedkontoret, Konsernstab Strategi og Miljø, er det bedt om eventuelle merknader til grovmasket konsekvensutredning og / eller til forslag til program for finmasket konsekvensutredning (KU). Frist for uttalelse er 2. desember 1993. NSB legger fram beskrivelse for planprosessen - fra melding, konsekvensutredninger, "hovedplan" / kommunedelplan (med valg av trasè alternativ) til reguleringsplan.

Melding om "Modernisering av Vestfoldbanen" ble utarbeidet vinteren 1992, iht. plan og bygningslovens bestemmelser om konsekvensvurderinger, jfr. § 33-3. Administrativ uttalelse ble gitt fra fylkeslandbrukskontoret 25.05.92.

Framlagt grovmasket konsekvensutredning (KU), som bygger på melding om "Modernisert Vestfoldbane", skal sammen med jernbaneutredningen og fylkesdelplanen (vedtatt i fylkestinget 8, mars 1993) danne grunnlaget for prinsipielle beslutninger om moderniseringen av Vestfoldbanen. Den tar for seg overordnede konsekvenser (fordeler og ulemper) for miljø, samfunn og naturressurser på fylkesplannivå. Det er i tillegg utarbeidet 3 delrapporter vedr. trasè nettemakart, natur- og miljøkonsekvenser samt landskap. Strekningen Drammen - Skien er delt i 13 parseiler. Innenfor parsellene foreligger fire trasè alternativ. Når tilfredsstillende grovmasket KU foreligger og godkjennelse for at utredningsplikten er oppfylt kan fase II (finmasket KU) starte. Sammen med grovmasket KU legger tiltakshaver fram forslag til program for finmasket konsekvensutredning på kommuneplannivå. Finmasket KU må være godkjent før vedtak om utbygging kan fattes.

På bakgrunn av innkomne merknader til grovmasket KU vil Næringsdepartementet (delegert til NSB) i samråd med Miljøverndepartementet avgjøre om utredningsplikten er oppfylt. Dersom grovmasket KU er mangelfull på enkelte punkter kan dette innarbeides i programmet for den finmaskede KU.

Uttalelser fra landbrukskontorene / landbruksnemndene.

Uttalelsene legges ved fylkeslandbruksstyrets uttalelse. Landbruksdirektøren slutter seg til de avgitte uttalelser og vil i det etterfølgende prøve å konsentrere sine merknader til landbruket og vektlegge / sammenfatte konsekvenser i forhold til utøvelse av jord- og skogbruksnæringen, dvs. konsekvenser for miljø og naturressursene (kap. 4 og 5 i grovmasket KU).

Grovmasket KU.

NSB har satt opp følgende overordnede mål for prosjektet:

"Å utvikle en effektiv og konkurransedyktig jernbane med korte reisetider, tilfredsstillende frekvens, høy grad av punktlighet, sikker og miljøvennlighet. De løsninger som velges skal være effektive:

- * for kundene på tid, sikkerhet og pris
- * for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
- * for NSB i form av god driftsøkonomi."

Overordnede mål for konsekvensutredningen (KU):

- * fremskaffe grunnlag for å vurdere tiltakets virkninger
- * vurdere virkningene
- * gi grunnlag for valg av trasèkorridor og driftsopplegg
- * foreslå program for videre utredning, finmasket KU

NSB har som langsiktig mål å oppnå en reisetid mellom Oslo og Skien på 1 t. og 45 min. samt at trafikktilbudet på vestsiden av Oslofjorden skal styrkes.

Grovmasket KU er svært mangefull mht. vurdering av ulike konsekvenser for Vestfold-landbruket. For landbruket vil konsekvensene av modernisering av Vestfoldbanen være todelt, og berører miljø og arealressursene.

Grovmasket KU tar kun for seg arealforbruket (tapet) for en jernbane med høyhastighetsstandard (horisontalkurveradius ved dim. hastighet på 200 km/ t er 2400 m). Normalbredde for dobbeltspor er 17,5 m. For strekningen Drammen - Skien er antatt et arealforbruk på ca 1225 daa dyrket mark og 674 daa skog. Arealforbruket tilsvare i størrelsesorden dyrket mark for ca 10 gjennomsnittsgårdsbruk i Vestfold. Frigjøring av eksisterende trasè kommer til fradrag. Arealtapet knyttet til jord- og skogbruk er omregnet til å tilsvare ca 9 årsverk innen primærnæringene. Dette er et for enkelt regnestykke som landbruksdirektøren ikke kan slutte seg til. Sammenligningen er like lite konkret som å si at det f.eks. går med 200 daa by til gjennomføring av tiltaket. "Bivirkningene " er ofte de viktigste såvel for landbruket som for byområdet.

Selvom det direkte arealtapet er uheldig for landbruket og et bærekraftig samfunn, er det særdeles viktig at en får en eiendomsstruktur etter utbygging som best mulig gir tilfredsstillende drift- og arronderingsforhold av landbruksarealene på begge sider av jernbanelinjen (jernbanen kan ikke krysses i plan, en må unngå lange drifts-/ omkjøringsveger). Særlig utsatt er gårdsbruk med husdyrhold. Her vil et jernbanejordskifte være et svært viktig avbøtende tiltak, samt aktivt kjøp av landbrukseiendommer som er til salg nyttet i et jordskifte. Tilbakeføring av nedlagt jernbanelinje, mulig innvinning av arealer (massedeponi / oppfylling, bekkelukking, dyrking m.v.) vil stå sentralt som ett annet avbøtende tiltak.

I tillegg til framføringen av dobbeltsporet jernbanelinje vil det bli et økt press på de tilgrensende arealer rundt jernbanestasjonene. For f.eks. Sandes del, som etter utbygging blir å regne for en forstad til Oslo, antas areal- / utbyggingspresset å bli betydelig. Derfor må det være et overordnet mål nå i planprosessen at det gjennom kommunedelplaner og reguleringsplaner skjer en samordnet areal- og transportplanlegging som mest mulig tar vare på og verner om naturmiljø og biologiske ressurser. Fastlegging av lokalvegssystemer står sentralt og må være avklart før jernbanetrasèen bestemmes.

Temakart for arealbruk er av midre god kvalitet og i for liten målestokk til å kunne nyttiggjøres i planprosessen.

Fylkeslandbruksstyret har et særskilt ansvar for å sikre arealressursene i landbruket, jfr. rundskriv M-93 / 55, dat. september 1993 fra Landbruksdepartementet.

Det konstateres at Vestfoldbanen stort sett går gjennom høyproduktive landbruksarealer (jord- skog). Vestfoldlandbruket har gode naturgitte (høybonitets mark) og klimatiske forhold med stor vekstlighet, kanskje Norges mest fruktbare fylke. Store og kvalitativt gode avlinger sammen med nære og store markeder gjør at Vestfoldlandbruket er et av de beste i landet.

Det anslås at ca 9. 500 årsverk, eller ca 12 % av den samlede sysselsetting i Vestfold, som har sin basis i landbruket. D.v.s. samvirkeorganisasjoner, grossist / foredlingsbedrifter, maskinfirmaer, sagbruk- tre- steinindustri, transport, off. virksomhet m.v.

Dette viser nødvendigheten av et fortsatt sterkt Vestfold-landbruk, hvor produksjonsarealene forbeholdes landbruket og utnyttes optimalt. Landbruket er en tung samfunnsressurs som må tillegges betydelig vekt i planprosessen.

Landbruksmyndighetene vil delta i planprosessen på en måte som gir en framtidrettet og modernisert Vestfoldbane i et robust landbruksområde.

Trasèalternativ er vurdert innenfor rammebetingelsen om at dagens stoppmønster skal kunne opprettholdes, og at det skal legges betydelig vekt på å beholde dagens sentrumsnære stasjoner. I hovedsak følger trasèene dagens trasèkorridor. Forskjeller mellom alternative trasèer vil stå sentralt i fase II , finmasket KU. Landbruksdirektøren forutsettes at det derfor er naturlig å vurdere de ulike trasè alternativ nøye i fase II i forhold til de landbruksinteresser som vil bli berørt.

Landbruksdirektøren ønsker at landbruket gis en bredere omtale i finmasket KU, slik det framkommer av merknadene overfor.

Forslag til program for finmasket konsekvensutredning (KU). Kap 10.

Konsekvenser for landbruket må vurderes på linje med f.eks. interesser knyttet til landskap, naturmiljø, friluftsliv m.v.

I pkt. 10.5. 2, jord- skogressurser (siste avsnitt) ber vi om at "Mulighet for avbøtende tiltak endres til: "Avbøtende tiltak": - Jordskifte - Innvinning av nytt areal.

Jordskifte vil kunne gi en framtidrettet eiendomsstruktur og ha klare økonomiske fordeler for såvel utbygger som grunnavstær. Det vil være naturlig og sterkt ønskelig at utbygger (NSB) aktivt i tiden framover kjøper landbrukseiendommer som er på salg til benyttelse i jordskiftesammenheng. Landbruksmyndighetene vil kunne bistå i denne prosessen.

Under de driftsmessige forhold (samme pkt. 10.5.2.) er det spesielt nevnt - "Skogens verdi i skogbrukssammenheng". De driftsmessige forhold skal omfatte både jordbruks- og skogbruksarealer.

Pkt. 10.7 i forslaget omtaler konsekvenser i anleggsperioden.

Landbruket vil bli sterkt berørt mens anleggsarbeidene pågår. Dette framgår ikke i nevnte punkt. Skadevirkninger mht. redusert produksjonsgrunnlag, direkte avlingstap og sannsynlig redusert avling i påfølgende år, jordpakking / endrede grunnvannsforhold grunnet kontinuerlig anleggsdrift, skader på tekniske anlegg (drensgrofter, bekkelukkinger, åpne avløp, m.v.)

(drifts- og arronderingsmessige ulemper, tilgjengelighet er allerede beskrevet i KU). Driftsveger for landbruket, heri planfrie kryssinger vil stå meget sentralt.

Spredning av ugras (floghavre) og parasitter (potetcystenematode) må ikke finne sted. Av hensyn til fare for smitte spredning (jfr. bl.a. floghavreloven) skal matjord forbli på vedkommende eiendom.

Pkt. 10.8 omtaler massedeponi. Masseoverskudd i jernbanetraseen må primært nyttes til arealgjenvinning av produksjonsarealer. Det er naturlig å se disse istandsettingstiltaka sammen med tilstøtende LNF- områder (landbruksa-, natur- og friluftsområder. Landbruksmyndighetene ønsker å delta aktivt i diskusjonen og planleggingen av disponering av overskuddsmasser med sikte på arealgjenvinning.

Landbruksdirektørens merknader bes innarbeidet i program for finmasket KU.

Landbruksdirektørens forslag til uttalelse:

Fylkeslandbruksstyret viser til landbruksdirektørens merknader.

Fylkeslandbruksstyret ber om at tiltakshaver, NSB Konsernstab Strategi og Miljø, innarbeider i program for finmasket KU, datert. NSB august 1993, de landbruksfaglige merknader som landbruksdirektøren anfører i forbindelse med modernisering av Vestfoldbanen.

Vestfold fylkeslandbruksstyre har i
møte den 16/11-1993, gjort vedtak
i samsvar med innstillingen.

Tønsberg, den 17/11 1993

for fylkeslandbruksstyret

Elisabeth Eilving Christensen
**Elisabeth Eilving
Christensen**

JURIDISK KONSULENT

Sendes til:
NSB Konsernstab Strategi og Miljø, postboks 1162 Sentrum,
0107 OSLO

Fylkesmannen i Vestfold
Vestfold fylkeskommune v/fylkesreg. arkitekten
Landbrukskontoret i Sande/Svelvik
" Hof/Holmestrand
" Sandefjord
" Stokke
" Våle/Ramnes
" Tønsbergdistriktet
" Larvik



FYLKESMANNEN I TELEMARK

Landbruksavdelinga

Statens Hus, 3708 Skien - Tlf.: 35 58 61 60, Fax: 35 53 10 26

NORGES STATSBANER	Kass.kode
10 DES. 1993	
Sak/Doknr. 92/607 28	
Arkivbet. 555.9	

NSB Banedivisjonen
Divisjonsstaben
Postboks 1162, Sentrum
0107 OSLO

Deres ref.:
92/614
555.9

Vår ref.: ØV
Reg. nr.: 4/92

Dato: 2. desember 1993.

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN, KONSEKVENsutredning FASE 1 - HØRING

Det vises til grovmasket konsekvensutredning av august 1993 og til Deres følgebrev datert 27.08.1993. Det vises også til vedlagt uttale fra landbrukskontoret i Porsgrunn og Skien.

En uttaler seg om den delen av utredningen som berører Telemark, og det er særlig to forhold en mener det er grunn til å konsentrere oppmerksomheten mot i det videre arbeid mot finmasket konsekvensutredning:

1. Konsekvensutredning for Eidanger/Vallermyrene, parsell U, hvor det foreløpig er pekt på tre ulike trasèalternativ. Her er det nødvendig med en særlig grundig og detaljert utredning av konsekvensene for kulturlandskap og jordvern. En forutsetter at dette vil komme i utredningens neste fase. Det er kanskje ikke naturlig å ta stilling til trasèalternativene på dette tidspunktet i utredningen, men en ønsker alt nå å signalisere at alternativene U1 og U2 ser ut til å få betydelige konsekvenser for kulturlandskapet og landbruksinteressene i området. Det vil kreves sterk dokumentasjon for argumenter til forsvar av disse alternativene.

2. Deponering og bruk av overskuddsmasser. Det er behov for langt mer detaljert utredning av ulike alternativ på dette punktet. Fra landbrukssynspunkt er det særlig behov for detaljert utredning av konsekvensene for kulturlandskapet og landbruket. En finner grunn til å nevne at en har betydelige motforestillinger mot en antydning i kap. 7, siste avsnitt (s. 109), der det heter at "massedeponi vil sannsynligvis kunne plantes til med produktiv skog". Om slik tilplanting skal kunne påregnes vellykket, er det mange forutsetninger som må være tilstede. En forventer en grundig utredning av dette før et slikt tilplantingsalternativ kan behandles seriøst. Det kan trolig leites fram og utredes disponeringsmåter som gir positiv effekt, og en

forts. s. 2

s. 2

slutter seg til landbrukskontorets anbefaling om å se på mulighetene i sammenheng med videreføring av jernbanen mot sør.

En har ellers ikke særlige merknader til framlagt konsekvensutredning eller til programmet for utredningens neste fase.

Med hilsen



Kjell Bohlin
fylkesmann

for

Henry Mæland
landbruksdirektør



Vedlegg: Kopi av brev fra landbrukskontoret for Skien, Porsgrunn og Siljan,
datert 08.11.93. og 29.11.93.

Kopi: Miljøvernavdelingen, her.

Saksbehandler: Øystein Vatnar

Landbrukskontoret 101
Skien, Porsgrunn og Siljan
Porsgrunns v. 48
Postboks 1303 Gråtenmoen
3705 SKIEN
Tlf 35 53 00 30

Skien 8.11.1993

Fylkesmannen i Telemark
Landbruksavdelingen
Statens Hus
3708 SKIEN

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN. HØRINGS-
UTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENSANALYSE MED FORSLAG TIL
PROGRAM FOR FINMASKET KONSEKVENSANALYSE

Konsekvensanalysen som her er lagt fram av NSB gir et godt bilde av konsekvensene som har betydning for landbruket på strekningen Larvik - Skien.

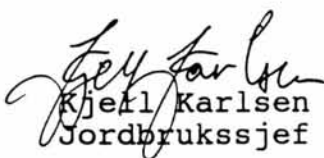
En lang tunnel-løsning vil gi små ulemper for landbruket i Telemark hvis en unngår fyllinger over dalene som krysses. Nedlegging av nåværende linje over Oklungen vil derimot være for eks. være en stor fordel for viltet i området.

Det er etter Eidanger stasjon mot Porsgrunn at linjevalget gir store forskjeller i konsekvenser for landbruket i vid forstand. Dette går klart fram av utredningen der Vallermyrene er vist som et område med stor grad av konflikt, noe som fra landbrukshold er viktig å understreke.

Valg av trase videre mot Sørlandet vil ha betydning for linjevalg i dette området. En mulighet som vil gi liten konflikt med landbruket i Grenland er å legge linjen videre fra Eidanger over Gunnekleiv og bruke tunnelmassene til å fylle opp Gunnekleivfjorden og anlegge ny hovedjernbanestasjon her.

Å utrede hvor tunnelmassene skal plasseres er et viktig punkt i programmet for den finmaskete konsekvensanalysen. Riktig bruk av det store masseoverskuddet i vårt område kan bety mye for kommunikasjoene, industriområder/kaiarealer i Grenland. Det er derfor viktig at trasealternativene i Grenland for videreføring av jernbanen sørover er tatt med i den finmaska konsekvensanalysen.

Utredningene som er utført er tilstrekkelig for å fatte prinsipielle beslutninger fram til Eidanger. I Grenland bør en større utredning til før prinsipielle beslutninger fattes.


Kjell Karlsen
Jordbrukssjef

Kopi sendt til: Skien kommune, byplanavd., Pb 797, 3703 Skien
Porsgrunn kommune, byplanavdelingen, Floodsg 6, 3915 Porsgrunn

Landbrukskontoret

SKOGBRUKSETATEN i Porsgrunn og Siljan,

Postboks 1303

3705 S K I E N

Fylkesmannen i Telemark Landbruksavdelinga	
Dato	93 11 30
Saksnr.	93/01510
Ark.nr.	669
Saksbeh.	H.B.

Kopi til: ØV
Kopi

Fylkesmannen i Telemark
Landbruksavdelinga
v/Vatnar

**SKOGLIGE VURDERINGER VEDR. NY NSB-TRASE GJENNOM
EIDANGER (PORSGRUNN).**

Skogetaten mottok planene 23. nov. og det har ikke vært tid til noen form for markbefaring. Denne uttalelse baseres derfor på kart og litt lokalkjennskap.

Det er utarbeidet 4 alt. forslag kalt T1 - T2 - T3 - og T4, der T4 og T1 følger samme trase i starten fra Porsgrunn og nesten til ØNNA i Langangen. T2 og T3 følger sammen en annen trase fra Porsgrunn til Nøklegård øst for Langangen, der disse skiller lag.

MERKNADER

ALT.1 : Alt.1 går i tunnel hele veien fra Bjørkedal til fylkesgrensa m/Vestfold - med unntak av kryssing av Markavn. nord for "ØNNA" i Langangen. T1 er det beste alt. sett isolert fra skogbrukets side.

ALT.4: Alt.4 kommer fram i dagen ved kryssing nord for "ØNNA" - så videre i tunnel til nord for "Bjørndalstjønnen". Herifra går traseen ca 900 m i dagen i skogsterreng/myr til Fylkesgrensa.

Både alt.1 og alt.4 må sies å være gunstige for skogbruket - med alt.1 som klart best.

Alt.2 og alt.3 går i tunnel fra Bjørkedal til "Blåmyr" SV for Sundsåsen. Herifra går den i dagen gjennom skogsmark av høy bonitet ca 1 km fram til Langangen/Ønna. Her går den snart i tunnel videre ca 700 m i SØ retning - før den igjen kommer frem i dagen og fortsetter ca 1850 m og krysser gl. E18 der traseen igjen går i tunnel over Fylkesgrensa (dette gjelder T3).

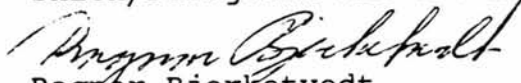
T2 tar av nord for Nøklegård og går inn i tunnel etter kryssing av Nøklegårdsbekken.

Fellestraseen for T2 og T3 på ca 1300 m frem mot Nøklegård går for størstedelen gjenneom høyproduktiv skogsmark. Jeg vil anta at billehogsten mot slutten av 1970-årene og først på 80-tallet har ført til at en god del av skogsmarka etter traseene idag er bestokket med ungskog/plantefelt.

Det er grunn til å peke på stor fare for viltskader på den kilen som oppstår mellom trase T2/T3 og nye E18.

KONKLUSJON: Fra skogbrukets side må alt. 1 og 4 anbefales som de utvilsomt beste.

Skien/Porsgrunn den 29. nov. 1993.


Ragnar Bjerketvedt
skogbrukssjef

FYLKESLANDBRUKSSTYRET

I BUSKERUD

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 3 DES. 1993		
Sak/Doknr.	920162	93
Arkivbet.	555	

Jnr. 9200162

Drammen, 1.12.93

NSB

Konsernstab Strategi og Miljø

Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo.

Til underretning sender vi Dem vedlagt utskrift av møtebok for Fylkeslandbruksstyret i Buskerud vedkommende sak 467/93

Etter fullmakt

Eli Kristin Nordside
Eli Kristin Nordsiden

Vedlegg

Gjenpart:

FYLKESLANDBRUKSSTYRET

I BUSKERUD

Buskerud fylkeslandbruksstyres protokoll fra møte 29.11.1993.

Sak 467:

**Modernisering av Vestfoldbanen; konsekvensutredning fase I.
Høring og offentlig ettersyn. Drammen - Skien.**

Landbruksavdelingen har 30.8.d.å. mottatt fra NSB Bane-
divisjonen, Divisjonsstaben, ovennevnte dokumenter i form av:

- I. Modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien
Grovmasket konsekvensutredning.
- II. Sammendrag av grovmasket konsekvensutredning.
- III. Jernbaneutredning, Hovedrapport m/tillegg.

Fylkeslandbruksstyret ble orientert om og uttalte seg til det
foreslåtte program for konsekvensutredning i sak 214/92 i møte
25./26.5.1992.

Det er dette utredningsmateriale som nå foreligger. Landbruks-
nemnda har ikke fått saken til uttalelse fra kommunen.

Det er en beskjeden del av Vestfoldbanen som ligger i Buskerud,
og mye av dette også innen den bymessige del av Drammen. Det er
strekningen fra øvre Kobbervikdalen/Eik til fylkesgrensa ved
Skoger stasjon som har landbruksmessig interesse.

Til denne parsellen har fylkeslandbruksstyret uttalt seg i sak
266/91 "Forslag til reg.plan for omlegging av E 18 Eik - Vest-
fold Grense, og NSB i Kobbervikdalen, Drammen".
Fylkeslandbrukskontoret, nå Fylkesmannens landbruksavdeling,
uttalte seg i brev av 15.3.og 21.4.93 til "Ny E 18 Eik - Vest-
fold Grense, reguleringsendring for fyllingsområde X3". Mellom
brevene ble det holdt et drøftingsmøte på Vegkontoret 19.3. med
Fylkesmannens miljøvern avdeling og fylkeslandbrukskontoret.

Kopier av brev og møtereferat vedlegges.

I forhold til nåværende tracè vil kurveutretting **nordover** fra Gundesølina (bru over både E 18 og NSB) gi en østligere tracè (fyllingsområde X3), mens kurveutrettingen **sørover** vil gi en bare ubetydelig vestligere tracè.

I Hovedrapportens kap. 4 Konsekvenser er under 4.3 Naturressurser oppgitt følgende tall for forbruk av areal til jordbruk-og skogbruk:

Ved laveste anslag:	jordbruk	750,	skogbruk	290 da		
"	midlere	"	"	1170,	"	760 da
"	høyeste	"	"	1550,	"	1370 da

Dette representerer ved midlere anslag ca. 6 årsverk i jordbruk og ca. 2 i skogbruket. Bare en liten del av dette faller på Buskerud. Ellers skal driftsforholdene i jord- og skogbruk tilrettelegges gjennom jordskifte, bygging av over/underganger, og stedvis fjerning av dagens tracè.

Innstilling:

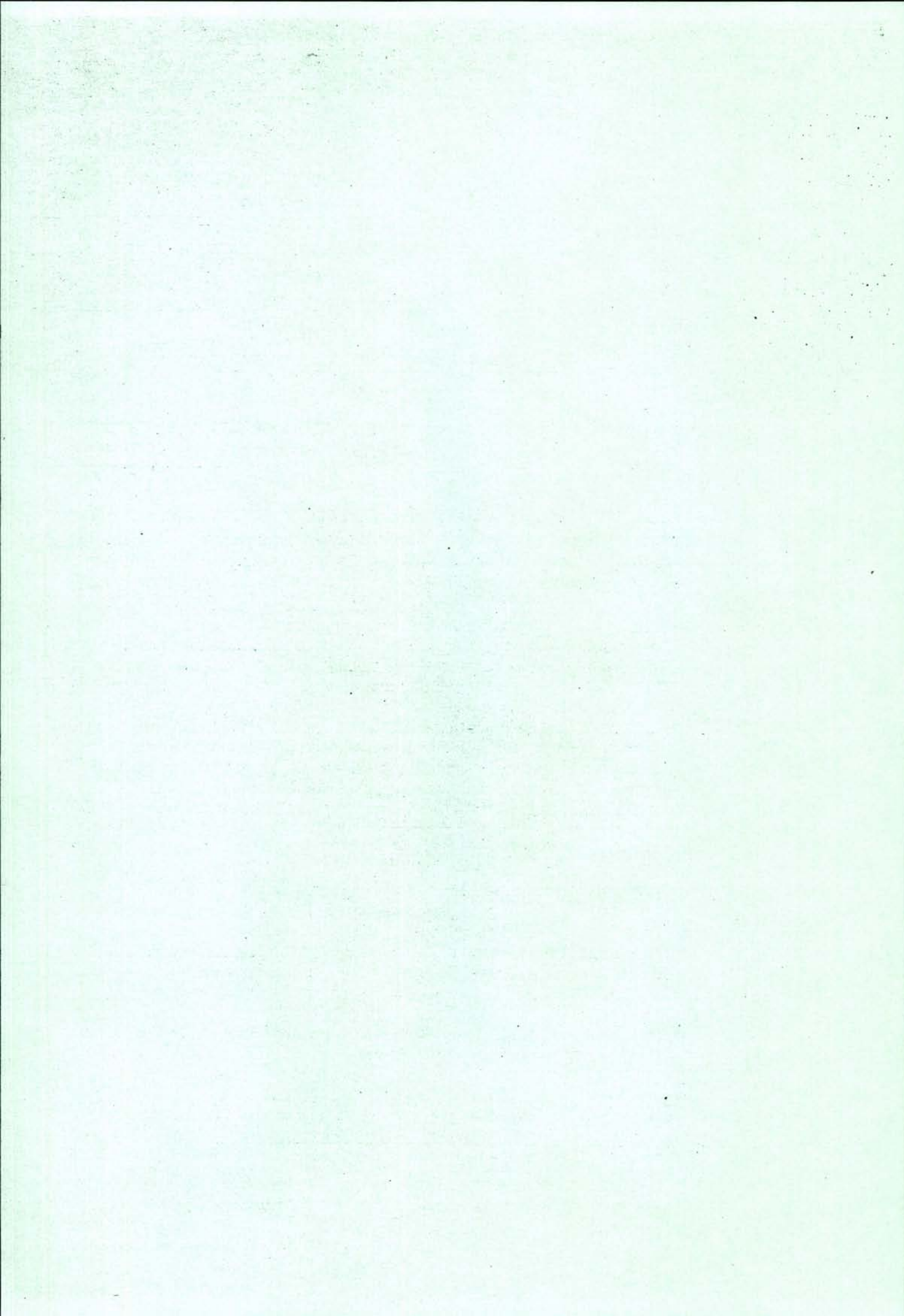
Buskerud fylkeslandbruksstyre slutter seg til landbruksavdelingens merknader og har ingen merknader til grovmasket konsekvensutredning av august -93 og Jernbaneutredning - Hovedrapport november -92 m/tillegg av juni 1993 for den delen av prosjektet som ligger i Buskerud.

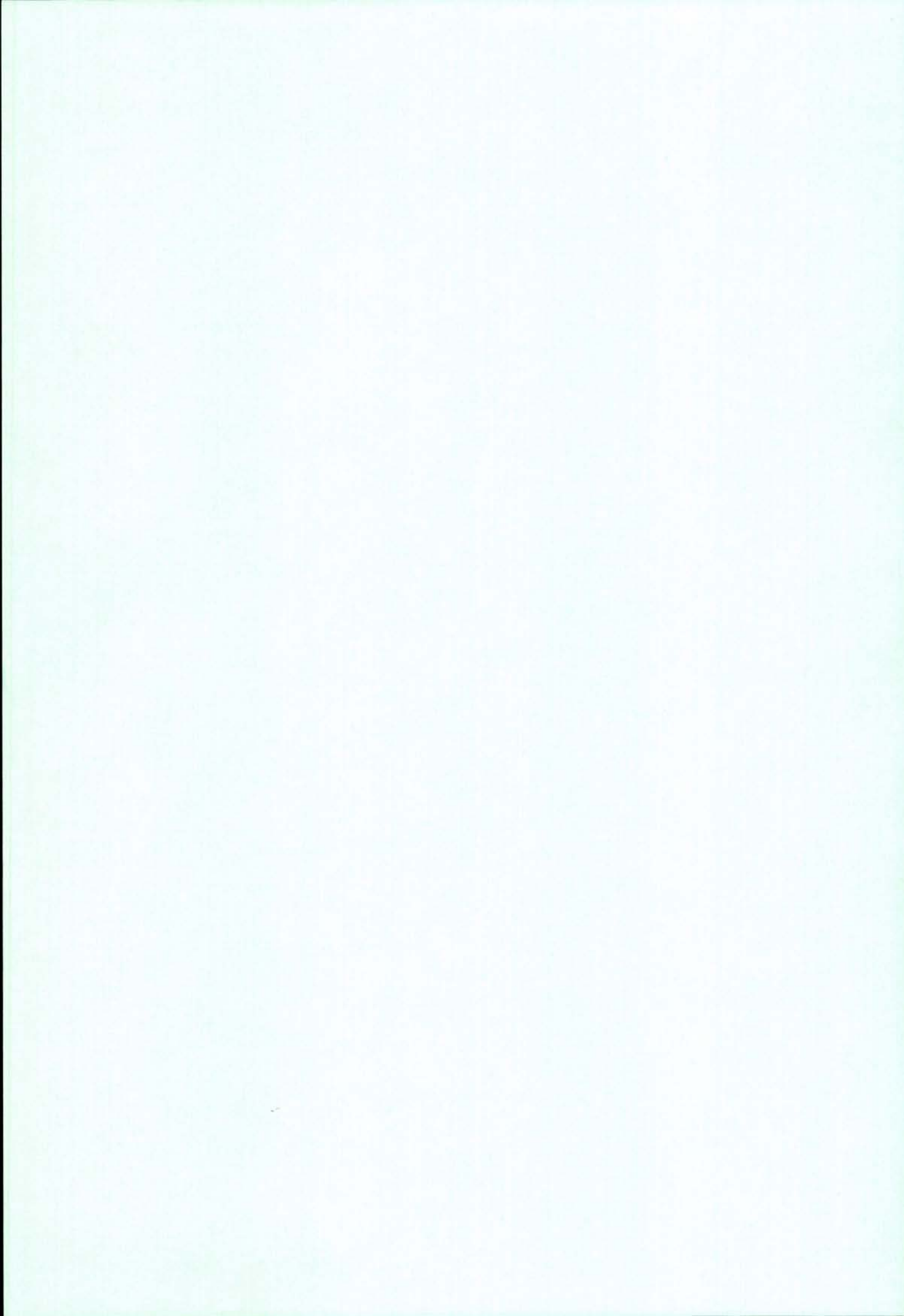
Fylkeslandbruksstyret forutsetter å få seg forelagt den finmaskete konsekvensutredningen (fase II) med kommunedelplaner og hovedplan for de enkelte delparseller, når disse foreligger.

VEDTAK: **SOM INNSTILLINGEN**

Revisjonskontrollert
S. Mo

Saksbehandler: Iver Begg Frigaard.







31.

Telefon: 33 34 40 00
Telefax: 33 31 59 05

Svend Foynsgt. 9
3110 Tønsberg

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORDES SAKSBEHANDLING		Post.kode
13 DES. 1993		
Sak/Doknr.	92/607 101	
Arkivbet.	555,9	

Deres ref.	Deres brev	Vår ref.	Dato
92/614 555.9	27.08.93	4750/822.T06	10.12.93

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN. KONSEKVENsutREDNING FASE 1.
HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN.**

Vedlegger til Deres orientering utskrift av Vestfold Fylkestings vedtak i sak 53/93 fra møtet 6. desember d.å.

Fylkestinget gjorde slikt vedtak:

- 1. Den grovmaskede konsekvensutredningen gir, med de bemerkninger som fremkommer i saksframlegget, grunnlag for å fatte prinsipielle beslutninger.*
- 2. Vestfold fylkeskommune gir i hovedsak sin tilslutning til program for den finmaskede konsekvensutredningen.
Det forutsettes at Kjellealternativet (også for stasjon med persontrafikk) medtas i det videre programmet.
Fylkestinget ber NSB utrede alternativ trase med direkte forbindelse mellom Barkåker og Sem. En løsning der lokaltrafikk til Tønsberg skal skje ved ombobling/omstigning på nevnte to steder. Dette i tråd med Vestfold naturvernforbunds forslag.*
- 3. Vestfold fylkeskommune inviterer NSB til et videre samarbeid med tanke på vurdering av nytte/kostnader ved modernisering av hele Vestfoldbanen og de enkelte parseller. Videre om andre moderniseringsforslag utenfor fylket kan endre nytte/kost-brøken.*
- 4. Vestfold fylkeskommune vil be om at valg av trase og stasjonslokaliseringer ikke avskjærer mulighetene for å drive lokaltrafikk og effektiv godstrafikk på Vestfoldbanen i fremtiden.*

5. Vestfold fylkeskommune forutsetter at resultatene av de registreringer som fylkeskultursjefen har gjort, videreføres i planene for 1994.

6. Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannskilde bør vurderes.

Saksforelegget vedlegges

Jon Fonkalsrud



✓ Plan- og budsjettsjef



Egil Grønstad

Førstekonsulent

Vedlegg



VESTFOLD FYLKESKommUNE
FYLKESTINGET

Fylkesrådmannens forelegg til fylkesutvalget
for behandling i fylkestinget

SAK FT 53/93
SAK FU 192/93A
ARK NR.: 712.T06
INIT.: EG

MØTEDATO: 06.12.93

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN. KONSEKVENsutREDNING FASE 1.
HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN**

Fylkesrådmannen har i samråd med samferdselssjefen og fylkeskultursjefen utarbeidet et felles saksforelegg til behandling i samferdsels- og kulturstyret med sikte på sluttbehandling i fylkestinget. Til kulturstyrets møte 9.11.93 og til samferdselsstyrets møte 10.11.93 er følgende saksforelegg fremmet til behandling:

"Fylkeskommunen har mottatt ovennevnte utredning med følgebrev av 27.8. d.å. Fylkeskommunen er en av høringsinstansene, og den grovmaskede konsekvensutredningen for modernisert Vestfoldbane legges ut til offentlig ettersyn i perioden 1. september - 30. november 1993.

I oversendelsesbrevet inviteres høringsinstansene til spesielt å vurdere om de utredninger som er utført, er tilfredsstillende for å fatte prinsipielle beslutninger. Samtidig bes høringspartene vurdere programmet for konsekvensutredningene i neste fase, den såkalte finmaskede konsekvensutredningen og spesielt legge vekt på forhold som er av vesentlig betydning for valg av trase for de enkelte parseller.

BAKGRUNN.

I NSBs forslag til Norsk jernbaneplan 1994-1997 er en modernisert Vestfoldbane prioritert høyt blant aktuelle, større jernbaneanlegg. Melding om modernisert Vestfoldbane med forslag til konsekvensprogram- jfr. Plan- og bygningslovens § 33-3 - ble lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 31.3 - 31.5.1992. Fylkesutvalget avga uttalelse til meldingen i FU-sak 118/92 i møte 25.5.92, der det i vedtaket heter:

1. *Forslaget til konsekvensutredningsprogram som fremgår av meldingen, dekker i hovedsak de regionale forhold det bør arbeides videre med i konsekvensutredningene.*
2. *Videre utredning og planlegging må se trasevalg og stasjonsmønster, ev.nye stasjoner, i et bredt perspektiv for å fremme den regionale utvikling av Vestfold i tråd med fylkesplanens forutsetninger. Arbeidet må også vurdere tilknytning til*

Sørlandsbanen og en tverrforbindelse mellom Vestfold og Østfold med jernbane på en slik måte at dette kan bli mulig i fremtiden.

3. *Forøvrig vises det til fylkesrådmannens bemerkninger.*

I fylkesrådmannens bemerkninger vises det til fylkesplanen som peker på en utvikling med sentralisering i bosettingsmønsteret, endringer i økonomiske og markedsmessige tilknytning til Oslofjordområdet og miljøsektorens nye rolle som premisse for samfunnsmessig planlegging og utbygging. Utviklingen tilsier bl.a. økt satsing på miljøvennlige og tidsbesparende transportløsninger både for person- og godstrafikk. I en slik plan vil økt hastighet på Vestfoldbanen, bygging av dobbeltspor, moderne stasjonsutforming og bedre tilbringertjeneste være prioriterte områder. I en slik sammenheng er det viktig å vurdere lokalisering av stasjoner og godsterminaler, eventuell ny stasjon for betjening av Torp flyplass, mulig tverrforbindelse under Oslofjorden og tilknytning til Sørlandsbanen. Fylkesrådmannen har også visse bemerkninger på en del teknisk/politiske områder som støy, kartmålestokk og kulturminneregistrering.

Siden oktober 1991 har fylkeskultursjefen vært engasjert i spørsmålet om kulturminnevernets del i NSBs planer om modernisering av Vestfoldbanen. I 1993 har fylkeskultursjefen hatt en avtale om utredning av konsekvenser av moderniseringen. Denne forventes videreført i 1994.

Første trinn - en grovregistrering av kulturminner og kulturmiljøer langs et bredt spekter av trasealternativer - ble avsluttet med en rapport "Skinner og minner" i august 1993. Det andre trinn - en mer detaljert registrering langs et mindre utvalg av traseer er påbegynt for 3 av parsellene (Sande, Tønsberg- Stokke og Larvik - Eidanger). Etter planene skal dette arbeidet være avsluttet omkring årsskiftet. Detaljregistreringer langs andre deler av linjen vil bli utført i 1994.

Tidspunktet for rapporten "Skinner og minner" sammenfaller med NSBs grovmaskede konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a, og fylkeskultursjefens registreringer har derfor kun i liten grad påvirket den grovmaskede konsekvensutredningen.

Fylkeskommunen satte i samråd med NSB i gang en fylkesdelplan for Vestfoldbanen parallelt med konsekvensutredningsprogrammet i regi av NSB.

Fylkesutvalget vedtok oppstart av fylkesdelplanleggingen i møte 25. juni 1992, og en fulgte de samme rutiner som ved utarbeidelsen av fylkesplanen.

Fylkesdelplanen for modernisering av Vestfoldbanen til høyhastighetsstandard ble vedtatt i fylkestinget i møte 8.3.1993, sak FT 5/93.

Blant hovedtrekkene i vedtaket kan nevnes:

- Opprettholde hovedtrekkene i stasjonsmønsteret.
- Etablering av ny stasjon ved Sandefjord lufthavn, Torp.
- Sørge for tilfredsstillende tilbringertjeneste.
- Ved eventuell innføring av lokal jernbaneforbindelse på Vestfoldbanen, bør flere stasjoner opprettes.
- Tilrettelegge løsninger for transport av mer gods på jernbane.
- Arbeide for en sammenknytning av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.
- Fremskaffe beslutningsgrunnlag for utbygging av jernbaneforbindelse mellom Østfoldbanen og Vestfoldbanen.

Med bakgrunn i fylkesdelplanen ble det utarbeidet et oppfølgingsprogram som ble vedtatt i fylkesutvalgets møte 24.5.d.å.. Av punktene i oppfølgingsprogrammet kan nevnes:

- * Plan- og budsjettseksjonen gjennomfører for tiden en utredning om godstransport på Vestfoldbanen. Råd for næringsutvikling er styringsgruppe. Fylkesutvalget har bevilget kr. 200.000,- til utredningen. Utredningen skal være ferdig i november og behandles i samferdselsstyret 15. desember og i fylkesutvalget i januar.
- * Samferdselssjefen gjennomfører en analyse av potensialet for persontrafikk i Vestfold.
Samferdselsstyret har bevilget kr. 100.000,- til dette arbeidet. Analysen skal være ferdig i desember og behandles av samferdselsstyret i januar.
- * Fylkeskommunen har sammen med Statens vegvesen og NSB satt i gang et forprosjekt for å vurdere fast tverrforbindelse mellom Østfold og Vestfold med veg og bane. Dette er en del av oppfølgingsprogrammet for Strategisk næringsplan for Vestfold. Rammen for prosjektet er kr. 245.000. Forprosjektet skal være ferdig 1. november. Det er ikke tatt endelig stilling til hvordan denne saken skal behandles videre.
- * Samferdselssjefen med samferdselsstyret som styringsgruppe er ansvarlig for oppfølgingsarbeidet for ny stasjon ved Sandefjord lufthavn. I møte mellom samferdselssjefen og NSB 21. mai d.å. ble det enighet om at NSB utarbeider hovedplan på strekningen forbi Sandefjord lufthavn. Samferdselssjefen er ansvarlig for koordinering mellom Forsvaret, Luftfartsverket, Sandefjord lufthavn a.s. og NSB.

GROVMASKET KONSEKVENsutredning. EN KORT OMTALE.

Kapittel 3 deler inn Vestfoldbanen i 6 delstrekninger eller parseller. Hver parsell blir beskrevet nærmere. Likeledes beskrives alternative traseer. Alle vurderte alternativer er konstruert på økonomiske kartverk (målestokk 1:50.000 / 1:10.000). Planen har med alle de alternativene som for tiden diskuteres på strekningen Barkåker-Tønsberg-Stokke og omkring Torp flyplass.

Kryssing av Oslofjorden er vurdert i relasjon til en forkorting av Vestfoldbanen ved å la banen gå via Tønsberg, om Horten til Moss og videre til Oslo, og således utelate Holmestrand, Sande og Drammen.

Utredningen har ikke tatt med aktuelle trasealternativer for en sammenknytning med Sørlandsbanen.

Kapittel 4 omhandler konsekvensene for miljøet. Når det gjelder vann- og luftforurensning, vil lokalklimatologiske forhold bli utredet på mer detaljert plannivå. Støy og vibrasjoner er beregnet i henhold til "Beregningsmåte for støy for skinnegående trafikk" (NSB/SFT 1984).

Landskapets verneverdi er summen av verneinteresser knyttet til kulturmiljø, naturmiljø og landskapsbilde. I tillegg trekkes arealbruksinteresser som friluftsliv inn i vurderingen. Det er utarbeidet delrapport om landskap og delrapport om trase, natur- og miljøkonsekvenser, som beskriver disse sidene med kart og bilder.

Data fra kommunene og fylkesmannens miljøvern avdeling er lagt til grunn for registrering av biotoper, trekkveger, dyre- og planteliv og vernede områder.

Det er utarbeidet kart i målestokk 1:100.000 for å markere områder der det er landskapsmessige konflikter og vilt- og naturområder. Alt i alt viser materialet på dette stadiet at det på disse områdene er mindre konflikter, og at man til dels kan sette i gang tiltak for å minimalisere skadevirkningene.

Det er foretatt en systematisk arkivundersøkelse kombinert med registreringer i marken over fornminner i en 500 meter bred korridor langs de mest aktuelle trasene i regi av fylkeskultursjefen og i nært samarbeid med NSB.

Det konkluderes foreløpig med at en modernisert Vestfoldbane vil medføre reduksjoner av dagens utslipp av CO₂ og NO_x. at støyen vil reduseres avhengig av de tiltak som vil settes inn og at landskapsbildet vil bli endret. De negative virkningene kan dempes ved at det settes i verk enkle tiltak.

Kapittel 5 omhandler konsekvenser for naturressurser. Arealtapet for landbruket er stipulert til ca. 6 årsverk og for skogbruket ca. 3 årsverk. Beregningene vil naturlig variere alt etter hvilken trase som velges. Også her vises det til kart i målestokk 1:100000 som markerer jordbruks- og skogbruksområder.

Ny trase vil i liten grad berøre sand- og grusforekomster, stein- og mineralforekomster og grunnvannet.

Energiforbruket vil bli redusert p.g.a. overført trafikk fra bil til jernbane.

Kapittel 6 omhandler de samfunnsmessige konsekvensene av moderniseringen. Mange av utviklingstrekkene som er skissert her, faller sammen med de som er beskrevet i gjeldende fylkesplan. Dataene og modellene bygger på PANDA-systemet som også nyttes til beregninger i fylkeskommunen. Det pekes på at de regionale virkningene av høyhastighetstog sannsynligvis blir store, ved at befolkningen i første omgang i økende grad vil benytte seg av Oslo-området arbeidsmarked, samtidig som mange i Oslo etter hvert vil søke å bosette seg i Vestfold med sin kyst- og miljøkvalitet, men beholde sitt arbeid i Oslo. På lengre sikt vil også en del arbeidsplasser flytte etter arbeidskraften, slik det er tendenser til flere steder i Europa og USA.

Selve moderniseringen krever bruk av varer og tjenester, men vil ikke skape så mange nye og varige arbeidsplasser. Den økte tilbakeflyttingen er forutsatt å gi et befolkningstall i år 2010 som er 2,4% høyere enn SBBs prognoser. Dette øker boligbyggebehovet med ca. 12 % i en 10-årsperiode.

En modernisering vil trolig gi en omsetningsøkning for handelsnæringen på mellom 1 og 2 % i forhold til en utvikling uten modernisering. Tønsberg vil kunne styrke sin posisjon som et handelssentrum.

Moderniseringen gir økt mobilitet både for arbeid, utdanning og fritid. Spesielt vil Oslo-området bli lettere tilgjengelig, med de positive og negative følger det kan få. Konsekvensene for friluftslivet vil være begrenset.

En modernisert Vestfoldbane vil bli en sikrere bane, samtidig som en del trafikk overføres fra bil til jernbane. I sum gir det færre trafikkulykker.

En sammenknytning med Sørlandsbanen og Østfoldbanen blir i denne sammenhengen knapt berørt.

SAMFERDSELSSJEFENS/FYLKESKULTURSJEFENS BEMERKNINGER.

Fylkeskommunen har spilt og spiller en aktiv rolle i prosessen fram mot realiseringen av en modernisert Vestfoldbane. Det er utarbeidet fylkesdelplan for hele strekningen gjennom Vestfold, fylkeskultursjefen har i samarbeid med NSB dannet en egen prosjektorganisasjon med formål å registrere landskap og yngre og eldre kulturminner for i neste omgang å bistå på dette området etter hvert som planprosessen skrider fram. Fylkeskommunene har bevirket til at det er utarbeidet en rapport vedrørende jernbanetilknytning til Torp flyplass. Fylkesrådmannen og samferdselssjefen er involvert i prosjekter som analyserer potensialet for gods- og personbefordring på en modernisert Vestfoldbane. Fylkeskommunen deltar også i planarbeidet som foregår på parsellen Barkåker-Tønsberg-Stokke, som en direkte oppfølging av fylkesdelplanen..

Vi ser derfor positivt på at prosessen på regionalt nivå har kommet et skritt videre, i og med at det nå foreligger et utkast til grovmasket konsekvensutredning for Vestfoldbanen, med hjemmel i Plan- og bygningslovens kap. VII a.

Vi finner at NSB har tatt med de momenter som har betydning i sakens anledning, og at disse stort sett sammenfaller med det som er nevnt i NSBs melding av 31.3.92 med de bemerkninger som da forelå. Datagrunnlaget bør være tilstrekkelig til å belyse problemstillingene i denne omgangen og fatte de nødvendige prinsipielle beslutninger om utbygging/modernisering av Vestfoldbanen. I de tilfelle det er nødvendig med mer omfattende undersøkelser vises det til at man vil komme tilbake til grundigere analyser når NSB skal utarbeide den finmaskede konsekvensutredningen.

Vi vil likevel nevne noen momenter som ikke er tilstrekkelig belyst i den grovmaskede konsekvensutredningen, og som kan ha betydning for det videre arbeidet. Videre ønsker vi å peke på noen faktiske feil i dokumentet.

Vestfoldbanen er den banestrekning i Norge som har størst persontrafikk. Ved tellepunktet i Sande ble det i 1992 registrert hele 1.512.212 reisende. Tallet i 1979 var 890.509. Det har med andre ord vært en formidabel økning, og det uten at reisetiden mellom Vestfoldbyene og Oslo er redusert. I dette ligger det at det må være et ikke ubetydelig trafikkøkningspotensiale ved en modernisert Vestfoldbane. Terrenget er de fleste steder relativt ukomplisert for fremføring av jernbane. Vi finner det noe underlig med bakgrunn i dette at nytte/kostbrøken er såvidt lav som ca. 1.0.

Det er påvist at en modernisering av Vestfoldbanen gir en del samfunnsmessige ringvirkninger.

Spørsmålet er hvorvidt disse og forsåvidt andre parametre er tatt med ved beregningen. Vi ser at sammenknytning med Sørlandsbanen, tilknytning til Torp og en tverrforbindelse over Oslofjorden er nevnt, men ikke hvilket arbeid som er i gang på disse områdene. Videre er det ikke bemerket hvilken nytte/kost-effekt disse prosjektene vil få når de blir realisert. Likeledes er det et savn at konsekvensutredningen ikke nevner det arbeidet som er i gang med å planlegge nytt dobbeltspor på strekningen Asker-Oslo. En realisering av et slikt prosjekt vil forkorte reisetiden på Vestfoldbanen og gjøre den mer attraktiv.

Når Vestfoldbanen er ferdig modernisert, vil den ha kapasitet til lokaltrafikk. Den trase og de stasjonslokaliseringer som nå blir valgt, bør ikke avskjære mulighetene for å drive lokaltrafikk på Vestfoldbanen i fremtiden. I denne forbindelse bør også muligheten holdes oppe for flere stasjoner i Vestfold enn de som har togstopp i dag.

Kapittel 10 gir en oversikt over programmet for den finmaskede konsekvensutredningen. Innholdsmessig skiller ikke den finmaskede konsekvensutredningen seg fra den grovmaskede. Den går imidlertid mer detaljert til verks når man skal analysere konsekvenser for de ulike traseene.

I følge Norsk Jernbaneplan 1994-97 er det avsatt midler til modernisering av Vestfoldbanen på strekningene Kobbervikdalen-Skoger og Åshaugen-Holm. og Åshaugen-Holm. Dette er blitt fulgt opp i budsjettet 1994. Videre er det foreslått investeringer, forutsatt innsparing på øvrige poster på statsbudsjettet, på strekningen Skoger-Åshaugen og Barkåker - Stokke.

I plansammenheng tas det sikte på å behandle hele strekningen fra Drammen til Skien på kommunedelplannivå i løpet av 1995.

Vedtak om at konsekvensutredningsplikten er oppfylt, fattes at NSB banedivisjon i samråd med Miljøverndepartementet. Det kan skje når konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn samlet er tilstrekkelig belyst gjennom den grovmaskede og den finmaskede konsekvensutredningen. Vedtak kan fattes parsellvis i forbindelse med behandlingen av kommunedelplanene. Vi kan ikke se at vesentlige momenter er utelatt i program for finmasket konsekvensutredning. Vi vil imidlertid invitere til et fortsatt nært samarbeid med NSB for å drøfte hvilke parseller som ut fra en regional kontekst bør planlegges først sett i forhold til NSBs ønsker, nytte/kostberegninger for hele strekningen og delstrekninger, mulige konfliktområder, prosedyrer m.v. Med en koordinert planlegging på alle nivåer, bør man bestrebe seg på å fremskaffe planer som kan bevirke til en forsert modernisering av Vestfoldbanen. Dette med bakgrunn i den betydningen fylkeskommunen tillegger Vestfoldbanen som et sentralt element i kommunikasjonsstrukturen i fylket.

Når det gjelder detaljene, kan følgende anføres:

Det er ikke samsvar mellom kartmaterialet og lenkene J3 og J5 på side 23. Det finnes flere uoverensstemmelser mellom kartene i kap. 3 og kartene i kap. 6.

Når det gjelder trasevalg mellom Barkåker og Stokke, er det mangler i samsvar mellom tekst og kartmateriale. F.eks. nevnes det for trase N1 (s. 26) at kryssing av Vestfjorden i fjelltunell er tatt ut, mens det på kart (s. 28) fortsatt er merket som tunnelløsning, mens tunnelen langs lenke O3 ved Torp ikke er merket av på kart (s.29).

I kapitlet om drikkevannskilder (s. 40) mangler det noe om jernbaneutbyggingens konsekvenser for 2 underjordiske vannkilder. Dels kildene ved Larvik som forsyner Farris med råstoff til mineralvannsproduksjonen, samt Kjelleola ved Frodeåsen i Tønsberg.

Til kap. 4.5.1 kan det bemerkes at det ikke finnes bakgrunn for påstanden om at enkelte forminner (automatisk fredede kulturminner) skal kunne fjernes "uten vesentlig konflikt". Pr. definisjon vil alle automatisk fredede kulturminner av nasjonal betydning og ethvert behov for dispensasjon fra legalfredningen innebære en konfliktsituasjon med prøving av hvert enkelt tilfelle.

Fylkeskultursjefen har i forbindelse med registreringsarbeidene i 1993 ved flere tilfelle tatt opp spørsmålet om massedeponi og forholdet til kulturminner og landskap. Dette har imidlertid ikke vært et spørsmål som har vært omfattet av fylkeskultursjefens utredningsoppdrag for NSB ettersom omfanget foreløpig ikke har vært kjent. Vi forutsetter at kulturminnevernet får en aktiv rolle i det videre utredningsarbeidet.

SAMFERDSELSSJEFENS/FYLKESKULTURSJEFENS INNSTILLING.

1. Den grovmaskede konsekvensutredningen gir, med de bemerkninger som fremkommer i saksframlegget, grunnlag for å fatte prinsipielle beslutninger.
 2. Vestfold fylkeskommune gir i hovedsak sin tilslutning til program for den finmaskede konsekvensutredningen.
 3. Vestfold fylkeskommune inviterer NSB til et videre samarbeid med tanke på vurdering av nytte/kostnader ved modernisering av hele Vestfoldbanen og de enkelte parseller. Videre om andre moderniseringsforslag utenfor fylket kan endre nytte/kost-brøken.
 4. Vestfold fylkeskommune vil be om at valg av trase og stasjonslokaliseringer ikke avskjærer mulighetene for å drive lokaltrafikk og effektiv godstrafikk på Vestfoldbanen i fremtiden.
 5. Vestfold fylkeskommune forutsetter at resultatene av de registreringer som fylkeskultursjefen har gjort, videreføres i planene for 1994 .
- 6.Saken oversendes fylkesrådmannen til videre behandling."

I Fylkeskulturstyrets møte 09.11.1993 ble innstillingen enstemmig vedtatt.

Samferdselsstyret behandlet saken i møte 10.11.d.å., og fattet slikt vedtak:

"Saken ble utsatt pga at NSBs saksdokumenter ikke er sendt til medlemmene i samferdselsstyret.

Det blir nytt møte onsdag 17. november 1993 kl. 1500, hvor det anmodes om at NSB møter og gir en orientering angående de fremlagte planene."

Samferdselsstyrets vedtak i møte 17. november 1993 vil bli meddelt i fylkesutvalgets møte.

Rådet for næringsutvikling behandlet saken i møte 2.11. d.å. Rådet sluttet seg til innstillingens punkt 1-5, med unntak av punkt 2, som enstemmig fikk slik tilføyelse:

" Det forutsettes at Kjellealternativet medtas i det videre programmet."

NSBs saksdokumenter sendes fylkestingets medlemmer og møtende varamedlemmer.

Fylkesrådmannens bemerkninger:

Fylkesrådmannen har ingen merknader til den tilføyelsen som er foreslått av Rådet for næringsutvikling.

Fylkesrådmannens innstilling:

Fylkesutvalget innbyr fylkestinget til å gjøre følgende

v e d t a k :

1. Den grovmaskede konsekvensutredningen gir, med de bemerkninger som fremkommer i saksframlegget, grunnlag for å fatte prinsipielle beslutninger.
2. Vestfold fylkeskommune gir i hovedsak sin tilslutning til program for den finmaskede konsekvensutredningen.
Det forutsettes at Kjellealternativet (også for stasjon med persontrafikk) medtas i det videre programmet.
3. Vestfold fylkeskommune inviterer NSB til et videre samarbeid med tanke på vurdering av nytte/kostnader ved modernisering av hele Vestfoldbanen og de enkelte parseller. Videre om andre moderniseringsforslag utenfor fylket kan endre nytte/kost-brøken.
4. Vestfold fylkeskommune vil be om at valg av trase og stasjonslokaliseringer ikke avskjærer mulighetene for å drive lokaltrafikk og effektiv godstrafikk på Vestfoldbanen i fremtiden.
5. Vestfold fylkeskommune forutsetter at resultatene av de registreringer som fylkeskultursjefen har gjort, videreføres i planene for 1994.

FYLKESRÅDMANNEN I VESTFOLD, Tønsberg, 5. november 1993

Nils Fr. Wisløff

Jon Fonkalsrud

Vedlegg:

NSB's saksdokumenter: Konsekvensutredning fase 1 (aug. 93):

NSB står for utsending av vedleggene til fylkesutvalgets medlemmer.

De resterende av fylkestingets medlemmer vil få dokumentene oversendt fra fylkesrådmannens ktr. uke 46.

Fylkesutvalgets møte 22.11.1993

Fylkesrådmannen refererte vedtak i samferdselsstyret:

"Samferdselsstyrets behandling av sak 29/93:

Repr. Johansen fremmet slikt tilleggsforslag til pkt. 2:

"Det forutsettes at Kjellealternativet (også for stasjon med persontrafikk) medtas i det videre programmet."

Repr. Lunde fremmet slikt tilleggsforslag til pkt. 2:

"Det forutsettes at forslaget fra Naturvernforbundet tas med i det videre programmet."

Repr. Walla fremmet slikt forslag til pkt. 6:

"Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannkilde bør vurderes."

Votering:

Pkt. 1 ble enstemmig vedtatt.

Pkt. 2 ble enstemmig vedtatt.

Johansens forslag ble vedtatt mot 1 stemme.

Lundes forslag fikk 1 stemme

Pkt. 3-5 ble enstemmig vedtatt.

Pkt. 6 (nytt = Wallas forslag) ble enstemmig vedtatt.

Pkt. 7 (= tidligere pkt. 6) ble enstemmig vedtatt."

Repr. Halse fremmet slikt forslag:

"2. setning i pkt. 2 utgår."

Repr. Bjerknes fremmet slikt nytt pkt. 6:

~~"Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannkilde bør vurderes." /~~

Fylkesutvalgets innstilling i møte 22.11.1993

Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1 enstemmig vedtatt.

Pkt. 2, 1. setning enstemmig vedtatt

Pkt. 2, 2. setning vedtatt med 10 mot 1 stemme avgitt for Halses forslag.

Pkt. 3-5 enstemmig vedtatt.

Bjerknes forslag, nytt pkt. 6, vedtatt med 7 mot 4 stemmer.

Fylkestingets møte 6.11.1993

Repr. Kulland fremmet på vegne av V og SV slikt tillegg til pkt. 2:

"Fylkestinget bør NSB utrede alternativ trase med direkte forbindelse mellom Barkåker og Sem. En løsning der lokaltrafikk til Tønsberg skal skje ved omkobling/omstigning på nevnte to steder. Dette itråd med Vestfold naturvernforbunds forslag."

Fylkestingets vedtak i møte 6.11.1993

Fylkesutvalgets innstilling

pkt. 1 enstemmig vedtatt

pkt. 2 enstemmig vedtatt

Kullands tillegg til pkt. 2 vedtatt med 31 mot 14 stemmer.

pkt. 3 - 6 enstemmig vedtatt

26.



BUSKERUD FYLKESKOMMUNE

Haugesgate 89, 3020 Drammen
Telefon 32808500

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET

Telefon 32 80 87 00
Telefax 32 80 86 76

NSB Banedivisjonen
Divisjonsstaben
Postboks 1162, Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER		KASS.KODE
- 8 DES. 1993		
Sak/Doknr.	721607	98
Arkivbet.	555.9	

Vår dato:	Vår ref.:
01.12.93	2226/93 mt/
Deres dato:	Deres ref.:
27.08.93	92/614
	555.9

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING FASE I.
HØRING OG OFFENTLIG ETTERSYN.**

Buskerud Fylkeskommune ved plan- og næringskontoret har mottatt ovennevnte konsekvensutredning etter Plan- og bygningslovens kap. VII-a, til uttalelse.

Jernbaneutredningens mål om modernisering av Vestfoldbanen som et strategisk prosjekt for å oppnå nasjonale mål om miljøvennlig, rask og effektiv transport støttes fullt ut. Buskerud fylkeskommune ser det som svært viktig at jernbane rustes opp til å bli et konkurransedyktig transportmiddel, og ser behovet for betydelige investeringer på jernbane i årene som kommer.


Buskerud fylkeskommunes hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål og for samferdsel har tidligere hatt til uttalelse Vestfold fylkeskommunes fylkesdelplan for Vestfoldbanen. Denne ble behandlet i møter 26. januar og 27. januar 1993, og hadde følgende merknader til framtidig jernbanekorridor i Vestfold:

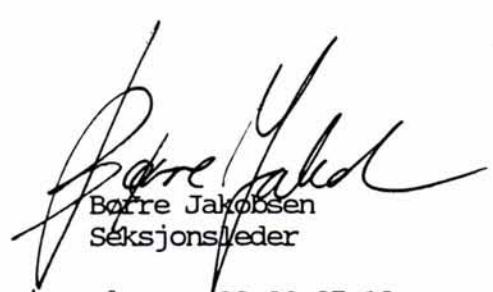
* Etter vedtak om utbygging av Gardermoen som ny hovedflyplass kan Sandefjord Lufthavn, Torp, utvikle seg til å bli en viktig regional flyplass for Kongsberg og Drammensregionen. En omlegging av linjen med direkte jernbanetilknypning til flyterminalen anses derfor som svært viktig.

* Ved en sammenknytning av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen forutsettes det at strekningen Drammen-Kongsberg-Skien, som eventuelt mister fjerntogforbindelsen, må få alternative togtilbud til erstatning for å dekke lokale og regionale behov. De nye togtilbudene må kvalitetsmessig føre til en bedring av dagens trafikktilbud, bl.a. InterCity - tog Kongsberg-Oslo.

I forbindelse med Buskerud fylkeskommunes utarbeidelse av en egen fylkesdelplan for Ringeriksbanen, er de regionale effekter av større samferdselsutbygginger satt i søkelyset. Det er svært viktig at slike satsinger blir sett i sammenheng, og at det opprettes regionale samarbeid for å få størst mulig samfunnsmessig nytteeffekt av satsingene.

Med hilsen


Knut Brekke
fung. plan- og næringssjef


Børre Jakobsen
Seksjonsleder

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr. 32 80 87 18

Kopi til: Samferdselsadministrasjonen, her.



TELEMARK
FYLKES-
KOMMUNE

Fylkesrådmannen
Planseksjonen

Dykkar ref.

NORGES STATSBANER	Kass.kode
24 DES. 1993	
Sak/Doknr. 72/667	109
Arkivbet. 555.7	

Vår ref.
0545/93/TF-712

Dato
21.12.1993

Til

NSB Banedivisjonen
Divisjonsstaben
PB 1162, Sentrum
0107 Oslo

Modernisering av Vestfoldbanen, konsekvensutredning fase I. Høring.

Vi viser til oversendelse av høringsmateriale fra NSB Banedivisjonen datert 27.08.93.

Saken var opp til behandling i plan- og miljøutvalget 11.11.93 og i fylkesutvalget 25.11.93. Begge utvalgene fattet følgende, likelydende enstemmige vedtak:

Fylkesutvalet rår til at konsekvensutgreiinga for modernisering av Vestfoldbanen (fase 1) med forslag til program for finmaska konsekvensutgreiing (fase 2) vert lagt til grunn i det vidare arbeidet med finmaska, parsellvise utgreiingar og kommunedelplanar.

Fylkesutvalet ber om at arbeidet med å velje endeleg trase for Larvik-Eidanger parsellen går med full styrke i eit nært samarbeid med Porsgrunn kommune og fylkeskommunen, dette for å få opp ein planberedskap på denne parsellen så snart som mogleg.

Fylkesutvalet vil peike på det store potensialet Grenland representerer når det gjeld både personar og gods, og at dette vert lagt til grunn i den vidare planleggjinga med moderniseringa av Vestfoldbanen.

Saken ble lagt fram for fylkesutvalget med denne ordlyden:

Problemstillinga i få ord

NSB har utarbeidd konsekvensutgreiing for modernisert Vestfoldbane fase 1 (grovmaska nivå) etter føresegnene i plan- og bygningslova. Denne konsekvensutgreiinga er no sendt ut på høyring med høringsfrist 30.11.93. Det er plan- og miljøutvalet som gjev fråsegn i denne saka på vegne av fylkeskommunen. Av di saka har så mykje å seie for Telemark, gjorde plan- og miljøutvalet, etter framlegg frå Nils Bjørnflaten, samrøystes vedtak om at

saka blir lagt fram for fylkesutvalet.

Framlegg til vedtak frå fylkesrådmannen.

Fylkesutvalet rår til at konsekvensutgreiinga for modernisering av Vestfoldbanen (fase 1) med forslag til program for finmaska konsekvensutgreiing (fase 2) vert lagt til grunn i det vidare arbeidet med finmaska, parsellvise utgreiingar og kommunedelplanar.

Fylkesutvalet ber om at arbeidet med å velje endeleg trase for Larvik-Eidanger parsellen går med full styrke i eit nært samarbeid med Porsgrunn kommune og fylkeskommunen, dette for å få opp ein planberedskap på denne parsellen så snart som mogleg.

Fylkesutvalet vil peike på det store potensialet Grenland representerer når det gjeld både personar og gods, og at dette vert lagt til grunn i den vidare planleggjinga med moderniseringa av Vestfoldbanen.

Saksopplysningar

NSB har utarbeidd konsekvensutgreiing for modernisert Vestfoldbane fase 1 (grovmaska nivå) etter føresegnene i plan- og bygningslova. Vi har til orientering lagt ved eit samandrag/ ei kortutgåve av denne konsekvensutgreiinga utarbeidd av NSB.

Denne konsekvensutgreiinga bygg på meldinga om modernisert Vestfoldbane som vart sendt ut på høyring i perioden 31.03.92 - 31.05.92. På grunnlag av høyringsfråsegnene vart det tilrådde konsekvensutgreiingsprogrammet revidert og fastsett av NSB, banedivisjonen, i samråd med Miljøverndepartementet 06.05.93. På grunn av stram tidsfrist vart ikkje denne meldinga handsama i plan- og miljøutvalet då denne var ute til høyring våren 92, men gjekk direkte til samferdsleutvalet (sak 19/92) og fylkesutvalet 17.06.92 (sak 85/92).

Plan- og miljøutvalet handsama i sak 5/93 i møte 27.01.93 fylkesdelplan for Vestfoldbanen utarbeidd av Vestfold fylkeskommune, og jernbaneutgreiing om ein modernisert Vestfoldbane utarbeidd av NSB. Denne jernbaneutgreiinga som er ei førebels utgreiing i høve til den konsekvensutgreiinga som no ligg føre, bygg og på meldinga om modernisert Vestfoldbane.

I dette vedtaket står utvalet fylkesdelplanen, og peiker spesielt på at stad og retning for tunnelinnslaget på Larvik-Eidangertunnelen må avgjerast uavhengig av endeleg plassering av ein framtidig stasjon i Larvik. Dette for å få fram ein planberedskap på denne parsellen snarast råd.

Til jernbaneutgreiinga ønskjer utvalet å leggje vekt på at Vestfoldbanen i prinsippet skal ha same stasjonsmønster som i dag, at dimensjonerande fart utanom dei største byane skal vere 200 km/t og at det skal byggjast dobbelspor heilt fram til Skien. Utvalet ber og NSB setje i gang arbeidet med ei jernbaneutgreiing for samankoblinga av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som grunnlag for oppstartinga av ein fylkesdelplan for å avgjere ein framtidig korridor gjennom Telemark.

Denne konsekvensutgreiinga, fase 1, som no ligg føre, er grovmaska på den måten at det er ei utgreiing for heile Vestfoldbanen frå Drammen til Skien, og den skal vere grunnlaget for prinsipielle avgjerder om modernisering av Vestfoldbanen.

I neste fase skal det utarbeidast meir detaljerte planar (kommunedelplanar) for dei einskilde delparsellane med tilhøyrande konsekvensutgreiingar (fase 2). Forslag til program for konsekvensutgreiing fase 2 (finmaska nivå)

inngår i denne utgreiinga (fase 1).

Det kan og nemnast at Stortinget 11.06.93 vedtok St.m. nr.35 (1992-93) Norsk jernbaneplan 1994-97. Tilsaman er det sett av 230 mill kr til Vestfoldbanen i denne perioden slik at Koppervikdalen-Sande-Holm, ein strekning på 11 km, kan byggjast ferdig innan 1997. Utover dette er det ikkje sett av noko midlar til Vestfoldbanen på dei ordinære budsjetta. Jernbaneplanen opererar med eit ekstra satsingsprogram. Her er det ført opp ytterlegare 800 mill kr på Vestfoldbanen i denne perioden, men desse pengane kan vere noko usikre.

Vurderingane til fylkesplansjefen.

Moderniseringa av Vestfoldbanen har vore "på dagsorden" i eit par år, og er godt kjend både politisk og i dei aktuelle fagmiljøa. Fylkeskommunen har hatt eit godt samarbeid med dei kommunane og dei fagetatane som har interesse av dette planarbeidet. Planseksjonen meiner difor at både planarbeidet og høyringsfråsegnene no er godt koordinerte.

Det er planbereiskapen på Larvik-Eidanger parsellen som veg tungt og som er spesielt viktig for kommunane i Grenland og for fylkeskommunen i denne fasa av planarbeidet. Denne parsellen har topp prioritet i framlegget til fylkesplan for Telemark 1994-97.

Planseksjonen ønskjer vidare å peike på at jernbanen er ei miljøvennleg transportform i høve til bil, båt og fly. Moredniseringa av denne banen fører til bedra konkuranseevne i høve til desse transportformene og utsleppsmengda vert redusert som følgje av overført trafikk. Jernbane er og mindre arealkrevjande enn ei tyngre satsing på vegtransport. Vi meiner dette er eit viktig utgangspunkt når ein skal vurdere konsekvensar for miljø, naturressursar, og samfunn.

Planseksjonen er samd med NSB når dei peikar på at ei utbygging av jernbanenettet i heile Oslofjordregionen til høgfartsstandard er eit av dei viktigaste tiltaka ein kan setje i verk for å knytte dei ulike byområda saman i ein integrert storbyregion. Dette er viktig om ein skal få fram ein region som har tilstrekkeleg tyngde og dynamikk til å hevde seg i samhandel og konkuranse med andre storbyregionar i Europa.

Grenland representerer eit stort potensiale både når det gjeld personar og gods. Når ein befolkning på ca 100 000, som er halvparten av befolkningen i Vestfold, får eit monaleg betre tilbod enn dei har i dag, ikkje minst når det gjeld tid, kjem det til å gje store utslag i trafikkvolumet mot Vestfold og Oslo.

Vi vil og leggje vekt på dei store godsmengdene som vert transporterte til og frå Grenland, og den tydinga det har for denne regionen at desse godsmengdene i framtida kan transporterast så raskt og effektivt som mogleg.

Planseksjonen har og oppfatta klare signal frå eit samla miljø i Grenland om framtidig trasekorridor for ein ny Sørlandsbane gjennom Grenland, og at det ikkje er ønskeleg med eit traseval over Eidangerhalvøya, men at traseen bør gå gjennom Porsgrunn sentrum, over Voldsfjorden og vidare nedover gjennom Sannidal til Skorstøl på noverande sørlandsbane.

Planseksjonen ønskjer å leggje vekt på at Vestfoldbanen i prinsippet skal ha same stasjonsmønster som i dag, at dimensjonerande fart utanom dei største byane skal vere 200 km/t og at det skal byggjast dobbelspor heilt fram til Skien.

Planseksjonen stør det framlagte programmet for finmaska konsekvensutgreiing (fase 2), men vil likevel nemne under avsnitt 10.3, stasjonslokalisering, at

Porsgrunn stasjon vert tilrettelagt som ein stor stasjon i det framtidige jernbanesystemet, og at framtidig lokalisering av Skien stasjon i fjellet ved Skien sentrum og bussterminalen vert utreda. Når det gjeld punkt 10.10, framdriftsplan, vil vi på ny understreke kor viktig det er for Grenland raskt å få fram planar på Larvik-Eidanger tunnelen for å ha den naudsynte planberedskapen på denne parsellen om det skulle verte forsinkingar i investeringsprogrammet andre stader på Vestfoldbanen.

Framlegg til vedtak frå fylkesplansjefen.

Plan- og miljøutvalet rår til at konsekvensutgreiinga for modernisering av Vestfoldbanen (fase 1) med forslag til program for finmaska konsekvensutgreiing (fase 2) vert lagt til grunn i det vidare arbeidet med finmaska, parsellvise utgreiingar og kommunedelplanar.

Plan- og miljøutvalet ber om at arbeidet med å velje endeleg trase for Larvik-Eidanger parsellen går med full styrke i eit nært samarbeid med Porsgrunn kommune og fylkeskommunen, dette for å få opp ein planberedskap på denne parsellen så snart som mogleg.

Plan- og miljøutvalet vil peike på det store potensialet Grenland representerer når det gjeld både personar og gods, og at dette vert lagt til grunn i den vidare planleggjinga med moderniseringa av Vestfoldbanen.

Framlegget vart samrøystes vedteke i plan- og miljøutvalet i møte 11.11.93.

Nils Bjørnflaten satte fram slikt forslag til vedtak:

Saka skal leggest fram for fylkesutvalet.

Framlegget til Bjørnflaten vart samrøystes vedteke.

Vurdering frå fylkesrådmannen

Fylkesrådmannen har ingen merknader til tilrådinga frå plan- og miljøutvalet.

Forslag til vedtak frå fylkesrådmannen:

Fylkesutvalet rår til at konsekvensutgreiinga for modernisering av Vestfoldbanen (fase 1) med forslag til program for finmaska konsekvensutgreiing (fase 2) vert lagt til grunn i det vidare arbeidet med finmaska, parsellvise utgreiingar og kommunedelplanar.

Fylkesutvalet ber om at arbeidet med å velgje endeleg trase for Larvik-Eidanger parsellen går med full styrke i eit nært samarbeid med Porsgrunn kommune og fylkeskommunen, dette for å få opp ein planberedskap på denne parsellen så snart som mogeleg.


Fylkesutvalet vil peike på det store potensialet Grenland representerer når det gjeld både personar og gods, og at

dette vert lagt til grunn i den vidare planleggjinga med modernisering av Vestfoldbanen.

Behandlinga i fylkesutvalet 25. november 1993:

Forslaget frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteke.

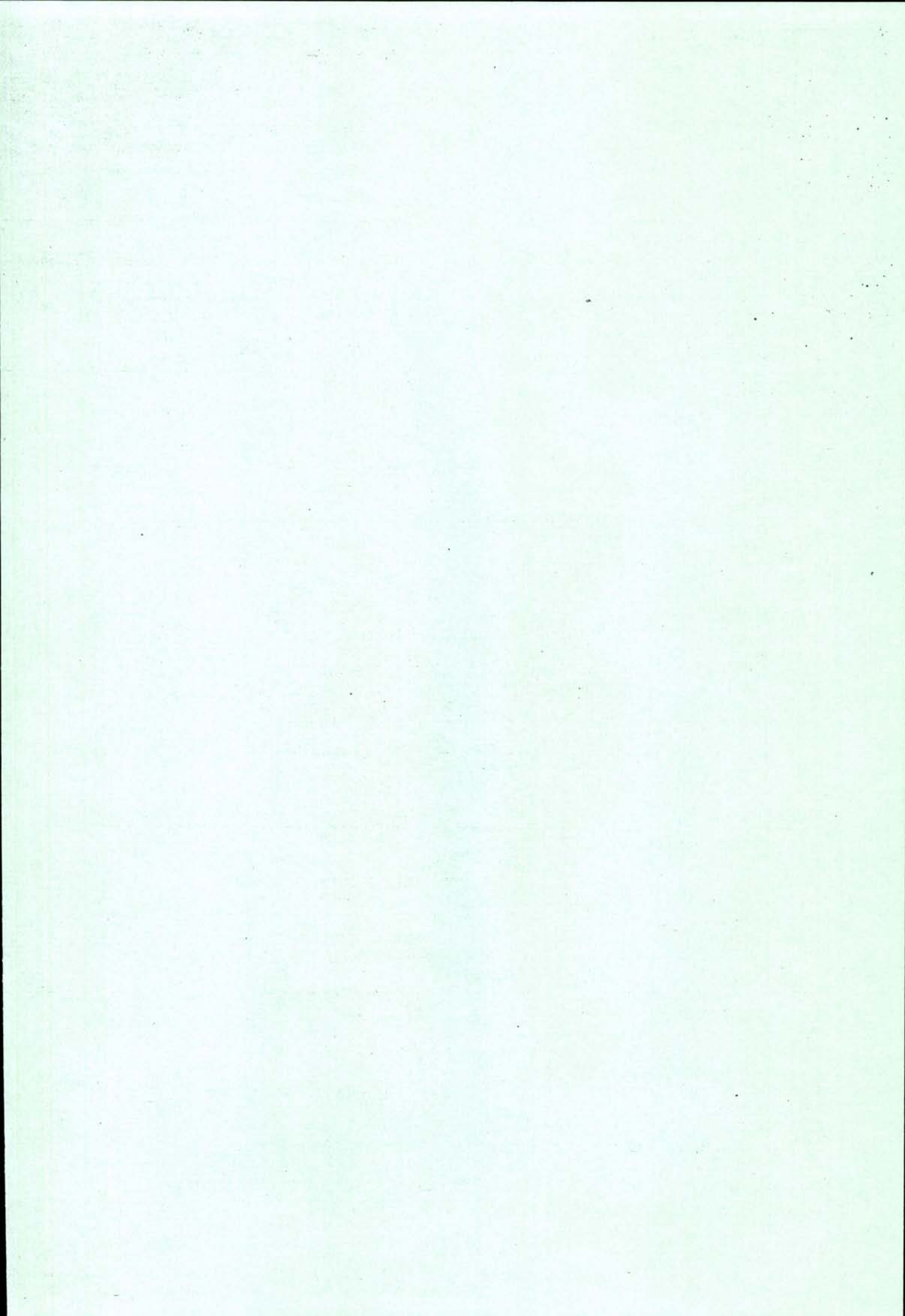
Med hilsen

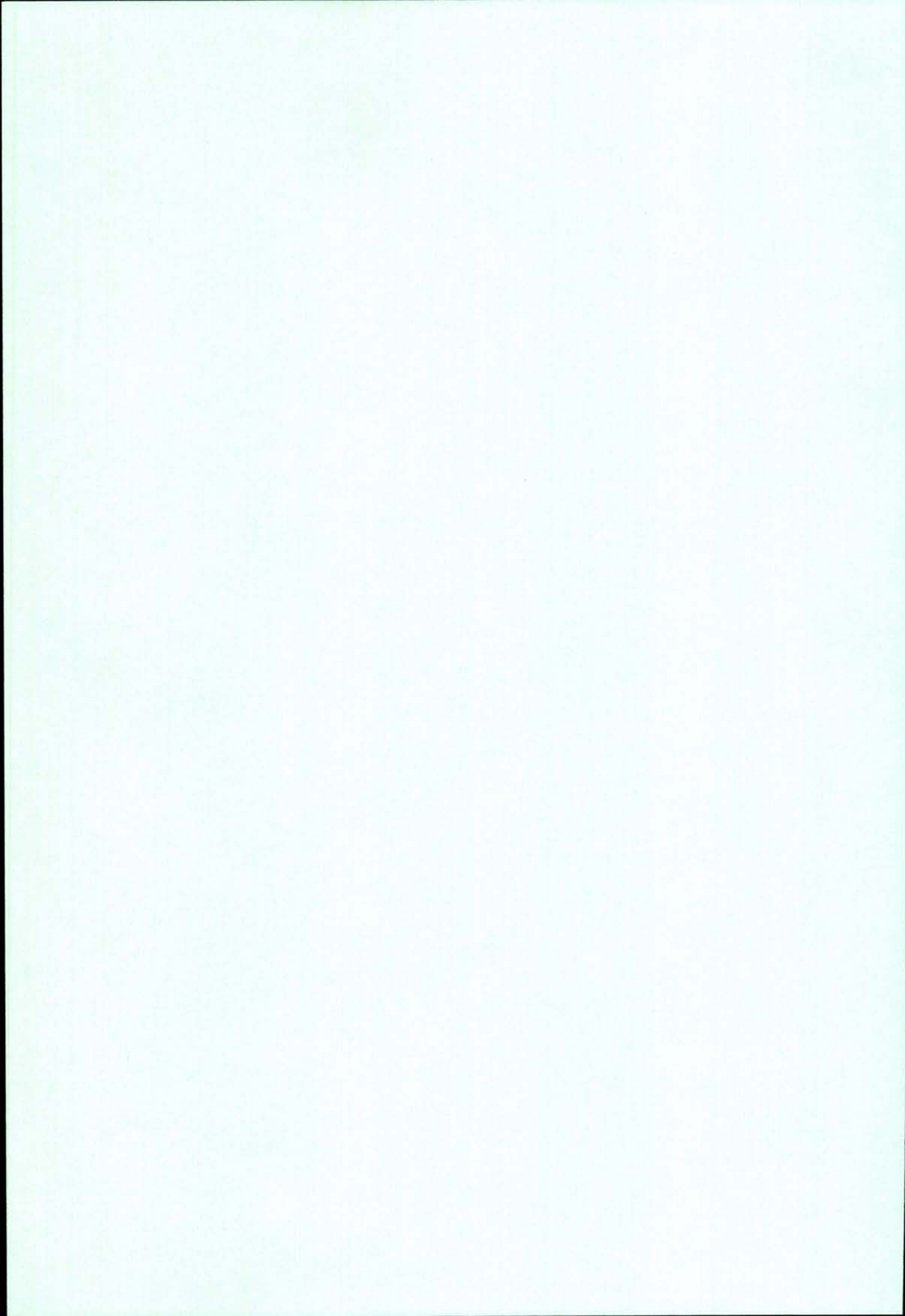

Bjørn Reisz
fylkesplansjef


Torstein Fjeld
o.ing.

Gjenpart:

- Samferdselssjefen, her
- Næringssjefen, her
- Kultursjefen, her
- Fylkesmannen, miljøvernavd., Statens Hus, 3708 Skien







LARVIK KOMMUNE

Formannskapet

Saksnummer

Jour.nr: 93/00080

Arkiv: N21

NORSK STATSBANER		Kass.kode
1 0 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	92/603	78
Arkivbet.	555.9	

Utvalg
Formannskapet
Hovedutv. for miljø
Teknisk hovedutvalg

Møtedato
03.11.93
02.11.93
26.10.93

Saksnummer
93/0278
93/0034
93/0063

...

**SAK: VESTFOLDBANEN. HØRINGSUTTALELSE TIL GROVMASKET
KONSEKVENsutREDNING OG FORSLAG TIL FINMASKET
KONSEKVENs-UTREDNINGSPROGRAM.**

FORSLAG TIL VEDTAK I Teknisk hovedutvalg /hovedutvalget for miljø:

1. Larvik kommune har ikke vesentlige merknader til grovmasket konsekvensutredning for Vestfoldbanen.
Det forutsettes at direkte feil som er påvist i rapporten rettes opp. Det vises til saksutredningen.
2. Larvik kommune ser på den videre planleggingen av en modernisert Vestfoldbane som svært viktig og ønsker å prioritere utredningen og fremdriften slik at man kan behandle kommunedelsplanene for strekningene i 1994.
Dette synes å forutsette at NSB, Statens vegvesen og kommunen foretar en samordnet planlegging hvor vei og bane vurderes under ett. Arbeidet må inngå som en del av transportplanarbeidet for Larvik. NSB innbys til å bruke dette forum i den videre planleggingsprosess.
3. Det henstilles om at følgende tilføyes i programmet for finmasket konsekvensutredning:
 - a) Sentrumsalternativene for Larvik må utredes i kartmålestokk minst 1:2000, supplert med bedre målestokk der tracèen kan komme i konflikt med eksisterende bebyggelse og viktige konstruksjoner. For de øvrige parseller må det ved nærføring til bebyggelse brukes tilsvarende kartmålestokk, slik at viktige forhold kommer klart fram.
 - b) På de deler av Brunlanes-parsellen som går i dagen og samtidig er i nedslagsfeltet til Farris eller Hallevannet, må konsekvensen for drikkevannet utredes og evt. avbøtende tiltak mot forurensning må beskrives.
 - c) Utredningen må belyse hvordan kryssing av sentrale landskapsområder som Lågen, ved Farris og Hallevannet samt større dalformasjoner kan utføres på en landskapsmessig tiltalende måte.
 - d) Utredningen må vurdere nærmere hvilke problemer som ligger i en nærføring til eksisterende steinindustriområder og i forhold til kartlagte Larvikitressurser både ved dag- og tunnelløsninger.
 - e) Bruk av overskuddsmasse fra anleggsdriften utredes med formål å benytte dette lokalt fremfor å legge massene i deponi.
 - f) Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn må oppsummeres på en slik måte at alternativene kan sammenlignes. Det må foreligge en kostnadskalkyle for de enkelte alternativer (lenker).

- g) I kostnadsanalysene må det klart fremgå hva det vil koste å bygge ut jernbanelinjen med to spor fra Sandefjords grense til Hammerdalen for de aktuelle alternativene. Konsekvensanalysen må klargjøre fordelene og ulempene med en "full" utbygging nå.

BEHANDLING I Teknisk hovedutvalg :

Teknisk Hovedutvalg foreslår (enstemmig):

Kommunaldirektørens forslag vedtatt.

BEHANDLING i hovedutvalget for miljø:

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

**RÅDMANNENS
Innstilling :**

Teknisk hovedutvalgs forslag bifalles.

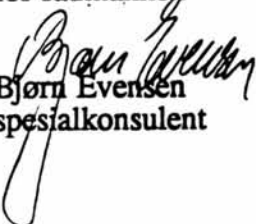
BEHANDLING I FORMANNSKAPET :

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Rett utskrift bevitnes og sendes

- Kommunaldirektør teknisk etat
- NSB, konsernstab Strategi og Miljø, postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo
- Statens Vegvesen Vestfold, Stoltenbergsgt. 1, 3110 Tønsberg
- Miljøvernrådgiver

Larvik, 4. november 1993
for rådmannen


Bjørn Evensen
spesjalkonsulent

§§§

Vedlegg:

1. Modernisert Vestfoldbane. Sammendrag av grovmasket konsekvensutredning. Aug. 93.(som uttrykt bilag)
2. Kopi av hovedrapportens side 31-35 (parseller).
3. Forslag til program for finmasket konsekvensutredning.
4. Referat fra møte med NSB 09.09.93.

Forøvrig foreligger følgende dokumenter:

5. Modernisert Vestfoldbane. Grovmasket konsekvensutredning. Hovedrapport. Aug. 93.
6. Jernbaneutredning. Hovedrapport. Nov. 92.

SAKSBEHANDLER: Torstein Kiil , Overarkitekt

SAKSFRAMSTILLING:

Saken gjelder:

NSB har utarbeidet en grovmasket konsekvensanalyse i tilknytning til utbedring av Vestfoldbanen og ber høringsorganene vurdere om utredningene som er utført er tilfredsstillende for å fatte prinsipielle beslutninger. Analysen beskriver konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn som følge av moderniseringen. Utredningen skal på nåværende stadium ikke konkludere med anbefaling av endelig tracè. Den skal beskrive konsekvensene (grovmasket) for en "korridor" hvor det igjen ligger mange tracèer.

I neste fase skal de enkelte tracèer konsekvensvurderes i en finmasket analyse samtidig med at det utarbeides kommunedelsplaner. Det er først når dette er utført at man inviteres til å si sin mening om tracèvalget. Det er således utarbeidet et forslag til program for denne detaljerte konsekvensanalysen og NSB ønsker synspunkter på programmets innhold og spesielt forhold som er av vesentlig betydning for valg av tracè for de enkelte parseller. Saken skal behandles i hovedutvalgene for teknisk og miljø før formannskapet/kommuneplanutvalget avgir endelig høringsuttalelse.

Fakta/saksopplysninger:

Innholdet i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Utredningen omfatter strekningen fra Drammen til Skien og bare en mindre del beskriver Larvik. Svært mye av utredningen er generell og gjelder strekningen helt eller delvis.

Utredningen er delt opp i følgende hovedkapitel:

1. Sammendrag
2. Generelt
3. Tracèkorridor
4. Konsekvenser for miljø
5. Konsekvenser for naturressurser
6. Samfunnsmessige konsekvenser
7. Deponering/bruk av overskuddsmasser
8. Konsekvenser i anleggsperioden
9. Trafikantenes opplevelse
10. Forslag til finmasket konsekvensutredning.

Våre kommentarer til utredningen og det finmaskede konsekvensutredningsprogrammet følger i hovedsak den inndeling som er gjort i rapporten.

Tidligere behandling:

Melding og program for grovmasket konsekvensutredning har våren 92 vært til behandling i teknisk hovedutvalg og formannskapet.

Formannskapet ga slik høringsuttalelse til meldingen:

"Larvik formannskap viser til ovenstående vurderinger og vil peke på følgende tema som særlig viktige i det videre utredningsarbeidet:

1. Jernbanens parallelle rolle i lokaltrafikken.
2. En koordinert planlegging av godstrafikken. Formannskapet vil spesielt peke på behovet for å ha sikret grunn for godsstasjon ved sentralhavnen på Revet.
3. Plassering og prinsipper for utforming av stasjonsområdet i Larvik må inngå i utredningsarbeidet. Det må forutsettes at jernbanen ikke kan opprettholdes som en barriere mellom sentrum og havnen, og at stasjonen vil være et viktig element i den videre utvikling av sentrumsområdet i Larvik.
Det bør vurderes en samordning av NSB's planer gjennom Larvik fra øst med Vegvesenets løsning av Grunnlinja for samme strekning.
4. I tillegg til opprusting/omlegging av eksisterende tracé på strekningen Sandefjord - Larvik, bør det utredes et eller flere alternativer som ligger nord for Tjølling-vollen."

Status hva angår samarbeid mellom Larvik kommune og NSB.

Samarbeidet mellom NSB og kommunen er nå inne i en god utvikling etter en noe famlende start.

Det synes å være forståelse for de utfordringer Larvik står overfor i sentrum. Det har i den senere tid vært avholdt flere møter med prosjektledelsen og de 3 konsulentfirmaene som jobber på delstrekningene Brunlanes - Sentrum - Tjølling. Det er gjort ytterligere avklaringer om hva som det er nødvendig å utrede, hvilke planformer som er nødvendige, og fremdriften av arbeidet. Det vises til referat fra møte med NSB 09.09.93 som vedlegges.

Arbeidet med Vestfoldbanen blir nå trukket inn i transportplanarbeidet for Larvik og det er forståelse for kommunens syn om at NSB og Statens vegvesen må se fremtidige løsninger i sentrum for bane og vei i sammenheng. De 3 partene vil sitte sammen i en egen arbeidsgruppe for å finne alternative løsninger på øst-vest forbindelsen gjennom byen, i tillegg til delstrekningene gjennom Tjølling og Brunlanes. Dette arbeidet skal munne ut i kommunedelplaner som skal behandles/godkjennes av kommunestyret.

VURDERINGER:

Generelt.

Utredningen tar sikte på i grove trekk å belyse de problemer og utfordringer man står overfor ved en modernisering av Vestfoldbanen.

Den belyser i svært liten grad konsekvensene ved de enkelte tracèer som er vist på kartet. I den grad dette er gjort, er de upresise, tilfeldige og alt for generelle til at de har noen særlig verdi.

Konsulentene som har laget utredningen har ikke hatt kontakt med kommunen under utarbeidelsen. Alle data er samlet inn på fylkesnivå. Dette har resultert i unødige mange feil og mangler.

Synspunktene som imidlertid fremkommer om de samfunnsmessige konsekvenser, betydningen for den regionale samfunnsutvikling, synes nyttig uten at den forteller noe særlig mer enn det man kjenner til fra tidligere.

Det kan derfor nå synes mer fruktbart å bruke "kreftene" på å se nærmere på innholdet i forslaget til finmasket utredningsprogram enn det er å peke på feil og mangler ved den grovmaskede analysen som nå foreligger.

Det er likevel nødvendig å knytte en del kommentarer til det foreliggende materiale i den grovmaskede konsekvensanalysen.

Kap. 2.8. Samlerapporten.

I denne står følgende:

"Larvik stasjon og linjen gjennom byen ønskes beholdt. I samarbeid med Larvik kommune om en areal- og transportplan, bør det tilrettelegges for bedre tilgjengelighet til stasjonen."

Første del samsvarer ikke med det arbeidsopplegget vi har diskutert med NSB's plankontor i Drammen. Uttalelsen må derfor oppfattes som en "glipp" idet det andre steder i rapporten tas til orde for utredning av andre alternative løsninger gjennom sentrum. Det er også dette man har avtalt med NSB. Se vedlagte referat av 09.09.93.

Kap. 1. Sammendrag hovedrapporten.

1.4.3. Stein, grus og mineraler, grunnvann, marine ressurser.

Rapporten sier "I området rundt Larvik er det konflikter med enkelte steinbrudd hvor det tas ut Larvikitt. Forekomsten i området er så stor at konfliktene kan antas å ha lokal økonomisk betydning."

Dette er en fremstilling som avslører manglende kjennskap til ressursenes utstrekning og deres verdi lokalt og i nasjonal sammenheng (eksport 400 mill. kroner pr. år). NSB er informert om steinindustrien og ressursforekomstene i området og hvilke problemer som knytter seg til en nærføring av banen enten det er i dagen eller som tunnel under brudd eller forekomster.

Kap. 3. Tracèkorridor.

Rapporten omtaler "tracèkorridor" hvori det ligger mange aktuelle tracèer. For Larviks del er det vist 3 tracèer gjennom Tjølling, 3 tracèer gjennom sentrum og 4 tracèer i Brunlanes. Det er ikke forutsetningen at man skal velge tracè på nåværende stadium, det vil altså først skje når en detaljert konsekvensanalyse foreligger i 94. På bakgrunn av det materialet som hittil foreligger, kan det heller ikke være forsvarlig å trekke konklusjon på tracèvalget.

Det kan imidlertid være riktig at man på nåværende trinn i prosessen, gir signaler om sentrale problemstillinger som i neste omgang får betydning for den finmaskede konsekvensanalysen og dermed tracèvalget. Til de enkelte tracèkorridorer og lenker (tracèer) knyttes følgende kommentarer:

Tjølling.

Korridoren er gjort bredere enn hva som ble bestemt i fylkesplanen. Lenke R3 går igjennom steinbruddsområdet Stålaker-Håkestad både øst og vest for fylkesveien, hvilket vil være kompliserende og trolig fordyrende. Denne lenken bør kunne flyttes noe lengre nord, mot Verningen, slik at man tangerer steinindustriområdene. Det vises til vedlagte kart.

Brunlanes.

De ulike lenker strekker seg fra Hallevannet (Tverrfjorden) i syd til Kjose i nord). Det nordligste alternativet (lenke T4) vil gi vesentlig større kjørelengde og vil i tillegg ligge tett inntil Farris på flere steder. Lenken synes derfor mindre aktuell.

Lenke T1 som i hovedsak vil være en tunnel-løsning, går rett under potensielle Larvikitt-forekomster. Om dette vil representere noe stort problem, må utredes nærmere.

Lenke T3 som er et dagalternativ fra Eikedalen og vestover langs Tverrfjorden (Hallevannet), berører viktige natur-/landskaps- og friluftinteresser og kan skape store konflikter i forhold til disse.

Sentrum.

I utredningen er vist 3 alternative lenker fra Lågen til Farriseidet. I møte 09.09.93 mellom NSB og kommunen er det presisert de 3 hovedalternativer som det synes mest aktuelt å arbeide videre med. Disse 3 alternativene vil igjen på delstrekninger kunne oppdeles i nye tracèer, slik at man i prinsippet får vurdert en rekke alternativer.

De 3 hovedalternativene er:

1. Nåværende stasjonslokalisering, evt. nedsenket.
Eksisterende tracè samt alternativ tracè i fjell mellom NSB's trafostasjon ved Hoffsgate og nåværende stasjon.
2. Ny stasjon under sentrum med tilknytning til Torvet med tracè i fjell.
3. Ny stasjon i Hammerdalen (flere alternativer) med tracè i fjell øst for stasjonen og tunnel videre vestover fra Hammerdalen.

På bakgrunn av de vurderinger som er gjort om aktuelle alternativer gjennom sentrum, synes det helt nødvendig at man planlegger de to delstrekningene Brunlanes og Sentrum samtidig, i alle fall at man får plassert "påhugget" for Brunlanes-tunnelen så lavt i Hammerdalen at høydeforskjellen mellom en eventuell nedsenket tracè over havnen og tunnelen vestover ikke blir for stor. Retningen på "påhugget" vil også måtte vurderes med tanke på event. tunnel under byen.

Dersom man f.eks. legger "påhugget" oppe ved Farriseidet på kote 25 vil dette umuliggjøre en nedsenket tracè over dagens stasjonsområde på grunn av for sterke stigningsforhold opp Hammerdalen. Det er derfor fornuftig å legge planleggingen opp slik at de to strekningene Sentrum og Brunlanes utredes samtidig. Det medfører en forsering av sentrumsdelen, da Brunlanes-parsellen står høyt på prioriteringslista med ønsket byggestart i 97.

Det synes derimot å være langt enklere å binde de ulike sentrumsalternativene sammen med de ulike lenker gjennom Tjølling, da man her ikke har de samme høydeforskjeller å ta hensyn til.

Problemene knyttet til en fremtidig tosporsbane langs nåværende tracè gjennom sentrum er store. Det er først og fremst fra Alfred Andersen og frem til Herregårdssletta og fra krysset Stavensveien/ Møllergata og vestover mot Farriseidet at det er trangt i forhold til eksisterende bygninger. Det er derfor all grunn til å se på alternative løsninger for disse strekningene. En tunnelloøsning fra trafostasjonen v/Hoffsgate og frem til nåværende stasjonsområde, vil ikke bare løse NSB's problemer, men langt på vei gi muligheter for også å løse veitrafikken på denne problemstrekningen. En tospors jernbane over Torstrand i dagen, vil (trolig) måtte legges enda høyere enn dagens dersom biltrafikken skal få tilfredsstillende krysningsforhold under banen. Gjennom sentrum må det derfor fremmes planer som ser vei og bane under ett, og hvor det er den samlede løsning (teknisk, økonomisk, estetisk og miljømessig) som skal legges til grunn når alternativ velges.

Kap. 4. Konsekvenser for miljø.

- 4.4. Landskapsbildet.
- 4.5. Kulturmiljø og kulturminner.
- 4.6. Naturmiljø/økologi.

Larvik har utarbeidet egne temakart for kulturlandskap og kulturminner samt friluft- og naturvernområder. Det forutsettes at disse brukes ved utarbeidelsen av den finmaskede konsekvensanalysen.

Temakartene som er gjengitt i rapporten over friluftsliv, naturvern og vilt og til dels geologi, er ikke i samsvar med de kunnskaper Larvik sitter inne med om de samme forhold. Dette er tatt opp med NSB og konsulentene direkte, som opplyser at de har fått opplysningene på fylkesnivå (miljøvernavdelingen, evt. fylkeskommunen).

Kap. 5. Konsekvenser for naturressurser.

5.4.1. Sand og grusforekomster.

I rapporten står: "I fylkesplanen er det forutsatt at eksisterende tracè gjennom Larvik skal benyttes."

Dette er altså ikke korrekt, det vises til foranstående kommentar.

Kap. 7. Deponering/bruk av overskuddsmasse.

Uansett alternativer vil det på Brunlanes-strekningen bli store overskuddsmasser fra tunneldrift. Det samme kan også bli på Sentrumsalternativet. Det må derfor utredes nærmere hvordan denne ressursen kan utnyttes lokalt fremfor å bli deponert i naturterreng. En slik utredning bør gjøres i neste fase av planleggingen. Her bør kommunen være villig til å eventuelt fremskynde prosjekter hvor stein kan brukes.

Kap. 10. Forslag til program for finmasket konsekvensutredning.

Forslag til program synes godt gjennomarbeidet og inneholder det meste av det som synes aktuelt å få utredet i tilknytning til de ulike tracèer gjennom Larvik kommune. Noen forhold som er spesielle for Larvik synes imidlertid uteglemt.

Det som vi imidlertid mener vil være av helt avgjørende betydning for sluttresultatet, er at kommunen under hele prosessen trekkes aktivt med i arbeidet med utformingen av konsekvensutredningen og kommunedelpianene ved at arbeidsgruppen i Transportplanen som skal analysere og utrede hovedstrukturen for Vestfoldbanen og hovedveinettet, gis en sentral rolle i dette arbeidet. Bare med bruk av lokal kunnskap og erfaring mener vi at man klarer å løse oppgavene tilfredsstillende og føre saken raskt og effektivt frem til politiske beslutninger. Ved at det nedsettes en politisk styringsgruppe for transportplanarbeidet, kan utredningsarbeidet under veis få med i seg de nødvendige politiske vurderinger og prioriteringer. Dette må være en forutsetning i en viktig sak for kommunen.

Følgende forhold må tas med i den finmaskede konsekvensutredningen:

- a) Sentrumsalternativene for Larvik må utredes i kartmålestokk minst 1:2000, supplert med bedre målestokk der tracèen kan komme i konflikt med eksisterende bebyggelse og viktige konstruksjoner. For de øvrige parseller må det ved nærføring til bebyggelse brukes tilsvarende kartmålestokk, slik at viktige forhold kommer klart fram.
- b) På de deler av Brunlanes-parsellen som går i dagen og samtidig er i nedslagsfeltet til Farris eller Hallevannet, må konsekvensen for drikkevannet utredes og evt. avbøtende tiltak mot forurensning må beskrives.
- c) Utredningen må belyse hvordan kryssing av sentrale landskapsområder som Lågen, ved Farris og Hallevannet samt større dalformasjoner kan utføres på en landskapsmessig tiltalende måte.
- d) Utredningen må vurdere nærmere hvilke problemer som ligger i en nærføring til eksisterende steinindustriområder og i forhold til kartlagte Larvikitressurser både ved dag- og tunnelløsninger.
- e) Bruk av overskuddsmasse fra anleggsdriften utredes med formål å benytte dette lokalt fremfor å legge massene i deponi.

- f) Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn må oppsummeres på en slik måte at alternativene kan sammenlignes. Det må foreligge en kostnadskalkyle for de enkelte alternativer (lenker).
- g) I kostnadsanalysene må det klart fremgå hva det vil koste å bygge ut jernbanen nå med to spor fra Sandefjords grense til Hammerdalen for de aktuelle alternativene. Konsekvensanalysen må klargjøre fordelene og ulempene med en "full" utbygging nå.

7
Sendes NSB Hovedkontoret, Konsernstab Strategi og Miljø v/Per Overland, postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo idet det vises til formannskapets vedtak.

Side 6 - 8 utgjør kommunens høringsuttalelse.

RÅDMANNEN I TØNSBERG 15.11.93.

Svend Bergan Grane

Svend Bergan Grane
Plankonsulent

Kopi:

Administrasjonsdirektør, her

Plankonsulent, her

Overarkitekt Eilertsen, Miljø og Teknikk

Miljøvernleder, Miljø og Teknikk

Jordbrukssjef, Burotvn. 1, 3118 Tbg.

NSB Bane Region Sør, Plankontoret, 3006 Drammen

Nøtterøy kommune, rådmannen

Stokke kommune, rådmannen

RÅDMANNEN I TØNSBERG

FORMANNSKAPET

Møtedato: 3.11.93

Saksnr. : F-sak 93/349

Arkivnr.: 123 N21 og 13

Saksbeh.: Eiv. Eilertsen

TØNSBERG STATSBANER		Kass.kode
1 8 NOV. 1993		
Doknr.	92/607	81
Behet.	555-9	

MODERNISERINGEN AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING FASE I OG PROGRAM FOR KONSEKVENsutREDNING FASE II - HØRINGSuttALELSE.

Fremlagt:

1. Grovmasket konsekvensutredning - fase I, hovedrapport m/forslag til program for finmasket konsekvensutredning (fase II), datert aug.93.
2. Sammendrag av grovmasket konsekvensutredning av aug. 93.

NSB har i ekspedisjon av 27.08.93 oversendt kommunen konsekvensutredningen for fase 1 (grovmasket nivå) og (2) program for konsekvensutredning fase II (finmasket nivå) til uttalelse.

NSB ber kommunen vurdere;

- (1) om de utredninger som er utført, er tilfredsstillende for å fatte prinsipielle beslutninger og
- (2) om programmet for finmasket konsekvensutredning i neste fas legger tilstrekkelig vekt på forhold som er av vesentlig betydning for valg av trase' for de enkelte parsellene.

A OPPSUMMERING AV PLANPROSESSEN FOR MODERNISERINGEN AV VESTFOLD BANEN.

- | | |
|--|--|
| - MELDINGEN om tiltaket. | Behandlet av formannskape
03.06.92, sak 92/258. |
| - UTKAST TIL FYLKEDELPLAN FOR VESTFOLDBANEN (inkl. NSB's jernbaneutredning/hovedrapport m/tillegg) | Behandlet av formannskape
12.01.93, sak 93/19. |
| - KONSEKVENsutREDNING FASE I (grovmasket nivå) | Til uttalelse innen
2.des.93 |
| - Program for KONSEKVENsutREDNING FASE II (finmasket nivå) | " " " |
| - TRACEVALG UTARB. i kommuneplanrevisjonen med tilh. | Utarbeides innen april 94 |
| - KONSEKVENsutREDNING FASE II | " " " |
| - OFFENTLIG HØRING/BEHANDLING | Tidsrommet mai - okt. 94 |
| -(FASE III) UTARB. AV REGULERINGSPLEANER | Umiddelbart etter vedtak på tracevalg |

B KONSEKVENsutREDNINGEN FASE 1 (GROVMASKET).

Konsekvensutredningen er en meget omfattende dokumentasjon med konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnskonsekvenser forøvrig. Det vises til vedlagte dokument for sammendrag av grovmasket konsekvensutredning - fase I av august 1993.

I den grovmaskede konsekvensutredningen er det lagt vekt på de forhold som er viktige for danne grunnlaget for prinsipielle beslutninger i denne fasen.

Konsekvensutredningen beskriver i hovedsak konsekvensene av selve moderniseringen, med utgangspunkt i hovedkorridor. (500-1000 meters bredde)

Forskjeller mellom alternative traseer innenfor hovedkorridoren (ene) vil stå sentralt i den neste fasen, finmasket konsekvensutredning.

Det fremheves at jernbanen er inne i en offensiv satsingsperiode, og at Vestfoldbanen er en strategisk strekning i forhold til å nå NSB's mål i forslaget til Norsk jernbaneplan i 1994-97 og dermed de overordnede transportpolitiske mål om rask, effektiv og miljømessig transport.

Det konkluderes videre med:

- Moderniseringen vil ha begrensede negative virkninger for landskap, naturvern, friluftsliv, flora, fauna og kulturminner.
- Den beregnede trafikkoverføring til jernbanen vil gi redusert energiforbruk, redusert utslipp til luft og redusert antall støyutsatte selv om effekten i forhold til totalt nivå er liten.
- Antall trafikkulykker vil gå ned.
- Virkningene på næringsliv og sysselsetting av anlegg og drift er relativt beskjedne, mens de langsiktige virkningene er tydeligere.
- Moderniseringen av Vestfoldbanen vil gi lønnsomhet både for persontrafikken og godstransporten og at konklusjonene for nasjonale og regionale samfunnsmessige konsekvenser som virkninger på sysselsetting og næringsliv, boligbygging og handel klart trekker i positiv retning.



- Moderniseringen vil bidra til å knytte hele Oslofjordområdet sammen til en fremtidsrettet storbyregion med et felles bo- og arbeidsmarked 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 storbyene på kontinentet.
- Dette vil føre til store ringvirkninger for Vestfold;
(1) økning av pendlingen til Oslo-området's arbeidsmarked,
(2) større tilflytting til Vestfold fra Oslo og etterhvert at arbeidsplasser også flytter etter arbeidskraften, dvs. et betydelig økt behov for boliger/utbyggingsarealer.
- Dette vil videre føre til en sterk omsetningsøkning i Vestfold, hovedsaklig kanalisert til Tønsberg, avhengig av stasjonslokalisering og det totale reisetilbud for Vestfold fra NSB.
- For Tønsberg-området, som allerede har en del innflytting fra Oslo, forventes det som følge av reduserte reisetider en økt innflytting i 10-års perioden 1996-2005 på ca. 1800 personer og et økt boligbehov på ca. 500-550 boliger.
- En fremtidig sammenknytning med Sørlandsbanen og med evt. Østfoldbanen vil generelt forsterke de samfunnsmessige virkningene av modernisert Vestfoldbane.

C PROGRAM FOR FINMASKET KONSEKVENsutREDNING FASE 2.

Programmet (se vedlegg) omfatter mer detaljerte utredninger av miljø, naturressurser og samfunnsmessige konsekvenser, spesielt med vekt på trasealternativ og arealforbruk, stasjonslokalisering-byplanmessige forhold, konsekvenser i anleggsperioden og massedeponi.

For hvert alternativ skal konsekvensene utredes med tanke på å optimalisere alternativet slik at de negative konsekvensene minimaliseres.

Sammenstilling og sammenlikning av konsekvenser vil sammen med økonomiske analyser ligge til grunn for anbefaling av bestemte trasealternativ på hver enkelt parsell i kommuneplanen.

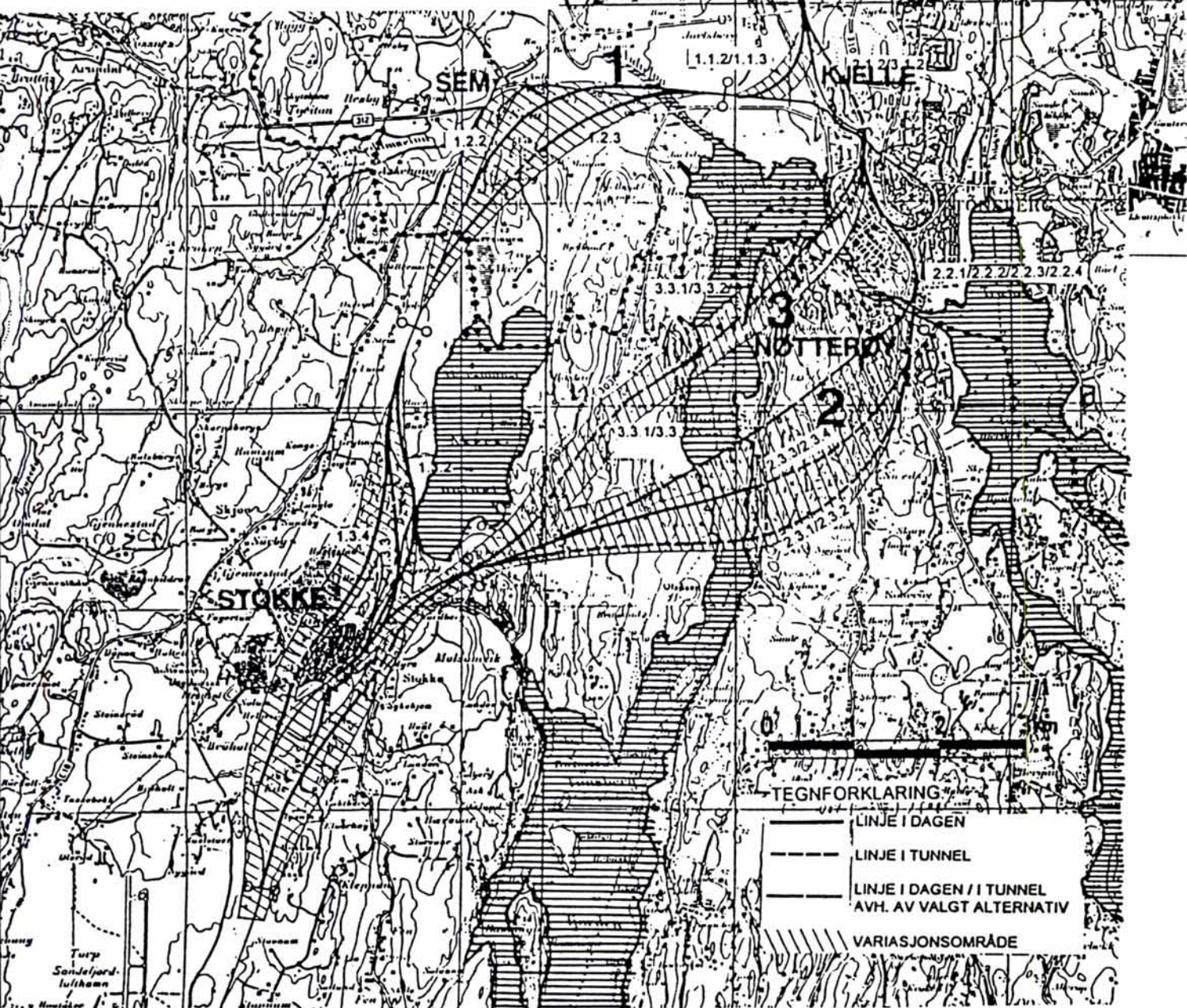
På bakgrunn av "silingsrapport", datert 13.08.93 foreligger følgende hovedalternativer med variasjonsområder til grunnlag for finmasket konsekvensutredning gjennom Tønsberg:

- Hovedalternativ 1; med utbedring langs eksisterende bane og bruk av banesløyfen i byområdet.
Godsspor utenom byområdet på Kjelle.
- Hovedalternativ 2; med ny forbindelse i tunnel under Nøtterøy mot Stokke og kryssing ved Kanalbroen.
- Hovedalternativ 3; med ny forbindelse i tunnel gjennom Slottsfjellet, senketunnel under byfjorden, tunnel under Kaldnes/Ramberg mot Stokke.
- Tønsberg stasjon: Bruk av Tønsberg stasjon som fast forutsetning i alle hovedalternativer.
- Kjelleområdet: Her forutsettes også alternative linjeføringer gjennom Frodeåsen i tunnel.
- Barkåkerområdet: (Tomsbakken-komm. grensen) Alternative traceer med variasjonsmuligheter gjennom tettstedet vurderes med videreføring-er nordover og sydover.
- Semområdet: Alternative traceer med variasjonsmuligheter øst for Sem.
- Tekniske forutsetninger, bl.a.: Dobbeltspor.
Maks. stigning 12,5% ved 200 km/t.
Ønskelig kurvatur R=2400m tillater 200 km/t
Redusert hastighet aksepteres ved byene.
Planskilte planoverganger.
- Anleggskostnader: Totale foreløpige anleggskostnader Barkåker-Stokke:
- (1) utbedringer langs eksisterende bane
400-500 mill.kr.
 - (2) med tunnel under nøtterøy
800-1000 mill.kr.
- Finansiering: I følge Norsk Jernbaneplan 1994-97 er det avsatt følgende bevilgninger til Vestfoldbanen frem til 1997:
- Kobbervikdalen-Skoger: 90 mill.kr. start 93
saml. kostn. 130 mill.
 - Åshaugen- Holm: 140 mill.kr. start 94
saml. kostn. 220 mill.
- I tillegg foreslås følgende investeringer, koblet til innsparinger på øvrige poster på statsbudsjettet:
- Skoger- Åshaugen: 205 mill.kr. start 93
saml. kostn. 205 mill.
 - Barkåker-Stokke. 800.mill.kr. start 95
saml. kostn. 800-1000
mill.kr.



NSB Bane, Region Sur
Modernisering av Vestfoldbanen

Oversiktskart Tønsberg kommune
Målestokk = 1:50 000



- 1 Konsekvensutredningen fase I (grovmasket) anses for å være tilfredstillende for å fatte prinsipielle beslutninger.
- 2 Program for finmasket konsekvensutredning fase II anses for å være tilstrekkelig under forutsetning av at konsekvensene for;
 - næringslivet og sysselsetting/handelsvirksomheten
 - økt boligbygging og utbyggingsmønster blir nærmere utredet.

Forøvrig vil kommunen legge vekt på følgende:

- 3 Hovedalternativ 2 med ny forbindelse i tunnel under Nøtterøy via Vestfoldgaten og kryssing av Kanalen ved Kanalbroen anses i prinsippet å kunne få store fordeler frem for alt. 1 ut fra miljø- og byplanmessige forhold for Tønsberg.

En grunnleggende forutsetning må være at jernbanelinjen må krysse under kanalen i tunnel og føres i nedgravd kulvert-løsning mellom Kanalen og stasjonsområdet (under Halvdan Wilhelmsens alle') av hensyn til barrierevirkningen i byområdet, ikke minst miljøringsen langs linjen og for båttrafikken i Kanalen.

- 4 For hovedalternativ 3 med ny forbindelse i tunnel gjennom Slottsfjellet, senketunnel under byfjorden mv. mot Stokke må jernbanestasjonens tilgjengelighet og traceens innføring mot Slottsfjellet av hensyn til bygnings- og kulturminnevernet vektlegges.
- 5 Tracevalget for bane og hovedveinettet må koordineres i byområdet.
- 6 Tracevalget i Kjelle/Frodeåsenområdet må miljøtilpasses.
- 7 Hensynet til bo- og nærmiljøet på Barkåker med bakgrunn i tettstedsutviklingen/"Stasjonsbyen Barkåker" og oppsplittning av de store sammenhengende landbruks-/natur- og landskapsområdene, spesielt friluftsområdet Sverstad/Tangsrød og samordning av planfrie kryssinger for dyretrekk og grøntkorridorer må inngå i en helhetlig detaljutredning.
- 8 Hensynet til det nye næringsarealet syd for Barkåker med forutsetninger om bl.a. samlokalisering av terminal for bane og vei (fremtidig fleksibel strategi) må også inngå i ovennevnte helhetlige utredning.

Hvis hovedalternativene (2) og (3) over Nøtterøy ut fra teknisk/økonomiske vurderinger ikke lar seg realisere, og/eller det blir vedtatt hovedalternativ 1 med utbedring langs eksisterende bane må:

- 9 Miljøaspektet for banesløyfen gjennom byområdet i forbindelse med støy/vibrasjoner i grunnen og visuell utforming spesielt vektlegges;

- planfri kryssing ved Kjelle/Frodeåsen for enveiskjøring og et spor i sløyfen
- vurderinger av løsninger med kulvert-/fjelløsninger/støy-skjerming på deler av banesløyfen og
- at planovergangen i Halvdan Wilhelmsens alle' må erstattes av ny planfri kryssing (koordinert med hovedveinettet).

10 Hensynet til bo- og nærmiljøet på Sem og Vik-Løkeberg med bl.a. bakgrunn i tettstedsutviklingen og "Stasjonsbyen Sem" og hensynet til de sammenhengende jordbruks-/landskaps- og naturområder samt grøntkorridorer/dyretrekk utredes på tilsvarende måte som for Barkåkerområdet.

Tønsberg stasjon:

Når det gjelder jernbanestasjonens plassering understrekes følgende forutsetninger og forhold av vital betydning for å beholde stasjonens nåværende plassering i bysentret:

11 I rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fokuseres det på kollektive trafikk-knutepunkt innen bysentra med økt vekt på konsentrasjon av utbygging i byggesonene i by og tettstedsområdene.
Fra pkt. 3.1 siteres:

"Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemst bør samordnes slik at det legges til rette for en mest mulig effektiv, trygg og miljøvennlig transport, og slik at transportbehovet kan begrenses. Det bør legges vekt på å få løsninger som kan gi korte avstander i forhold til daglige gjøremål og effektiv samordning mellom ulike transportmåter."

12 Et sentralt knutepunkt for kollektivtrafikk i direkte til-ning til bykjernen er en av hovedforutsetningene for et levende og attraktivt bysenter og for et miljø- og ressurs-vennlig transportsystem.

12 I følge kommuneplanen forutsettes det at det legges til-rette for at NSB's personterminal videreutvikles som del av et kollektivt trafikk-knutepunkt i bykjernen hvor arealbruk/funksjoner i størst mulig grad integreres med buss-/gang-/sykkelsystem og parkering.
Ved at NSB's godsterminal flyttes ut av byområdet vil arealer frigjøres til videreutvikling av personterminalen som del av et kollektivt knutepunkt i bykjernen.

13 Jernbanestasjonens store betydning for byens næringsliv/handel.

Bemerk:

Tønsberg er desidert den største arbeidsplass-konsentrasjonen i Vestfold med hele 21000 arb. plasser og en selvdekning på 150 %. Ca. 2/3 av arbeidsplassene er konsentrert til byområdet
Innpendlingen omfatter 11000 arbeidstakere og utpendlingen noe over 4000.
Tønsberg bysenter er forøvrig et hovedsenter for service' og handel for midtre Vestfold.

- 14 Jernbanestasjonens sentrale geografiske beliggenhet i bysenteret frem for ny stasjon på Kjelle-Jarlsberg for gangtrafikk i byområdet/sentrum og for sykkeltrafikk, spesielt for de største befolkningskonsentrasjonene, Søndre Slagen og indre Nøtterøy.
- 15 Total reisetid må ikke bare sees isolert for selve jernbanen, men også i forbindelse med tilbringertjenesten; øket tidsforbruk for fotgjengere/syklister og for bruk av buss med på- og avstigning mellom en ny stasjon på Kjelle/Jarlsberg og bysenteret.
Her vil også forhold som komfortabelhet i valg av transportmidler frem og tilbake til jernbanestasjonen spille en vesentlig rolle. Spesielt for lokaltrafikk på jernbanen til byområdet anses en jernbanestasjon på Kjelle/Jarlsberg for å være lite interessant for de reisende.
- 16 En flytting av jernbanestasjonen til Kjelle/Jarlsberg vil ut fra geografisk beliggenhet og behov for tilbringertjeneste m.v. føre til et mer personbilrettet trafikksystem på tvers av intensjonene om et mer miljøvennlig og mindre ressurskrevende transportsystem.
- 17 En flytting av jernbanestasjonen til Kjelle/Jarlsberg vil påføre dette store helhetlige verneverdige kulturhistoriske landskapet et helt uakseptabelt inngrep i form av terminaler/bygg og parkerings-/oppstillingsplasser for personbiler, drosjer og busser. Dertil vil man stå overfor faren for en ytterligere urbanisering i tilknytning til stasjonsområdet.
- 18 Som det vesentligste element mot en flytting av personterminalen til Kjelle-Jarlsberg (1-1,5 km ut fra sentrum) er at denne høyst sannsynlig ville kunne medføre en trinnvis "for-skyvning" av byfunksjoner mot Kjelle og som en vital konsekvens av dette kunne "utvanne" en kompakt og attraktiv bykjerne med historisk identitet.
- 19 I samsvar med forutsetningene for moderniseringen av Vestfoldbanen er det en klar forutsetning fra kommunens side med personterminal i eksisterende stasjonsområde med direkte tilknytning til bysenteret, jfr. kommuneplanen/transportplanen.
- 20 Ut fra forutsetningene om å knytte Sørlandsbanen, også evt. Østfoldbanen til Vestfoldbanen er det vesentlig å legge tilrette for en helhetlig langsiktig miljøstrategi.

INNSTILLING 27.10.93:

Planutvalget tiltrer forslaget til uttalelse til konsekvensutredningen fase I (grovmasket) og program for finmasket konsekvensutredning fase II og de forhold kommunen forøvrig vil legge vekt på i planprosessen for moderniseringen av Vestfoldbanen.


Oddvar Bruun
administrasjonsdirektør

Planutvalget behandlet saken i møte 3. november 1993.

Hagen foreslo:
Alle steder i utredningen det står
Kjelle/Jarlsberg, strykes Jarlsberg.

Nytt pkt. 9:
Det utredes lokalisering av sentralbanestasjon på
Kjelle.
Øvrige punkter forrykkes.

Pkt. 16 og pkt. 17 i rådmannens saksfremstilling
utgår.

Forslaget om at /Jarlsberg går ut fikk 2 stemmer
og falt således (Krf., SP).
Nytt pkt. 9 fikk 2 stemmer og falt således (Krf.,
SP).
Forslaget om at pkt. 16 og 17 utgår fikk 2
stemmer og falt således (Krf., SP).

Rådmannens innstilling enst. vedtatt.

Planutvalget har etter dette vedtatt følgende:

Planutvalget tiltrer forslaget til uttalelse til
konsekvensutredning fase I (grovmasket) og program
for finmasket konsekvensutredning fase II og de
forhold kommunen forøvrig vil legge vekt på i
planprossessen for modernisering av Vestfoldbanen.

Formannskapet behandlet saken i sitt møte samme dag.

Hagen fremmet sine forslag fra planutvalget.
Voteringene fulgte planutvalgets voteringer.

Formannskapet har etter dette vedtatt følgende:

Formannskapet tiltrer forslaget til uttalelse til
konsekvensutredning fase I (grovmasket) og program
for finmasket konsekvensutredning fase II og de
forhold kommunen forøvrig vil legge vekt på i
planprossessen for modernisering av Vestfoldbanen.

TØNSBERG FORMANNSKAP 8/11-93
G. Vallum ad



HOLMESTRAND KOMMUNE
RÅDMANNEN

POSTUTTAK C
3081 HOLMESTRAND
Telefon: 330 51590
Telefax: 330 53667
Bankgiro: 2520.07.00050
Postgiro: 0814 5540802
Postgiro skatt: 1 20 70 26

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 6 DES. 1993		
Sak/Doknr.:	7-166-96	
Arkivbet.	500	

NSB STRATEGI OG MILJØ
POSTBOKS 1162 SENTRUM
0107 OSLO

Deres ref.: Vår ref.: AGE/93/1666/721

Dato 29.11.93

**MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN.
HØRINGSUTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING.**

Holmestrand formannskap behandlet ovennevnte sak i møte 23. november 1993 som sak 117/93.

Formannskapet fattet følgende enstemmige vedtak:

1. Holmestrand kommune ser positivt på modernisering av Vestfoldbanen og vil gå aktivt inn i prosessen for å gjøre ulempene minst mulig, og å utnytte de mulighetene utbyggingen kan gi for utvikling av byen.
2. Trasé eller stasjonsløsninger må ikke hindre mulighetene for å kunne anlegge sidespor for vognlastekspedering.
3. Ny trasé for Vestfold-banen prosjekteres med tunnel med innslag ved Smørstein og utgang syd for Holmestrand Bys grense.
4. Holmestrand kommune ønsker utbyggingen gjennom kommunen så snart som mulig.
5. Opplegg for finmasket konsekvensutredning må legge spesielt vekt på følgende forhold:


Støykonsekvenser for friområdene på øyene og fjordområdet i Sandebukta ved daglinje ved Sjøskogen - Tvillingbru.

I forbindelse med valg mellom daglinje eller tunnel ved Sjøskogen - Tvillingbru må det også vurderes hvilke muligheter dette området har med eller uten jernbanelinje.

Dersom traséen kommer i konflikt med eksisterende veinett må alternative veiløsninger vurderes nøye. Holmestrand kommune vil derfor be NSB og Vegvesenet snarest og i samarbeid med Holmestrand kommune utrede alternative løsninger for strekningen Holmestrand syd for jernbanestasjonen til Sjøskogen.

Særutskrift av sakens behandling følger vedlagt.

Rådmannen i Holmestrand


Jarl Lindefjeld

Kopi: Dagfinn Rustad
Åse Dahl

MØTEDATO: 23.11.93
MØTESTED: RÅDHUSET
SAKSBEHANDLER: Dagfinn Rustad

Arkivnr. 721

SAKSNUMMER

117/93: MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN
HØRINGSUTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING.

NSB ønsker å foreta en modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien, gjennom å bygge ut banen til dobbeltspor og et tillatt hastighetsnivå på 200 km/t. Formålet er å utvikle et effektivt og konkurransedyktig transportalternativ, med kortere reisetider, tilfredstillende frekvens og høy grad av punktlighet, sikkerhet og miljøvennlighet. Denne rapporten beskriver konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn av den foresatte moderniseringen, vurdert på overordnet - grovmasket nivå for hele strekningen.

Rapporten ble lagt ut til offentlig ettersyn i august og høringsfristen er satt til 30.11.1993.

Grovmasket konsekvensutredning beskriver i hovedsak konsekvensene av selve moderniseringen med utgangspunkt i en hovedkorridor. Valg av alternative traseer vil bli vurdert gjennom finmasket konsekvensutredning. Dette arbeidet er nylig igangsatt i Holmestrand ved start av arbeidet med kommunedelplan for Vestfoldbanen.

Konklusjonen på denne utredningen går i første rekke ut på om utbyggingen av Vestfoldbanen til dobbelt spor er samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Det skal vurderes om denne grovmaskede konsekvensutredningen er tilfredstillende:

Er konsekvensene utredet godt nok?
Er det andre forhold som bør utredes?

TRASEVALG.

Trasevalg gjøres ikke på nåværende stadium, men etter finmasket konsekvensutredning. Formannskapet vil likevel gjøre noen føringer:

Eventuell flytting av stasjonen vil få stor betydning for utformingen av sentrum, og må utredes nøye

Linje i dagen på strekningen Sjøskogen - Tvillingbru er meget konfliktfylt. Det må i tillegg til å vurdere ulemper for eksisterende miljø og bebyggelse vurderes hvordan arealet på strekningen kan utnyttes dersom jernbanen kommer i tunnel.

- adkomst til Smørsteinområdet
- utnyttelse av strandområdet
- støykonsekvenser for friområdene på øyene og fjordområdet i

Sandebukta.

Dersom traseen kommer i konflikt med eksisterende veinett må alternative veiløsninger vurderes nøye.

Det er belyst flere linjeføringer gjennom Holmestrand. Det finnes på hele strekningen alternativer som kommunen kan akseptere. På dette grunnlaget kan Holmestrand Kommune slutte seg til konklusjonen i utredningens pkt 1.6:

"Konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn av en modernisering av Vestfoldbanen slik de er beskrevet i den grov maskede konsekvensutredningen, er for en stor del av det positive. De ulemper som er påvist kan en viss grad avbøtes, og bør da være akseptable sett ut fra de fordeler prosjektet gir. NSB anbefaler gjennomføring av moderniseringen og videre planlegging for dette."

GODSTRANSPORT.

Godstrafikken på Vestfoldbanen er ikke omhandlet i grovmasket konsekvensutredning. Det foregår for tiden en egen utredning av dette spørsmålet i regi av Vestfold Fylkeskommune. Uavhengig av resultatet av dette arbeidet mener Holmestrand Kommune at trase eller stasjonsløsninger ikke må hindre muligheten for å kunne anlegge sidespor for godsvognshåndtering.

FRAMDRIFTPLAN.

Parsellen Holm - Nykirke er ikke tatt med Norsk Jernbaneplan 1994 - 97. Parsellen er prioritert etter parsellen Barkåker - Stokke. Holmestrand Kommune vil gjerne ha utbyggingen så snart som mulig, og vil peke på fordelene med dette.

Parsellen Holm - Nykirke er meget svingete og hastigheten er nede i 55 km/t, med en gjennomsnitt anslått til 70 km/t. Etter utbygging vil hastigheten med dagens materiell komme opp i 130 km/t og med ICE materiellet opp i 160 km/t. Dette vil bety en tidsbesparelse på henholdsvis i overkant av 8 minutter og ca 10 minutter.

Forslag til vedtak:


1. Holmestrand Kommune ser positivt på modernisering av Vestfoldbanen og vil gå aktivt inn i prosessen for å gjøre ulempene minst mulig, og å utnytte de mulighetene utbyggingen kan gi for utvikling av byen.
2. Trase eller stasjonsløsninger må ikke hindre mulighetene for å kunne anlegge sidespor for vognlastekspedering.
3. Holmestrand Kommune ønsker utbyggingen gjennom kommunen så snart som mulig.
4. Opplegg for finmasket konsekvensutredning må legge spesielt vekt på følgende forhold:


Støykonsekvenser for friområdene på øyene og fjordområdet i Sandebukta ved daglinje ved Sjøskogen - Tvillingbru.

I forbindelse med valg mellom daglinje eller tunnel ved Sjøskogen - Tvillingbru må det også vurderes hvilke muligheter dette området har med eller uten jernbanelinje.

Dersom traseen kommer i konflikt med eksisterende veinett må alternative veiløsninger vurderes nøye. Holmestrand kommune vil derfor be NSB og Vegvesenet snarest og i samarbeid med Holmestrand kommune utrede alternative løsninger for strekningen Holmestrand syd for jernbanen til Sjøskogen.

Rådmannen i Holmestrand den 16. november 1993


Jarv Lindefjeld


Dagfinn Rustad
avd.ing.

Behandlingen i formannskapet 23. november 1993:

Ordføreren foreslo at ordet "jernbanen" i forslagetets siste linje erstattes av "jernbanestasjonen".

Johan Svele forelo nytt pkt. 3 slik:

"Ny trasé for Vestfold-banen prosjekteres med tunnel med innslag ved Smørstein og utgang syd for Holmestrand bys grense."

Rådmannens forslag med fremlagte tilleggsforslag enstemmig vedtatt.

FORMANNSKAPETS VEDTAK ER FØLGENDE:

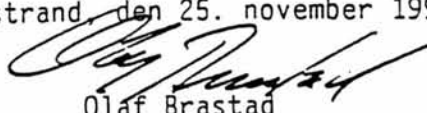
1. HOLMESTRAND KOMMUNE SER POSITIVT PÅ MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN OG VIL GÅ AKTIVT INN I PROSSESSEN FOR Å GJØRE ULEMPENE MINST MULIG, OG Å UTNYTTE DE MULIGHETENE UTBYGGINGEN KAN GI FOR UTVIKLING AV BYEN.
2. TRASE ELLER STASJONSLØSNINGER MÅ IKKE HINDRE MULIGHETENE FOR Å KUNNE ANLEGGE SIDESPOR FOR VOGNLASTEKSPEDERING.
3. NY TRASÉ FOR VESTFOLD-BANEN PROSJEKTERES MED TUNNEL MED INNSLAG VED SMØRSTEIN OG UTGANG SYD FOR HOLMESTRAND BYS GRENSE.
4. HOLMESTRAND KOMMUNE ØNSKER UTBYGGINGEN GJENNOM KOMMUNEN SÅ SNART SOM MULIG.
5. OPPLEGG FOR FINMASKET KONSEKVENSTREDNING MÅ LEGGE SPESIELT VEKT PÅ FØLGENDE FORHOLD:

STØYKONSEKVENSER FOR FRIOMRÅDENE PÅ ØYENE OG FJORDOMRÅDET I SANDEBUKTA VED DAGLINJE VED SJØSKOGEN - TVILLINGBRU.

I FORBINDELSE MED VALG MELLOM DAGLINJE ELLER TUNNEL VED SJØSKOGEN - TVILLINGBRU MÅ DET OGSÅ VURDERES HVILKE MULIGHETER DETTE OMRÅDET HAR MED ELLER UTEN JERNBANELINJE.

DERSOM TRASEEN KOMMER I KONFLIKT MED EKSISTERENDE VEINETT MÅ ALTERNATIVE VEILØSNINGER VURDERES NØYE. HOLMESTRAND KOMMUNE VIL DERFOR BE NSB OG VEGVESENET SNAREST OG I SAMARBEID MED HOLMESTRAND KOMMUNE UTREDE ALTERNATIVE LØSNINGER FOR STREKNINGEN HOLMESTRAND SYD FOR JERNBANESTASJONEN TIL SJØSKOGEN.

Holmestrand, den 25. november 1993


Olaf Brastad
ordfører


Gunhild Hvidsten
konsulent



BORRE KOMMUNE

NSB Hovedkontoret
Konsernstab Strategi og Miljø
v/Per Overland
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORDBANK	JSS.kode
17 DES. 1993	
Sak nr. 92/607	99
Arbeidst. 5554	

Q62 &40
93 030862
92 01208
KEL/rs

Deres ref.:

Vår ref.:

VESTFOLDBANEN - UTTALELSE OM MODERNISERING

Ovennevnte sak ble behandlet av formannskapet i møtene 03.11.93, sak nr. 278/93, og 01.12.93, sak nr. 322/93. I møtet 03.11.93 fattet formannskapet slikt vedtak:

Borre formannskap slutter seg til byarkitektens forslag til uttalelse med følgende konklusjon:

For Borre kommune synes det så langt ikke å være fremkommet forhold som tilsier vesentlige innvendinger eller mer inngående merknader til grovmasket konsekvensutredning eller forslag til program for finmasket konsekvensutredning. En forutsetter likevel at de merknader som er gitt til enkeltpunkter blir vurdert av NSB i det videre arbeid.

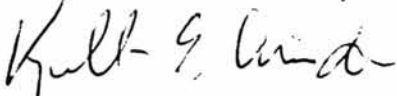
I møtet 01.12.93 fattet formannskapet slikt vedtak:

Borre formannskap slutter seg til utredningen fra Asplan Viak om godsterminal på Skoppum, og ber fylkeskommunen og NSB innta utredningen i sitt videre arbeide med jernbaneplanen gjennom Vestfold.

Vedtaket den 01.12.93 må ses som et supplement til vedtaket av 03.11.93.

Vedlagt følger kopi av dokumentene i de to sakene, inklusiv byarkitektens merknader og utredningen fra Asplan Viak, som det vises til i vedtaket av 03.11.93.

Rådmannen i Borre, 07.12.93


Kjell-Erik Lunde
Plan- og budsjettsjef

Vedlegg

FORMANNSKAPET

03.11.93

:::

SAK 93/0278

Q62
KEL /glr
93 026146
92 01208
VEDLEGG

VESTFOLDBANEN - UTTAELSE OM MODERNISERING

INNSTILLING TIL FORMANNSKAPET:

Borre formannskap slutter seg til byarkitektens forslag til uttalelse med følgende konklusjon:

For Borre kommune synes det så langt ikke å være fremkommet forhold som tilsier vesentlige innvendinger eller mer inngående merknader til grovmasket konsekvensutredning eller forslag til program for finmasket konsekvensutredning. En forutsetter likevel at de merknader som er gitt til enkeltpunkter blir vurdert av NSB i det videre arbeid.

VOTERING:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

VEDTAK:

Borre formannskap slutter seg til byarkitektens forslag til uttalelse med følgende konklusjon:

For Borre kommune synes det så langt ikke å være fremkommet forhold som tilsier vesentlige innvendinger eller mer inngående merknader til grovmasket konsekvensutredning eller forslag til program for finmasket konsekvensutredning. En forutsetter likevel at de merknader som er gitt til enkeltpunkter blir vurdert av NSB i det videre arbeid.

\$\$\$

SAKSOPPLYSNINGER:

Fra NSB har en fått oversendte følgende dokumenter vedrørende modernisert Vestfoldbane til uttalelse:

- Sammendrag av grovmasket konsekvensutredning.
- Finmasket konsekventutredning
- Delrapport, natur- og miljøkonsekvenser
- Temakart
- Delrapport landskap.

Vedlagt følger også hovedrapporten som en har fått tidligere.

Dokumentene er lagt ut av NSB til offentlig ettersyn i perioden 1. september - 30. november 1993.

Byarkitekten har i brev av 18.10.93 laget utkast til uttalelse - se mangfoldiggjort vedlegg.

På grunnlag av et brev av 27.03.92 fra NSB behandlet formannskapet i møte den 26.05.92, sak 218/92, en melding fra NSB om moderniseringen. Kopi av formannskapssak 218/92 med vedtak følger saksdokumentene. Vedtaket er sitert i uttalelsen fra byarkitekten.

Rådmannen vil bemerke:

Etter min vurdering bør en slutte seg til utkastet til uttalelse inklusiv konklusjonen.



BORRE KOMMUNE

VEDLEGG

Rådmannen

VEDLEGG TIL:
F-sak nr. <u>278/93</u>
K.sak nr. <u>1</u>

Finansskjønnspolis
92 19 OKT. 1993
J.no. 1208 Sak 962 Q62
Kategori 9302032 01208
93 025757

TS

eres ref.:

Vår ref.:

VESTFOLDBANEN - UTTALELSE OM MODERNISERING

Jeg viser til rådmannens oversendelse av 15.09.93 hvor byarkitekten bes lage et utkast til uttalelse fra Borre kommune.

Saken gjelder i denne omgang grovmasket konsekvensutredning og forslag til program for finmasket konsekvensutredning (Fase II) som er lagt ut til offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslovenes bestemmelser, kap VII-a.

Kommunen har tidligere behandlet melding om modernisert Vestfoldbane. Formannskapetets vedtak 26.05.92, sak 218/92 var:

1. Formannskapet ser i prinsippet positivt til tiltakene beskrevet i meldingen om konsekvensanalyse for modernisering av Vestfoldbanen og har ikke merknader til utredningsprogrammet. Formannskapet mener at de positive effekter for trafiksikkerhet som oppnås gjennom erstatning av planoverganger og utbedring av bruer på vegnettet må tillegges stor vekt.
2. Formannskapet bemerker at NSB har innarbeidet de merknader og opplysninger som tidligere er gitt av Borre kommune. Lokalisering av godsterminal på Skoppum og utvikling av Skoppum stasjon bør utredes som egne saker parallelt med det omtalte planarbeid for selve baneanlegg.
3. Formannskapet mener at NSB bør holde kommunen løpende orientert om utredningsarbeidene, både når det gjelder de faste installasjoner og framtidige driftsopplegg.

Fylkestinget har 08.03.93 vedtatt fylkesdelplan for Vestfoldbanen.

I den videre saksgang vil finmasket konsekvensutredning

sammen med hovedplan være grunnlaget for kommunenes behandling av moderniseringsprosjektet i form av kommunedelsplaner. Henvendelse fra NSB om den videre organisering av dette arbeidet ble mottatt av kommunen 06.10.93. Egen sak vil bli fremmet for kommuneplanutvalget så snart som mulig.

Teknisk etat har nedenfor gjort en gjennomgang av høringsdokumentasjonen som i hovedsak bygger på sammendragsrapporten når det gjelder grovmasket konsekvensutredning. Etter vår vurdering er rapporten dekkende for de forhold innenfor Borre kommune som er relevante på det nåværende stadium. Forslaget til program for finmasket konsekvensutredning inngår i hovedrapporten.

GROVMASKET KONSEKVENSTREDNING - BESKRIVELSE/TEKNISK ETATS MERKNADER

Generelt

NSBs premisser for moderniseringen er dobbeltspor mellom Drammen og Skien med tillatt hastighetsnivå 200 km/t. Utredningen beskriver konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn, vurdert på overordnet/grovmasket nivå. (Konsekvenser for Borre isolert er i minimal grad spesifisert.)

Traseer

Rammebetingelsen for trasealternativer er at dagens stoppmønster skal kunne opprettholdes. I hovedsak følger traseene dagens trasekorridor. Rapporten beskriver i hovedsak konsekvensene av selve moderniseringen med utgangspunkt i en hovedkorridor.

Miljø

Utvidelse langs nåværende trase er støymessig dårligst. Støymessig gunstigste trase halverer antallet personer med belastning over 55 dbA. Fysiske tiltak (skjermer/voller) reduserer antallet støyutsatte vesentlig.

Merknad: Miljøverndepartementets retningslinjer for veitrafikkstøy setter grense for akseptabelt utendørs støynivå til 55 dbA uten krav til tiltak. Det må forutsettes at disse normer minst legges til grunn også for jernbaneanlegg.

Landskapsmessig gir den stive linjeføringen begrensede muligheter for tilpasning, men gode løsninger bør kunne oppnås med moderate tiltak de fleste steder.

Kulturminner må påregnes å gi konflikter. Kjente kan søkes unngått, og nye funn vil bli håndtert forskriftsmessig.

Naturmiljø. Sikringstiltak/tunneler antas å redusere påkjørsler av hjortevilt.

Naturressurser

Areal kreves for tildels omfattende omlegging av sporet. (For strekningen Holmestrand-Tønsberg er midlere anslag netto 126 daa, hvorav 26 daa bebygget.)

Energiforbruket forventes redusert med 3,4 % av fylkets samlede forbruk til privatbil som følge av overføring til bane.

Samfunnsmessige konsekvenser

Høyhastighetstog på Vestfoldbanen antas å forsterke tendensen til dannelse av regionale bolig- og arbeidsmarkeder rundt Oslofjorden. På sikt kan ett felles marked Oslo-Grenland-Nedre Glomma utvikles.

I Vestfold antas de regionale virkninger å bli store med økt arbeidspendling til Oslo-området, samtidig med økt tilflytting fra samme område utfra Vestfolds miljøkvaliteter. På sikt antas endel arbeidsplasser å ville flytte etter arbeidskraften. (For Borre/Våle antas netto pendling å være redusert med 564 personer i 2010.)

Næringslivet i Vestfold antas å ville dekke ca. 16 % av leveransene i anleggsfasen. Økningen i driftsfasen vil være moderat. Antall arbeidsplasser som skapes av anlegg og drift antas å bli moderat. På sikt vil prosjekter som integrerer regioner, f.eks forbindelse til Østfold, ha større betydning.

Sysselsettingseffekten vil således ikke påvirke befolkningsutviklingen i området, men økt tilflytting antas å gi befolkningstall i 2010 som er 2,4 % høyere enn SSBs prognose. Dette øker boligbyggebehovet med ca 12 % i en 10-års periode. (For Borre/Våle anslås befolkningsøkningen til 4,4 %, tilsvarende 383 nye boliger.)

Merknad: I kommuneplanens arealdel er befolkningsøkningen i Borre anslått til 0,4 % pr år = SSBs prognose i planperioden. Dette tilsvarer et netto boligbyggebehov på ca. 110 leil./år. Anslaget ovenfor om 12 % økning utover dette bør derfor vurderes nærmere ved rullering av boligbyggeprogrammet i kommuneplanen.

For handelsnæringen forventes en forholdsvis sterk omsetningsøkning i Vestfold, hovedsaklig i Tønsberg(!). Stasjonslokalisering og NSBs totale reisetilbud kan gi vekst utover det som følger av befolkningsøkningen.

De sosiale og velferdsmessige effekter antas generelt positive, herunder økt valgmulighet til arbeid, utdanning og kulturtilbud. Det lokale kulturliv kan

imidlerid bli skadelidende, og det ligger en fare i lettere tilgjengelighet til Oslo-området "uønskete" tilbud.

Den totale signaleffekten om Vestfold-Grenland som generelt satsningsområde anses meget positiv. Det blir opp til den kommunale planlegging og øvrige kommunale tiltak å bygge opp under de positive effektene og motvirke de negative.

For friluftsliv/rekreasjon er konsekvensene begrenset, men noe avhengig av graden av nye traseer. Tilstrekkelig med krysningspunkter og eventuelle tunneler vil redusere barrierevirkningen. Imidlertid kan befolkningsøkningen gi økt utbyggingspress på bynære friluftsområder.

I den videre planleggingen er det viktig å løse lokale konfliktområder, og det vises til de rikspolitiske retningslinjer for Oslofjordområdet.

Merknad: I Borre berøres ikke sannsynlig traseekorridor direkte av det geografiske virkeområdet for retningslinjene.

Antall ulykker forventes redusert som følge av overføring av trafikk fra vei til bane, generell standardheving på banen og fjerning av planoverganger.

Sammenknytning med Sørlandsbanen antas generelt å forsterke de samfunnsmessige virkninger, herunder ytterligere nedgang i trafikkulykker og positive impulser til næringslivet, men også økt konkurranse mellom regionene.

Sammenknytning med Østfoldbanen på lengre sikt vil forsterke virkningene av moderniseringen gjennom bedre integrering i Oslofjordregionens infrastruktur og mer direkte tilknytning til utlandet.

Traseekorridor

Utredningen definerer seks delstrekninger for traseekorridoren. Valg av trase kan gjøres seksjonsvis mellom byene. Borre inngår i delstrekning Holmestrand - Tønsberg.

Nord for Skoppum er det aktuelt med større kurveutretting. Korridoren beskrives også med et vestre linjealternativ (Nykirke-Barkåker) som anses å gi minst ulemper landskapsmessig. Traseer om Hørtten er grovt vurdert og anses som uaktuelle på grunn av lengre kjøretid og store inngrep.

NSBs konklusjon

Konsekvensene er for en stor del positive. Ulemper kan til en viss grad avbøtes og bør da være akseptable ut fra de fordeler prosjektet gir.

FORSLAG TIL PROGRAM FOR FINMASKET KONSEKVENSENTREDNING - BESKRIVELSE/TEKNISK ETATS MERKNADER

Generelt

Finmasket konsekvensutredning skal være del av grunnlaget for valg av trasealternativ og søkes samordnet mest mulig med NSBs hovedplan og behandling av komunedelplanene. Utredningen skal vektlegge forhold som har betydning for endelig valg av trase. Det skal også beskrives direkte virkninger av en modernisert trase - som stasjoner, NSBs godsterminaler mm. Det skal legges vekt på få frem forskjellen mellom alternativene.

Trasealternativ/arealbruk

Gjennom NSBs hovedplan og komunedelplan skal trasealternativene utredes med vekt på minimalisering av negative konsekvenser, muligheter for avbøtende tiltak og å gi et mest mulig fullstendig grunnlag for valg av alternativ. Forholdet til foreliggende planer og fremtidig arealbruk skal vurderes.

Stasjonslokalisering/byplanmessige forhold

Som nevnt foran legges det opp til at dagens stasjonsmønster skal beholdes, men stasjonenes "funksjonelle plassering i byen/tettstedet" skal vurderes. Ved eventuell flytting skal bl.a konsekvenser for trafikk og mulig forskyvning av tyngdepunkt vurderes.

Merknad: Uansett hvilket alternativ som velges innenfor foreslått hovedkorridor, anser vi det uomtvistelig at hovedstoppestedet i Borre skal få en mer tidsmessig lokalisering, bl.a i forhold til RV 306. I den forbindelse må det - som saken angir - ses på mulige konsekvenser for Skoppum som tettsted og fremtidig arealbruk i området.

Vi må forutsette et nært samarbeid mellom NSB og Statens vegvesen om ny RV 306/ny sportrase/nytt stasjonsområde. Vi viser også til kommunens egen pågående utredning om ny godsterminal i samme området.

Konsekvenser for miljø

Det skal kartlegges om store fyllinger/skjæringer kan føre til lokalklimatiske endringer. Mulighetene for å redusere høyeste støynivå til 55/60 dbA skal utredes. Skjermingstiltakene skal vurderes både med hensyn til støynivå, barrierevirkning og estetiske forhold.

Merknad: Jfr kommentar foran om støynivå!

Landskap, kultur- og naturmiljø

Det skal gjøres en detaljert gjennomgang av traseenes virkning på landskapsbildet og andre omgivelser. Etterbruk av nedlagte sporområder skal vurderes.

Forholdet til kjente og eventuelle nye kulturminner skal avklares, videre konsekvenser for kulturmiljøet som følge av nedlagte anlegg (stasjonsbygninger mm) og av nye stasjonsområder.

Konflikter mellom traseene og naturinteressene skal vurderes ut fra kriterier som sjeldenhet, sårbarhet, truetet og representativitet.

Merknad: Riksantikvaren har varslet fredningssak for nåværende bebyggelse på Skoppum stasjon. For at fredning skal gi mening, bør anlegget også i fremtiden ha en funksjon som knytter det til jernbanen.

Naturressurser

I jord- og skogområder skal forholdet til arealforbruk og driftsforhold vurderes (herunder tilbakeførte arealer).

Samfunnsmessige konsekvenser

Temaene næringsliv, sysselsetting og utbygging vil generelt ikke bli utredet ytterligere. Unntak er mindre tettsteder som banen berører, hvor fremtidig utvikling vil bli vurdert.

Merknad: Aktuelt tema her bør være Skoppum, jfr beskrivelse/merknad foran.

På dette plannivået skal forholdet til de rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen utredes samt forholdet til friluftsliv og rekreasjon generelt.

For anleggsperioden skal det utredes lokale konsekvenser, herunder trafiksikkerhet, lokalmiljø og barns oppvekstvilkår. Deponering av overskuddsmasser vil bli avklart gjennom reguleringsplan etter at mulige løsninger er vurdert på kommuneplannivå. Herunder utredes dumping i sjø.

Framdrift

Det tas sikte på at hele strekningen fra Drammen til Skien skal være behandlet på kommuneplannivå i løpet av 1995. Videre fremdriftsplan er foreløpig ikke utarbeidet. Norsk jernbaneplan 1994-97 angir midler for parseller utenfor Borre kommune, vesentlig i nordfylket. Øvrige parseller vil bli prioritert etter nytte-/kostnadsvurdering av den enkelte parsell.

INNKOMMEN MERKNAD

Etter et informasjonsmøte på Nykirke i juni i regi av NSB er det kommet inn merknad til Borre kommune fra tre beboere. Forslaget innebærer et trasealternativ vest for Nykirke. Forslaget er også sendt NSB.


Merknad: Forslaget gjelder konkret trase og hører derfor hjemme i den videre planlegging gjennom finmasket konsekvensutredning/kommunedelplan. Kommenteres ikke nærmere her, men følger saken.

TEKNISK ETATS KONKLUSJON

For Borre kommune synes det så langt ikke å være fremkommet forhold som tilsier vesentlige innvendinger eller mer inngående merknader til grovmasket konsekvensutredning eller forslag til program for finmasket konsekvensutredning. Vi forutsetter likevel at de merknader som er gitt til enkeltpunkter blir vurdert av NSB i det videre arbeid.

Teknisk etat, 18.10.93

Med vennlig hilsen


Tore Siljan
byarkitekt

Kopi til: Teknisk sjef

FORMANNSKAPET

01.12.93

:::

SAK 93/0322

Q62&40
RS /
93 030596
92 01208

VESTFOLDBANEN - UTTALELSE OM MODERNISERING

SAKEN MED FORSLAG TIL VEDTAK FREMMET I MØTET:

Ordføreren foreslo som tillegg til vedtak 03.11.93, sak nr. 278/93:

Borre formannskap slutter seg til utredningen fra Asplan Viak om godsterminal på Skoppum, og ber fylkeskommunen og NSB innta utredningen i sitt videre arbeide med jernbaneplanen gjennom Vestfold.

Erik Andersen foreslo alternativ til vedtak 03.11.93, sak nr. 278/93:

Borre kommune krever at NSB utreder alternative forslag til fremtidig trasévalg gjennom Borre kommune, før videre behandling av denne saken i ansvarlige, politiske organer.

VOTERING:

Andersens forslag falt med 12 mot 1 stemme (FRP).
Ordførerens tilleggsforslag vedtatt med 12 mot 1 stemme (FRP).

VEDTAK:

Borre formannskap slutter seg til utredningen fra Asplan Viak om godsterminal på Skoppum, og ber fylkeskommunen og NSB innta utredningen i sitt videre arbeide med jernbaneplanen gjennom Vestfold.

SSS



DRAMMEN KOMMUNE

TEKNISK SEKTOR
BYPLANKONTORET

NSB

Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 3 DES. 1993	
Sak/Doknr. 243/60792	
Arkivbet. 555-	

A.nr.503.17

J.nr.

Vår ref.ae

Dato.1.12.93

VESTFOLDBANEN - UTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENS- UTREDNING.

Det oversendte materiale angående denne saken er gjennomgått i en tverretattlig gruppe i Drammen kommune, og behandlet i hovedutvalget for teknisk sektor.

Vedlagt følger utskrift av møtebok for teknisk sektor, sak 243/93, med kommunens uttalelse til det oversendte materiale. Følgende vedtak ble enstemmig fattet:

- "Tunelløsning anbefales for nytt dobbelsporanlegg på Vestfoldbanen i Drammen. Lenke A2, i "Grovmasket konsekvensanalyse" må legges til grunn for videre utredning av konsekvensene.
- Alternative tunnallengder må utredes, for å klarlegge muligheter og konsekvenser, både i Kobbervikdalen og Nybyen. Evt. tunnelpåhugg ved Smithestrøm må koordineres med pågående veiplanlegging i området.
- Mulighetene for å senke/overdekke sporet mellom stasjonen og ny tunnell må utredes, for å redusere barierevirkningen og miljøulemper i Nybyen mest mulig.
- Støyulempene utredes: Kfr. tidligere uttalelse til melding.
- Konsekvensene oppsummeres i forhold til Drammen kommunes vedtatte miljømål.
- Forøvrig ingen merknader til program for finmasket konsekvensutredning."

Hilsen

Marit Kleveland
Byplansjef



Arne Enger
Overarkitekt

Vedlegg.

DRAMMEN KOMMUNE

UTSKRIFT AV MØTEBOK

.....
: BEHANDLET AV :
.....

HOVEDUTVALGET TEKNISK SEKTOR

SAKSBEH.: ARNE ENGER

SAK NR. : 243/93

DATO : 25.11.93

MØTT: 15 AV 15:

JOUR. NR.: 13735/93

MAPPE : 3-504.021

AVGJ. AV HT :
.....

FORSLAG;

Jon A.Bjerke (Frp) foreslo:

" Teknisk hovedutvalg ber N.S.B. igangsette arbeid med støyskjerming av spor innen kommunen, hvor N.S.B.'s trafikker, eller vil bli, til sjenanse for byens befolkning. Dette gjelder spesielt i tekkbygd område."

Begrunnelse.

Ved at man vil åpne for 2 (to) spors trafikk til å fra Drammen stasjon vil støy- og annen miljø-forurensning øke kraftig i tiden fremover. Man vil kunne øke hastigheten og hyppigheten til å fra stasjonen.

Bjerkes forslag ble ikke realitetsbehandlet, men vedlegges saken.

VEDTAK:

Enstemmig vedtak i samsvar med innstillingen:

- " * Tunnelløsning anbefales for nytt dobbeltsporanlegg på Vestfoldbanen i Drammen. Lenke A2, i "Grovmasket konsekvensanalyse" må legges til grunn for videre utredning av konsekvensene.
- * Alternative tunnallengder må utredes, for å klarlegge muligheter og konsekvenser, både i Kobbervikdalen og Nybyen. Evt. tunnelpåhugg ved Smithestrom må koordineres med pågående veiplanlegging i området.
- * Mulighetene for å senke/overdekke sporet mellom stasjonen og ny tunnel må utredes, for å redusere barrierevirkning og miljøulempere i Nybyen mest mulig.
- * Støyulempene utredes: Kfr. tidligere uttalelse til melding.
- * Konsekvensene oppsummeres i forhold til Drammen kommunes vedtatte miljømål.
- * Forøvrig ingen merknader til program for finasket konsekvensvurdering."

Rett utskrift.

Dato : 29/11-93

BRANDEN KOMMUNE
TENNIS SEKTOR
KOMMUNALREKTØREN

Olav A. Schanzen e. f.

JOUR. NR.: 13735/93 FAGAVD. : BYPLANKONTORET
 SAKSBEH.: ARNE ENGER
 MAPPE : 3-504.021 AVGJ. AV HT

VESTFOLDBANEN - MODERNISERING.
 GROVMASKET KONSEKVENSVURDERING.

INNSTILLING TIL: HOVEDUTVALGET FOR TEKNISK SEKTOR.

FORSLAG TIL VEDTAK:

- * Tunnelløsning anbefales for nytt dobbeltsporanlegg på Vestfoldbanen i Drammen. Lenke A2, i "Grovmasket konsekvensanalyse" må legges til grunn for videre utredning av konsekvensene.
- * Alternative tunnallengder må utredes, for å klarlegge muligheter og konsekvenser, både i Kobbervikdalen og Nybyen. Evt. tunnelpåhugg ved Smithestrom må koordineres med pågående veiplanlegging i området.
- * Mulighetene for å senke/overdekke sporet mellom stasjonen og ny tunnel må utredes, for å redusere barrierevirkning og miljøulemper i Nybyen mest mulig.
- * Støyulempene utredes: Kfr. tidligere uttalelse til melding.
- * Konsekvensene oppsummeres i forhold til Drammen kommunes vedtatte miljømål.
- * Forøvrig ingen merknader til program for finmasket konsekvensvurdering.


 Svein L. Alfheim
 kommunaldirektør


 Marit Kleveland
 byplansjef

Arne Enger
 saksbehandler

SAKSUTREDNING:

SAMMENDRAG:

NSB presenterer to alternative tunneler i forbindelse med utvidelsen av Vestfoldbanen til dobbelspor. Byplankontoret anbefaler en løsning med lengst mulig tunnel, for å redusere miljøulempene med jernbanen gjennom tettbebyggelsen på Strømsø, og i Kobbervikdalen.

FAKTA:

Bakgrunn

HT behandlet i møte 04.06.92, "Melding" for modernisering av banestrekningen Drammen - Skien. Vi er nå kommet til neste trinn i prosessen:

Grovmasket konsekvensutredning.

Fortsatt er detaljeringsnivået lavt, da også denne utredningen tar for seg hele strekningen Drammen - Skien. Den er ment å skulle identifisere konfliktområder og gi en grov beskrivelse av de konsekvenser tiltaket vil medføre for de forskjellige alternativ. Den skal være med å danne grunnlaget for et vedtak om valg av trasékorridor og driftsopplegg. Også denne utredningen er drøftet i en tverrsektoriell gruppe. Denne saken går som kommunens uttalelse til NSB. Uttalefrist er 2. desember.

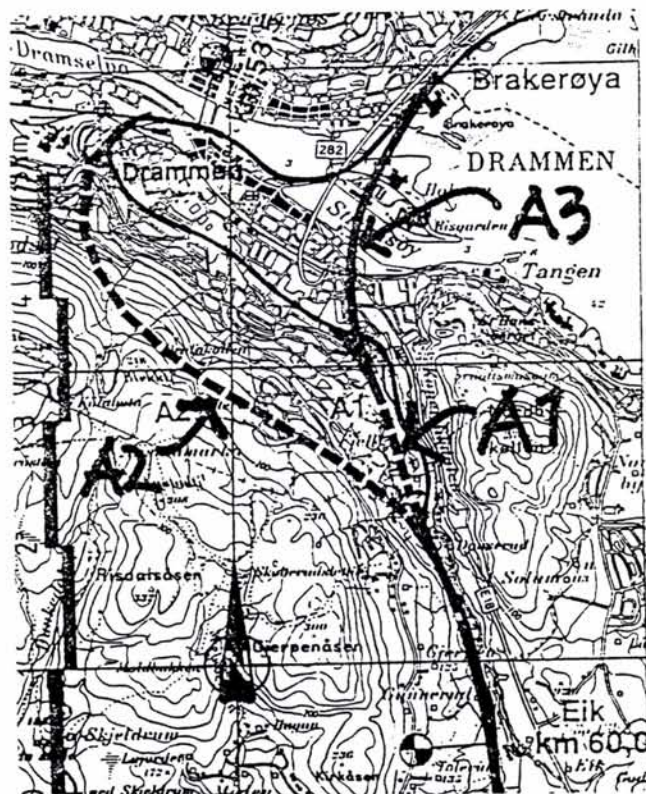
Trasséalternativene

Tre hovedalternativer er presentert i materialet, i tillegg til eksisterende trassé:

PARSELL A: DRAMMEN STASJON-KOBBERVIKDALEN.

Lenke A1: Tunnel Kobbervikdalen.

"Eksisterende spor utvides dels i skjæring og dels på fylling til Frydenhaug. Flere bruer utvides, mens andre terrenningrep er relativt små. Støyskjermer må settes opp på deler av strekningen. Sørøst for Frydenhaug går lenken i skjæring gjennom bebyggelsen mot tunnelpåhugget. Tunne-



lens søndre ende blir ved Søndre Fjell. Engevannsbekken passeres på bru. Eksisterende spor utvides fra Danserud til Gjerp. Stigningen vil være 12-15 promille."

Lenke A2: Tunnel Smithestrøm - Kobbervikdalen.

"Lenken grener av i kurven nær Drammen stasjon, og går i skjæring ved Smithestrøm (kurveradius 1250 M). Tunnelpåhugget etableres ved Prof. Smiths allé. Tunnelen går under boligområdet Fjell og munner ut

ved Danserud, hvor lenken går inn i eksisterende spor omtrent som lenke A1. Stigningen er 10,5 promille mens lengden er litt kortere enn dagens linje."

Lenke A3: Bru Brakerøya - Kobbervikdalen.

"Forslaget tar utgangspunkt i at Brakerøya stasjon benyttes for persontrafikk på Vestfoldbanen. Linjen har nye bruer over Drammenselva og bebyggelsen ved Bangeløkka, og føres i tunnel under E18 og mot Kobbervikdalen. Fordelen med alternativet er at det har bedre kurvatur enn løsninger om Drammen stasjon og at det for Vestfoldbanens vedkommende er 3,5 km kortere mot Oslo.

Alternativet er sløyfet pga. mindre sentral beliggenhet av ny hovedstasjon, begrenset plass på stasjonen, konsekvenser for havn og boligbebyggelse, mindre heldig estetisk løsning samt høye kostnader pga. bruer og svært dårlige grunnforhold."

PARSELL B: KOBBERVIKDALEN-BERGSENGA.

Størstedelen av omleggingen her er allerede under opparbeidelse, i tråd med vedtatte reguleringsplaner (koblet til E-18). Vi har ingen kommentarer til denne parsellen nå.

Landskapsanalysen

En egen landskapsanalyse er gjennomført for hele strekningen. For Kobbervikdalen er anført:

"Store inngrep reduserer egenverdien til inngangsporten til Drammen fra syd. Vanskelige terrengforhold gjør området sårbart."

"Lite plass mellom bebyggelsen og den eksisterende jernbanelinja vil kunne gi godt synlig skjæringer og fyllinger ved utvidelse og utretting av det eksisterende sporet."

Visuelt og fysisk vil støyskjermingstiltak kunne bli en kraftig forsterking av banen som barriere, særlig inne i tettbebyggelsen.

Det åpne jordbrukslandskapet i Skoger er mindre sårbart, så lenge jernbanen legges på de flate partiene.

Støy og vibrasjoner

Støyforholdene ved nytt dobbeltspor vil gi en støysituasjon varierende mellom en svak forverring, i forhold til dagens situasjon, til en sterk forbedring, avhengig av valg av trasé. Støymessige forhold vil bli tillagt stor vekt i den videre vurdering av de ulike traséalternativer.

Andre konsekvenser

Mange andre konsekvenser er også vurdert i den foreliggende konsekvensutredningen. Detaljeringsgraden er imidlertid liten, og det er ikke oppgitt data for Drammen isolert. Hoveddelen vedrører andre deler av banen. Temaer her er f.eks:

Luftforurensing, kulturmiljø og kulturminner. Naturmiljø/økologi, arealbruk og energiforbruk. Naturressurser, samfunnmessige konsekvenser. Friluftsliv/rekreasjon og trafikkulykker.

I den grad Dramme blir berørt vil dette bli ytterligere utredet i den "finmaskede" konsekvensutredningen.

VURDERING:

Valg av traséalternativ.

Ut fra en helhetlig vurdering av de alternativen som er presentert synes det ganske opplagt at valg av lenke A2 ville bety vesentlige miljømessige gevinster i tettbebyggelsen på Strømsø. Der banen legges i tunnel ville støyen fra toget bli borte. Den markerte barrieredannende av jernbanelinja ville forsvinne, og deler av byen kunne igjen bindes sammen på en naturlig måte. (f.eks. Marienslyst - Austad) Dessuten ville byen kunne få en fin trassé for sykkel- eller gangveg.

Det er viktig at det videre planarbeid koordineres med vegkontorets arbeid med hovedveg-systemet i Drammen. Området ved Smithestrøm blir spesielt viktig her.

Lenke A1 ville bety en forsterking av mange av ulempene ved den nåværende traséen, som større barrierevirkning, på grunn av større banebredde, og støyskjermer. Større inngrep i landskapet med skjæring/fyllinger.

Lenke A3 anser NSB som uaktuell, og det er vi enige i. Drammen stasjon bør absolutt beholdes på banenettet.

Andre alternativer

Utfra det som er sagt om virkningene av et nytt spor i Kobbervikdalen mener vi at det også bør utredes et alternativ med en lengre tunnel, som kommer fram i dagen lengre syd i Kobbervikdalen. Dette ville blant annet bety bedre skjerming for boligene som ligger like opp til dagens trasé, og mindre synlige terrenginngrep i denne "innfallsporten" til Drammen.

Drammen stasjon - Smithestrøm

Mulighetene for å legge jernbanespolet lavere på denne strekningen bør utredes. Dette ville kunne redusere barrierevirkninger og lette kryssinger for gater og fotgjengere. Høyden under bybrua er snau idag. Kryssing av Grønland er vanskelig å få til. Fotgjengerkryssinger er vanskelige med et høytliggende og bredt banelegme.

Finmasket konsekvensutredning

Dette blir neste trinn, for vurdering av alternative traseer innenfor den valgte korridor. Dette knyttes til utarbeidelse av komunedelplaner. Det forutsettes at konsekvensutredningsplikten er oppfylt når begge disse trinnene er gjennomført og godkjendt. Da gjenstår bare reguleringsplanarbeidet.

Det forslag til finmasket konsekvensutredning som presenteres (s.112-117 i Grovmasket konsekvensutredning) synes å

gi en god dekning av de forhold som enda ikke er avklart. Vi har ingen merknader til denne.

Konklusjon

- Tunnelløsning anbefales for nytt dobbeltsporanlegg gjennom Drammen. Lenke A2 i grovmasket konsekvensanalyse bør legges til grunn for videre utredning av konsekvensene.
- Tunnelpåhugg ved Smithestrøm må koordineres med pågående veiplanlegging
- Alternative tunnallengder må utredes, for å klarlegge muligheter og konsekvenser, både i Kobbervikdalen og Nybyen. Landskapsmessige og miljømessige ulemper blir tilsynelatende minst ved en noe lengre tunnel enn den viste lenke A2.
- Mulighetene for å senke/overdekke sporet mellom stasjonen og ny tunnel bør utredes, for å redusere barrierevirkningen og miljøulempene i Nybyen mest mulig.
- Støyulempene utredes: Kfr. vår uttalelse til meldingen:

"Støykart må lages som viser nå-situasjonen og den nye situasjonen i et gitt år. Både ekvivalentnivå og maksimalnivå må vises. Det må videre redgjøres for maksimalt støynivå for hver togpassering, antall passeringer og fordelingen over døgnet. Alternative skjermingstiltak må beregnes og illustreres, og vibrasjoner redgjøres for."

- Konsekvensene oppsummeres i forhold til Drammen kommunes vedtatte miljømål.
- Vi har forøvrig ingen merknader til program for finmasket konsekvensvurdering.



SANDE KOMMUNE

RÅDMANNEN
3070 Sande i Vestfold
Telefon (03) 77 60 10
Telefax (03) 77 82 10

14.12.93

Arkiv: 721
93JERNBA.989/FOTEKNIS

NSB Banedivisjonen, Postboks 1162, Sentrum, 0107
NSB Baneregion Sør, Strømsø Torg, 3000 DRAMMEN

NØRGES STATSBANER		Kass.kode
15 DES. 1993		
Sak/Doknr.	92/607/102	
Arkivbet.	55027	

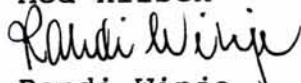
MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING FASE I (GROVMASKET) - UTTALELSE

I møte 08.12.93, sak 095/93, behandlet kommunestyret i Sande konsekvensutredning Fase I for Vestfoldbanen. Kommunestyret gir følgende uttalelse:

1. Grovmasket konsekvensutredning gir, med de bemerkninger som fremkommer i saksframlegget, grunnlag for å fatte prinsipielle beslutninger.
2. Sande kommune slutter seg til forslag til program for finmasket konsekvensutredning med unntak av følgende forhold som ønskes endret/utdypet:
 - a) Vedtatt utredningsprogram gjelder som bindende ramme for NSB og kommunene. De nærmere detaljer fastsettes av NSB og kommunen etter nærmere drøfting og ut fra lokale behov/hensyn. (10.1)
 - b) Det utarbeides oversikt over antall personer og boliger som berøres (boliger som må innløses, eiendommer som berøres med grunnavståelse eller får større ulemper). (10.6.4 evt. også nytt underpunkt til 10.5)
 - c) De øvrige konkrete forhold som er nevnt i saksframlegget.
3. Miljøverndepartementet bes om en prisoppklaring mht. samordning og bruk av konsekvensutredninger vis a vis kommunens rolle som planmyndighet og utbyggers utredningsansvar når planlegging av jernbane- og veiutbygging skjer som kommuneplan.
4. Det tas direkte kontakt med NSB Baneregion Sør for å avklare innhold og lokale utredningsbehov i forhold til det pågående arbeid med finmasket konsekvensutredning for parseller i Sande.
5. Vestfold fylkeskommune anmodes om å videreføre det utredningsarbeid som er påbegynt mht. til regionale og lokale virkninger for næringsliv, sysselsetting, befolkningsutvikling, boligbygging og utbyggingsmønster.

Kopi av sak KST-095/93 vedlegges.

Med hilsen


Randi Winje

Kopi: Teknisk sjef

UTVALG
KOMMUNESTYRET
FORMANNSKAPET

MØTEDATO
08.12.93
29.11.93

SAKSNUMMER
KST-095/93
FSK-181/93

**S A K : MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENsutREDNING
FASE I (GROVMASKET) - UTTALELSE**

Saksbehandler: Per Kr. Røed

VEDLEGG:

- Sammendrag grovmasket konsekvensutredning, NSB Banedivisjon aug. -93
- Forslag program finmasket konsekvensutredning (Utdrag hovedrapport)
- Kommunestyrets høringsuttalelse til foreslått program for grovmasket konsekvensutredning, sak KST 035/92.

Følgende dokumenter følger saken som utrykte vedlegg:

- Grovmasket konsekvensutredning (Hovedrapport), NSB Banedivisjon aug. -93
- Delrapport: Landdschap, NSB Bane Sør, sept. -92
- Delrapport: Trase, natur- og miljøkonsekvenser, NSB Bane Sør, mai -93
- Delrapport: Temakart, NSB Bane Sør, mai -93

Tidligere utsendt:

- Jernbaneutredning for Vestfoldbanen, NSB Konsernstab nov. -92
- Fylkesdelplan for Vestfoldbanen, Vestfold fyk. mars -93

SAKSFRAMSTILLING:

Bakgrunn for saken:

Melding om modernisering av Vestfoldbanen med forslag til program for grovmasket konsekvensutredning (GRKU) iht. Plan- og bygningslovens § 33-3 ble lagt ut til off. ettersyn i tiden 31.03.92-31.05.92. Kommunestyret ga uttalelse til meldingen i møte 13.05.92 (sak KST 035/92). Endelig program for GRKU ble fastsatt 06.05.93.

GRKU med forslag til program for finmasket konsekvensutredning (FIKU) er lagt ut til off. ettersyn i tiden 01.09.93 - 30.11.93. Kommunens høringsfrist er 02.12.93. Saken er utarbeidet i samarbeid med miljøvernleder, kultursjef, nærmiljøkonsulent og reguleringsleder.

Fakta/saksopplysninger:

GRKU skal sammen med jernbaneutredningen og fylkesdelplanen danne grunnlag for prinsipielle beslutninger om modernisering av Vestfoldbanen. I neste fase vil NSB utarbeide hovedplan for avklaring av tekniske og økonomiske forhold med tilhørende FIKU for de enkelte parseller. Disse dokumenter vil danne grunnlag for utarbeiding av kommunedelplaner for fastlegging av trase mv.

NSB ber høringsinstansene særlig vurdere:

- om de utredninger som er utført er tilfredsstillende for å fatte prinsipielle beslutninger
- programmet for FIKU med særlig vekt på forhold som er av vesentlig betydning for valg av trase for de enkelte parseller.

Nedenfor gis en kort omtale av hovedtemaene i utredningen. Noen forhold som gjelder Sande spesielt nevnes kort.

Trasékorridor:

Strekningen inndeles i parseller, hvorav følgende berører Sande (parsell B og E bare delvis):

- Parsell B: Kobbervikdalen - Bergsenga (arbeid igangsatt)
- " C: Bergsenga - Åshaugen
- " D: Åshaugen - Holm
- " E: Holm - Holmestrand

I programmet er det for parsell D forutsatt vurdert omlegging øst for nåværende E-18. Alternativet er beskrevet under dette tema, men ikke omtalt videre i utredningen. Beskrivelse av det pågående planarbeid for parsell D er delvis foreldet.

Konsekvenser for miljø:

Her beskrives virkningene for vann- og luftforurensning, støy- og vibrasjoner, landskapsbildet (herunder kulturlandskapet), kulturmiljø og kulturminner samt naturmiljø/økologi.

Ravine-/kulturlandskapet langs Bremsa og ved Galleberg er vurdert som sårbart og har delvis vanskelige grunnforhold. Inngrepet kan dempes ved tiltak. Viltområder berøres i vegetasjonssonen (åskanten) syd for sentrum. Det bratte terrenget ved kommunegrensen mot Holmestrand er vurdert som svært sårbart og konfliktfylt og har verneinteresser (rovfugl).

Konsekvenser for naturressurser:

Her beskrives virkningene for arealforbruk, landbruk, energiforbruk, stein, grus og mineraler, grunnvann samt marine ressurser.

Arealforbruket på strekningen Drammen - Holmestrand er beregnet slik: bebygget areal 43 daa, dyrket mark 401, skog 120 daa. 265 daa. Frigjort areal 265 daa. Netto arealforbruk 299 daa. Hele strekningen er ca. 32 km, hvorav vel halvparten ligger i Sande.

Samfunnsmessige konsekvenser:

Her beskrives tiltakets påvirkning av samfunnsutviklingen, næringsliv og sysselsetting, arbeidsmarked, boligbygging og befolkningsutvikling, endringer i handelsnæringen, sosiale og velferdsmessige forhold, konsekvenser for friluftsliv/rekreasjon, trafikkulykker samt forhold som vedrører sammenknytning med Sørlandsbanen og Østfoldbanen.

Ny Vestfoldbane vil gi økt kapasitet og raskere kommunikasjoner mellom byene langs Vestfoldbanen og mot Oslo. Det ventes at dette vil bidra til en stadig tettere sammenvoksing av bolig- og arbeidsmarkedene som er utviklet rundt byene i Vestfold og mot Grenland og Oslo/Akershus.

De direkte økonomiske og sysselsettingsmessige virkninger ved utbygging av banen er beskjedne sett i forhold til de virkninger som følger av en mulig tilbakeflytting og økt pendling. Folketall og boligbyggebehovet i kommunene forventes å øke mer enn om banen ikke moder-

niseres. Effekten øker med nærhet til Oslo. I perioden fram til år 2010 er det for Sande/Svelvik anslått en "mervekst" i folketallet på 900 personer (12 %) og i boligbyggingen på 550 boliger.

Økte valgmuligheter for utdanning og arbeid i og utenfor regionen anses som positivt. Det samme gjelder tilgang til flere kulturtilbud. Samtidig advares det mot de farer dette innebærer for lokalt kulturliv samt farene ved at Oslo-området uønskede "tilbud" blir lettere tilgjengelig.

Barn og ungdom har generelt stor nytte av bedringer i kollektivtilbudet. Familiesituasjonen påvirkes positivt ved at jobbtilbudet i og utenfor regionen øker. Ulempene kommer i form av økt tidspress i familien, større avhengighet av tiltak som daghjem, barnepass o.l.

Den kommunale planlegging og øvrige kommunale tiltak blir viktige virkemidler i denne sammenheng, for å bygge opp under de positive effekter og motvikre de negative.

De lokale virkninger for friluftsliv- og rekreasjon anses små. Barrierevirkningen kan reduseres ved gode kryssingsmuligheter. Antall trafikkulykker ventes redusert som følge av overføring av trafikk fra vei til jernbane og generell standardheving ved planfrie overganger. Sammenknytning med Sørlandsbanen og Østfoldbanen vil forsterke de generelle virkninger for sysselsetting- og næringsutvikling.

VURDERING:

Høringsinstansene er bedt om å konsentrere vurderingen/uttalelsen om to spørsmål; 1) resultatet av utredningen og 2) forslaget til program for finmasket konsekvensutredning. Utredningen behandler virkningene på overordnet nivå. Viktigst på dette nivå er de samfunnsmessige virkninger. De lokale konsekvensene for miljø og naturressurser vil bli behandlet mer inngående i finmasket konsekvensutredning. Forslaget til program for disse blir derfor vurdert nærmere.

Den foreliggende utredning er tilfredsstillende som grunnlag for prinsipielle beslutninger om utbygging av Vestfoldbanen. I kommunens uttalelse til programmet for GRKU ble det spesielt bedt om at virkningene for næringsliv, sysselsetting, befolkningsutvikling, boligbygging og utbyggingsmønster måtte utredes i samarbeid med kommunene og med henblikk på senere bruk i kommuneplansammenheng. Utredningen viser at modernisering av Vestfoldbanen vil forsterke den generelle utvikling og at Sande må forvente relativt sterk befolkningsvekst og boligbygging, minst på samme nivå som i 80-årene. Dette stiller kommunen overfor store oppgaver i å planlegge og styre utviklingen i ønsket retning. Utredningen er her ikke tilstrekkelig. Det er derfor nødvendig å arbeide videre med de spørsmål utredningen tar opp både i fylkesplan- og kommuneplansammenheng. Fylkeskommunen bør ta initiativ til å føre dette arbeid videre.

Når det gjelder forslaget til program for FIKU, har dette en prinsipiell og en praktisk side; prinsipiell i den forstand at programmet gjøres gjeldende for arbeidet med fastlegging av trase i alle kommuner, praktisk i den forstand at arbeidet er i full gang i Sande.

I det vedtatte opplegg for arbeid med kommunedelplanen er det forutsatt at forslag til plan skal legges ut til høring i april -93, dvs. straks etter at programmet for FIKU er formelt godkjent. NSB Baneregion Sør arbeider for fullt med FIKU for parsellene i Sande. For å unngå tidsnød og sikre at arbeidet får den kvalitet kommunen ønsker, må kommunen, i tillegg til sin generelle uttalelse, også ta opp detaljene i utredningsprogrammet direkte med NSB Bane, Region Sør.

Kommunen ba i sin uttalelse til program for GRKU at det måtte utarbeides oversikt over antall boliger som berøres. Dette ble ikke tatt hensyn til og er heller ikke tatt med i program for FIKU. Dette må tas med i programmet.

Nedenfor gjennomgås de enkelte punkter i forslaget til FIKU:

10.1 Generelt.

Det er i forslaget forutsatt en samordning av FIKU i forhold til NSB's interne hovedplan og behandling av kommunedelplanene. Plan- og bygningsloven er lite konkret i spørsmål om hvordan samordning av konsekvensutredning og kommunal planbehandling skal foregå. Miljøverndepartementet forutsettes å vurdere dette spørsmål særlig i forhold til vei- og jernbaneutbygging.

Formålet med konsekvensutredningen er å sikre et best mulig beslutningsgrunnlag, først og fremst i forhold til valg av trase. Endelig vedtak av trase fattes av kommunestyret. Kommunen må derfor sikres innflytelse i detaljutforming av utredningsprogrammet. Dette gjelder særlig vurdering av behovet for utredning av lokale forhold og innholdet av disse. I forslaget til program er det nevnt flere områder hvor slik mer detaljert utredning kan/skal vurderes uten at forholdet til/medvirkning fra kommunen er berørt.

Kart i målestokk 1:5000 er ikke tilstrekkelig som presentasjonsgrunnlag. Kart må suppleres med skråfoto og annen visualisering som viser terrenginngrep, nærføring til eksisterende bebyggelse, kryssinger, over/underganger osv. Foreldet kartgrunnlaget må om nødvendig ajourføres.

10.2 Trasealternativ og arealbruk.

Anses dekkende.

10.3 Stasjonslokalisering - byplanmessige forhold.

Anses dekkende.

(Arbeid med stedsanalyse for Sande sentrum pågår.)

10.4 Tiltakets konsekvenser for miljø.

Anses dekkende med følgende justeringer:

10.4.3 Støy og vibrasjoner.

Virkningene av vibrasjoner på helse, naturmiljø og næringsvirksomhet er lite kjent og bør avklares (litteraturstudier). Mulige avbøtende tiltak beskrives.

10.4.4 Landskapsbilde.

Særlig behov for visualisering. Se også pkt. 10.4. Begrepet "kulturlandskap" og bruken av dette presiseres.

10.4.4 Kulturmiljø og kulturminner.

Ved markarbeid forutsettes det tatt kontakt med folk som bor langs traseen, slik at lokalbefolkningens kunnskaper blir benyttet.

10.4.4 Naturmiljø.

Berørte naturtyper må ses på helhetlig ut fra hensynet til det biologiske mangfoldet. Konsekvensutredningen må ikke begrenses til jaktbart vilt, men må omfatte hele økosystemer.

10.5 Tiltakets konsekvenser for naturressurser.

Anses dekkende med følgende justeringer:

10.5.3 Hydrologiske konsekvenser og vannressurser.

Virkninger for private vannforsyningsanlegg må kartlegges.

10.6 Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser.

Anses dekkende med følgende justeringer:

10.6.1. Trafikkulykker.

Siste avsnitt i setningen endres til "dersom ikke særlige forhold tilsier dette eller kommunen krever det."

Se også generell merknad under pkt. 10.1.

10.6.2 Næringsliv og sysselsetting.

Se merknad om behov for videre oppfølging i fylkes- og kommuneplan-sammenheng.

10.6.3 Utbyggingsmønster og boligbygging.

Se merknad om behov for videre oppfølging i fylkes- og kommuneplan-sammenheng.

10.6.4. Sosiale og velferdsmessige forhold.

Nærmere konkretisering av innholdet i utredningen er nødvendig og skjer enklest med direkte henvisning til RPR. Siste setning foreslås derfor strøket og erstattes med: "Utredningen skal generelt gjennomføres i henhold til punkt 4 og 5 i de rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser, og med spesiell vekt på punkt 4d, 1. og 2. ledd."

10.6.5. Friluftsliv og rekreasjon.

Eksisterende sti/veinett langs traseen og adkomsten til turområdene må vises på kart. Registrering baseres på befaringer i området og kontakt med lokalbefolkningen.

10.7 Konsekvenser i anleggsperioden.

Konsekvensene ved etappevis utbygging må sammenholdes med sammenhengende utbygging Bergsenga - Åshaugen og Åshaugen - Holm. For å unngå for store ulemper kan de bli behov for å iverksette avbøtende tiltak. Disse må beskrives.

10.8 Massedeponi

De foreslåtte grenser på 300.000 m³ og 100.000 m³ kan ikke betraktes som absolutte, men må komme ut fra lokale forhold. Dumping i sjøen anses lite aktuelt.

10.9 Oppsummering

Anses dekkende.

10.10 Framdriftsplan

Se merknad til pkt. 10.7

RÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Grovmasket konsekvensutredning gir, med de bemerkninger som fremkommer i saksframlegget, grunnlag for å fatte prinsipielle beslutninger.
2. Sande kommune slutter seg til forslag til program for finmasket konsekvensutredning med unntak av følgende forhold som ønskes endret/utdypet:
 - a) Vedtatt utredningsprogram gjelder som bindende ramme for NSB og kommunene. De nærmere detaljer fastsettes av NSB og kommunen etter nærmere drøfting og ut fra lokale behov/hensyn. (10.1)
 - b) Det utarbeides oversikt over antall personer og boliger som berøres (boliger som må innløses, eiendommer som berøres med grunnavståelse eller får større ulemper). (10.6.4 evt. også nytt underpunkt til 10.5)
 - c) De øvrige konkrete forhold som er nevnt i saksframlegget.
3. Miljøverndepartementet bes om en prisoppklaring mht. samordning og bruk av konsekvensutredninger vis a vis kommunens rolle som planmyndighet og utbyggers utredningsansvar når planlegging av jernbane- og veiutbygging skjer som kommuneplan.
4. Det tas direkte kontakt med NSB Baneregion Sør for å avklare innhold og lokale utredningsbehov i forhold til det pågående arbeid med finmasket konsekvensutredning for parseller i Sande.
5. Vestfold fylkeskommune anmodes om å videreføre det utredningsarbeid som er påbegynt mht. til regionale og lokale virkninger for næringsliv, sysselsetting, befolkningsutvikling, boligbygging og utbyggingsmønster.

BEHANDLING I FORMANNSKAPET:

Rådmannens innstilling enst. vedtatt.

BEHANDLING I KOMMUNESTYRET:

Formannskapets innstilling enst. vedtatt.

Retts utskrift:

Randi Winje
Randi Winje



Bamble kommune

TEKNISK ETAT

NORGES STATSBANER	Kass.kode
20 DES. 1993	
Sak/Doknr. 72/607	106
Arkivbet. 15559	

NSB
Konsernstab Strategi og miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO 1

Vår ref.:

Jour.nr.:
04671/92

Arkiv:
/Q62/&83

Dato:
10.12.93

MELDING OM VEDTAK I BYGNINGSRÅDET DEN 30/11 1993.

De underrettes herved om at det er fattet følgende vedtak i sak nr:

0154/93 MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - KONSEKVENsutredning FASE 1

Bygningsrådet tar den fremlagte konsekvensutredning fase 1 vedrørende modernisering av Vestfoldbanen til etterretning, og vil i utgangspunktet peke på den betydning banen har både for næringslivet og persontrafikken i Grenlandsområdet. Bamble kommune blir i liten grad berørt av dette prosjektet, men for Grenlandsområdet i sin helhet har banen en meget stor betydning. Videre må det vektlegges den videre tilkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Det bør allerede nå fortas vurderinger av alternative tilkoblingsmuligheter, slik at dette prosjektet på et senere tidspunkt bli tilrettelagt så godt som mulig.

Forøvrig vises det til uttalelser fra Telemark Fylkeskommune samt Porsgrunn og Skien kommuner.

Hilsen

Heidi Busk Pedersen
Heidi Busk Pedersen
kontorassistent

**STOKKE KOMMUNE**

RÅDHUSET
POSTBOKS 124
3160 STOKKE
TLF. 33 33 80 00
TELEFAX 33 33 82 19

SENTRALADMINISTRASJONEN

HURLES STATSBANK	
22 DES. 1993	
Sak. Do. nr.	92/607/101
Arkiv. nr.	7559

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

Deres ref.:

Vår ref.: Q62&13
RBA

Dato: 20.12.93

Vedr.: Modernisering av Vestfoldbanen. Grovmasket
konsekvensutredning. Høring.

Vi viser til brev hit med vedlegg, datert 27.8.93.

Stokke kommunestyre har i møte 13.12. d.å., sak 63/93, behandlet uttalelse til grovmasket konsekvensutredning for modernisert Vestfoldbane og program for finmasket konsekvensutredning.

Kommunestyrets uttalelse er som følger:


"Stokke kommune vil i sin uttalelse særlig legge vekt på:

1. at broalternativet over Vestfjorden utgår i den videre utredning.
2. at Kjelle/Frodeåsen-alternativet utredes.
3. at flere alternative linjeføringer nord for Tønsberg utredes med samme grundighet som alternativet under Nøtterøy.

For øvrig vil Stokke kommune gi uttrykk for:

- Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannkilde bør utredes. Generelt bør også fremtidig godstransport ved jernbanen trekkes inn når naboskapet til drikkevannskilder vurderes.
- I programmet for finmasket konsekvensvurdering bør det være åpning for å ta inn nye emner som blir aktualisert gjennom kommuneplanprosessen.
- Finmasket konsekvensvurdering må foreligge før kommunen fatter endelig vedtak om kommunedelplanen."

Utskrift av kommunestyrets behandling følger vedlagt.


Bjarke Anderson
Plan- og miljøvernsjef

Kopi: Tønsberg kommune
Nøtterøy kommune
"Jernbaneutvalget" v/ sekretær Sigbjørn Fjærvoll

STOKKE KOMMUNE
MØTEBOK

Sak.nr.	Utvalg	Møtedato	Arknr. Saksbeh.
17/93	Miljøvernemnda	9.11.93	Q62&13 B. Anderson
62/93	Hovedutvalg for teknisk	17.11.93	
124/93	Formannskapet	29.11.93	
63/93	Kommunestyret	13.12.93	

GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING FOR MODERNISERT VESTFOLDBANE. HØRING.

Vedlagt:

- Forslag til program for finmasket konsekvensutredning.

I saksmappe:

- Modernisering av Vestfoldbanen. Jernbaneutredning, datert september 1992 - mai 1993.
- Modernisert Vestfoldbane, Drammen Skien. Grovmasket konsekvensutredning, datert august 1993, m/vedlegg.
- Brev til berørte kommuner og fylkeskommuner fra NSB banedivisjonen, datert 27.8.1993.

Bakgrunn for saken.

I henhold til plan- og bygningslovens prg. 33-3 skal det ved store tiltak foretas en konsekvensutredning. Formålet med konsekvensutredningen er å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn.

NSB banedivisjonen har i brev 27.8.93 oversendt konsekvensutredning av modernisering av Vestfoldbanen til høring. Dette er en såkalt grovmasket konsekvensutredning, dvs. på et overordnet nivå. Konsekvenser på mer finmasket nivå skal utredes i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplaner for enkeltparseller. Arbeidet med en slik kommunedelplan er nå startet opp i Stokke.

Konsekvensutredning på det grovmaskede nivået beskriver i hovedsak konsekvensene av selve moderniseringen med utgangspunkt i en hovedkorridor. Forskjeller mellom alternative traseer vil stå sentralt i den neste fasen, finmasket konsekvensutredning.

Programmet for den finmaskede konsekvensutredningen er til høring nå som en del av den grovmaskede konsekvensutredningen.

Kort oppsummering av innholdet i konsekvensutredningen.

Trasekorridorene beskrives innledningsvis. Parsellinndelingen er:

- Drammen Holmestrand
- Holmestrand- Tønsberg
- Tønsberg-Stokke
- Stokke-Sandefjord
- Sandefjord-Larvik
- Larvik-Skien

I praksis vil dette si at sammenkoblingen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved Skorstøl ikke direkte omfattes av konsekvensutredningen.

Konsekvenser for miljø omfatter vann- og luftforurensning, støy- og vibrasjoner, landskapsbildet, kulturmiljø og -minner og naturmiljø/økologi.

Konsekvenser for naturressurser omfatter arealforbruk (landbruk), energiforbruk, stein, grus og mineraler, grunnvann og marine ressurser.

Samfunnsmessige konsekvenser omfatter påvirkning på samfunnsutviklingen i regionen, næringsliv og sysselsetting, arbeidsmarked, boligbygging og befolkningsutvikling, forandringer i handelsnæringen, sosiale og velferdsmessige forhold, konsekvenser for friluftsliv/rekreasjon, trafikkulykker, sammenknytning med Sørlandsbanen og sammenknytning med Østfoldbanen.

Konsekvensutredningen omfatter også deponering/bruk av overskuddsmasser, konsekvenser i anleggsperioden, trafikkantenes opplevelse og forslag til program for finmasket konsekvensutredning.

Den grovmaskede konsekvensutredningen konkluderer med at konsekvensene for miljø, naturressurser og samfunn av en modernisering av Vestfoldbanen slik de er beskrevet, for en stor del er positive. De ulemper som er påvist kan til en viss grad avbøtes, og bør da være akseptable sett ut fra de fordeler prosjektet gir.

Vurdering.

De kommentarene til konsekvensutredningen som følger er i hovedsak begrenset til forhold som berører Stokke kommune.

Når det gjelder vann- og luftforurensninger er trasekorridorene vurdert i forhold til bl. a. drikkevannskilder. Det er en opplagt mangel at Akersvannet, som reservevannskilde for VIV, ikke er kommentert. Selv om Akersvannet på lang sikt måtte bli erstattet som reservevannkilde, vil det likevel være mange år der naboskapet mellom jernbanelinje og reservevannkilde vil eksistere. Også selve anleggsarbeidet vil berøre Akersvannet som reservevannkilde.

Det er kommentert at overføring av farlig gods fra bil til jernbane vil redusere risikoen for utslipp til vannkilder ved ulykker. Prinsippet om at farlig gods bør transporteres med jernbane kan være hensiktsmessig. Fordi et godstog kan inneholde mange ganger mengden av en billast bør likevel sikkerheten i forholdet mellom drikkevannskilder og jernbanelinje tillegges stor vekt. Det lange perspektivet for denne jernbanebyggingen skulle tilsi at fremtidige muligheter innen godstransport også trekkes inn.

Under de samfunnsmessige konsekvensene er tilflyttingen til fylkene og arbeidssituasjonen vurdert. Denne vurderingen er preget av et utgangspunkt i enkeltmennesker. Det ville sannsynligvis være fruktbart om det også ble trukket inn virkninger sett fra familiesynspunkt. Her ligger bl. a. "tandemkjørings"-problematikken som en viktig drivkraft. Når to i samme familie skal bosette seg betyr tilfanget av attraktive stillinger som passer begge mye. En utbygging av jernbanen vil påvirke denne muligheten sett fra de stasjonsnære områdene i Vestfold.

Med et slik utvidet syn på bosettingspreferanser med utgangspunkt i familien vil også kunne gi andre perspektiver når det gjelder vurderingen av sosiale konsekvenser. F. eks. kan tilflyttingen til Vestfold evt. preges av større andel mennesker med høyere utdanning.

Konsekvenser sett i forhold til barn og unge er ikke tatt med i den grovmaskede konsekvensutredningen. Det forutsettes tatt med i den finmaskede konsekvensutredningen. Her vil det likevel bare være konsekvensene med linjetraseene som det er naturlig å gå inn på. Det mer overordnede, som den grovmaskede utredningen skal ivareta, omfatter barn som reisende. Barn er sannsynligvis den gruppen reisende som i størst grad vil påvirkes av lange tunneller, stoppmønster m.v. Det bør tas med i vurderingen at tog er det eneste transportmiddel som barn kan mestre å bruke "alene" over større avstander. Det bør vurderes i hvilke grad denne mestringen vil påvirkes av de nye planene.

For valget av trase gjennom Stokke kommune vil den finmaskede konsekvensutredningen være et viktig dokument. Det er derfor viktig at grunnlaget for utredningen er best mulig og at aktuelle plankonflikter får en bred vurdering. Det er allerede nå klart at flora, fauna og naturforhold i de aktuelle korridorene er lite systematisk dokumentert.

Den foreslåtte listen over emner som skal behandles er omfattende. Det har likevel betydning å holde listen åpen. Det er muligheter for at planprosessen kan aktualisere andre viktige saksområder som bør komme med i den finmaskede konsekvensutredningen.

Plan- og miljøvernshjefens forslag til innstilling:

Det bemerkes følgende:

1. Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannkilde bør utredes. Generelt bør også fremtidig godstransport ved jernbanen trekkes inn når naboskapet til drikkevannskilder vurderes.
2. For vurdering av samfunnsmessige konsekvenser bør også familieperspektivet legges til grunn ved bl. a. vurdering av fremtidig flytting, pendling og sysselsetting.
3. Konsekvensen for barn og unge av jernbaneplanene bør utredes også på overordnet nivå. Her tenkes det primært på konsekvensen for barn og unge som reisende.
4. I programmet for finmasket konsekvensutredning bør det være åpning for å ta inn nye emner som blir aktualisert gjennom kommuneplanprosessen.
5. Den finmaskede konsekvensutredningen bør bygge på systematiske registreringer av fauna, flora og andre naturressurser i de aktuelle

korridorene. Tilgjengelig arkivdata ansees ikke å være tilstrekkelig utredningsgrunnlag.

Miljøvernemdas behandling i møte 9.11.1993.

Pkt. 3, 2. setning får følgende ordlyd:

Det gjelder både den totale effekten som trasèen vil ha ved at den avskjærer eksisterende lekeområder, deler nærmiljø osv., og konsekvensen for barn og unge som reisende.

Nytt pkt. 6 kommer inn:

Miljøvernemda ber om at framdriften for kommunedelplanen for modernisert Vestfoldbane i Stokke forandres slik at den kommer i etterkant av framdrift for NSB's finmaskede konsekvensutredning. På den måten vil kommunens befolkning sikres at man har tilgang til alle konsekvenser før man innbys til å uttale seg om denne enormt viktige saken for folks framtid.

VEDTAK:

Innstillingen med endring av pkt. 3, samt nytt pkt. 6 enstemmig vedtatt.

Behandling i HTS 17.11.93.

Vedtak:

Nytt pkt.

6. Finmasket konsekvensanalyse må foreligge før kommunen fatter endelig vedtak om kommunedelplanen.

Innstillingen til Plan- og miljøvernsjefen, med tillegg av pkt. 6 ble vedtatt med 7 mot 0 stemmer.

Rådmannens forslag til innstilling.

1. Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannkilde bør utredes. Generelt bør også fremtidig godstransport ved jernbanen trekkes inn når naboskapet til drikkevannskilder vurderes.
2. For vurdering av samfunnsmessige konsekvenser bør også familieperspektivet legges til grunn ved bl. a. vurdering av fremtidig flytting, pendling og sysselsetting.

3. Konsekvensen for barn og unge av jernbaneplanene bør utredes også på overordnet nivå. Det gjelder både den totale effekten som traséen vil ha ved at den avskjærer eksisterende lekeområder, deler nærmiljø osv., og konsekvensen for barn og unge som reisende.
4. I programmet for finmasket konsekvensutredning bør det være åpning for å ta inn nye emner som blir aktualisert gjennom kommuneplanprosessen.
5. Den finmanskede konsekvensutredningen bør bygge på systematiske registreringer av fauna, flora og andre naturressurser i de aktuelle korridorene. Tilgjengelig arkivdata ansees ikke å være tilstrekkelig utredningsgrunnlag.
6. Finmasket konsekvensutredning må foreligge før kommunen fatter endelig vedtak om kommunedelplanen.

Formannskapetets behandling i møte 29.11.93.

Stokke kommune vil i sin uttalelse særlig legge vekt på:

1. at broalternativer over Vestfjorden utgår i den videre utredning.
2. at Kjelle/Frodeåsen-alternativet utredes.
3. at flere alternative linjeføringer nord for Tønsberg utredes med samme grundighet som alternativet under Nøtterøy.

For øvrig vil Stokke kommune gi uttrykk for:

- Konsekvensene ved naboskap mellom jernbanelinje og Akersvannet som reservevannkilde bør utredes. Generelt bør også fremtidig godstransport ved jernbanen trekkes inn når naboskapet til drikkevannskilder vurderes.
- I programmet for finmasket konsekvensutredning bør det være åpning for å ta inn nye emner som blir aktualisert gjennom kommuneplanprosessen.
- Finmasket konsekvensutredning må foreligge før kommunen fatter endelig vedtak om kommunedelplanen.

Enstemmig tiltrådt.

Representanten Clas J. Hirsch fremmet forslag om at innstillingens punkt 3 føyes til uttalelsen.

Forslaget fikk 2 stemmer og falt.

Kommunestyrets behandling i møte 13.12.1993.

Representanten Clas J. Hirsch gjentok sitt forslag fra formannskapets møte.

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Forslaget fra representanten Clas J. Hirsch fikk 4 stemmer og falt.

Rett utskrift: 



SKIEN KOMMUNE

TEKNISK SEKTOR

Kontoradresse:
Henrik Ibsensgt. 2
Skien

Tlf. Sentralbord 35 58 10 00
Bankgiro: 2680.07.01049
Postgiro: 0805 5576905

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANK		355.9
27 DES. 1993		
Sak/Doknr.	92/607	116
Arkivbet.	555.9	

Deres ref.: 92/614
555.9

Vår ref.: Byplan/JH

Dato: 22.12.93

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN: UTTAELSE TIL KONSEKVEN- UTREDNING FASE 1.

Vedlagt oversendes Skien kommunes (v/ formannskapet) uttalelse til "Modernisering av Vestfoldbanen, konsekvensutredning fase 1".

Vi beklager oversittelse av høringsfristen. I telefonsamtale med Deres kontor 2. desember ga vi beskjed om at det ville komme en uttalelse fra Skien kommune før jul, og vi fikk bekreftet at uttalelsen likevel ville kunne bli med i den videre behandling.

Kommunaldirektøren for teknisk sektor

Ellen S. de Vibe
Ellen S. de Vibe (e.f.)
byplansjef

Kopi m/ vedlegg:

NSB, Baneregion Sør, plankontoret. (Viser til avtalt møte 12. januar 1994 i Skien)
Telemark fylkeskommune v/ planseksjonen
" " v/ samferdselsetaten

Porsgrunn kommune
Bamble kommune
Siljan kommune

POSTADRESSER:

Kommunal- direktøren P.b. 707, Hjellen 3703 Skien Telefax: 35 58 11 21	Kirkevergen P.b. 854, Hjellen 3703 Skien Telefax: 35 58 11 21	Byplan- avdelingen P.b. 797, Hjellen 3703 Skien Telefax: 35 58 11 21	Oppmålings- avdelingen P.b. 798, Hjellen 3703 Skien Telefax: 35 52 74 35	Byggesaks- avdelingen P.b. 767, Hjellen 3703 Skien Telefax: 35 58 11 21	Drifts- og anleggsavd. P.b. 747, Hjellen 3703 Skien Telefax: 35 58 12 97	Andre adresser: Brann- og feiervesenet Skotfossveien 27 P.b. 198, Sentrum 3701 Skien Tlf.: 35 52 24 00
---	--	---	---	--	---	---

FORMANNSKAPETS VEDTAK:

Skien kommune mener de utredninger NSB har gjennomført gir et godt grunnlag for å fatte prinsipielle beslutninger vedrørende trasèvalg og stasjonsmønster. Det er ikke avdekket store problemer ved gjennomføring av tiltaket innenfor kommunen.

Skien formannskap ber om at planarbeidet på strekningen Larvik - Eidanger gjennomføres raskest mulig, slik at tunnelarbeidet kan framskyndes ved omrokering av midler fra andre steder på Vestfoldbanen. Innkorting av kjøretiden på strekningen Larvik - Eidanger er viktig som en selvstendig strekning mellom Vestfold og Telemark.

Kommunen registrerer imidlertid at ett av alternativene for trasèkorridor Farriseidet - Eidanger i Eidanger koples til en videreføring mot Sørlandsbanen over Eidangerhalvøya. Kommunen viser her til tidligere uttalelse fra fylkesutvalget i Telemark om at det ikke er akseptabelt med et trasèvalg for Sørlandsbanen over Eidangerhalvøya, og ber NSB å fjerne dette alternativet i den videre planprosessen slik fylkesutvalget ba om.

På enkelte områder vil Grenlandsområdet kunne tillegges større vekt enn det som framgår av foreliggende utredninger. For å få en bedre dokumentasjon omkring dette i beslutningsgrunnlaget, anmodes NSB om å utdype og supplere utredningsmateriale på følgende punkter:

- En bedre dokumentasjon omkring trafikspotensialet i Grenland, både for personer og gods. Trafikspotensialet kan være høyere enn det som framgår av utredningene.
- Eidangertunnelen er et nøkkelprosjekt også for den framtidige tilkoplingen til Sørlandsbanen. Selv om hovedutredningen omkring Sørlandsbanen kommer senere, burde de positive samfunnsmessige konsekvenser knyttet til denne tilkoplingen fått en bredere omtale i utredningen for Vestfoldbanen.
- Miljøgevinsten og de samfunnsmessige konsekvenser for sysselsetting og næringsliv i Grenland burde vært utredet grundigere, spesielt de virkninger som følger av næringslivets tilpasning til et bedre transporttilbud, herunder de positive virkninger jernbanen kan ha i lokaliseringvalg for event. nyetableringer i Grenland.

Programmet for den videre, firmaskede konsekvensutredningen bør bl.a. inneholde:

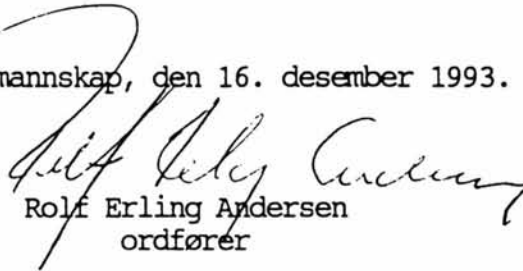
- Ny stasjonslokalisering i Skien sentrum:

En avklaring av krav til stigningsforhold inne i tunnelen.
En vil her be om en konsekvensvurdering av å beholde eksisterende stigningsforhold.

Et eget samarbeidsprosjekt mellom NSB og Skien kommune omkring den nye sentrumsstasjonen, tilpasset kommunens framdrift for det øvrige kommuneplanarbeidet for sentrum.

- Hovedplan (grunnlag for kommunedelplan) med alle konsekvenser for utvidelse til dobbeltspor mellom Borgestadjordet og Nylende. Klarlegging av konfliktene med fredningsområdet rundt Borgestad Gård.

Skien formannskap, den 16. desember 1993.



Rolf Erling Andersen
ordfører

H. Rasmussen



PORSGRUNN KOMMUNE

Teknisk Sjef

Dato:
22 desember 1994
Saksbehandler:
Jon Keim

Referanse:
123 N21C13/jk
Deres referanse:
92/614 555.9

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORLIS SYSTEMER	Kontaktkode:
28 DES. 1994	
Sak/Doknr. 92/603 III	
Afhjelpst. 555.9	

MODERNISERT VESTFOLDBANE. UTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING.

INNLEDNING

Porsgrunn bystyre har i sak 23/93 uttalt seg til fylkesdelplan for Vestfoldbanen og Jernbaneutredning, hovedrapport for modernisert vestfoldbane. Saken er tidligere sendt NSB, men vi vedlegger for ordens skyld vedtaket på nytt. Vår uttalelse nå er administrativ og i samråd med rådmannen. Den finmaskete konsekvensutredningen bør få full politisk behandling i kommunen.

Sammenknytningen med Sørlandsbanen får stor betydning for kommunen og regionen, og det vises til den politiske enighet i regionen om hovedtrase for linjen, hvor Porsgrunn stasjon inngår som det sentrale knutepunkt i regionen.

Hovedhensikten med den grovmaskede konsekvensutredningen må være å identifisere konfliktområder og beskrive konsekvenser. Det er derfor viktig nå å komme med synspunkter på om opplegget for den finmaskete konsekvensutredning er tilfredstillende eller om ytterligere utredninger bør foretas.

TRASÉER FARRISEIDET - EIDANGER.

Alternativ T1 er i prinsippet en lang tunnel bare med korte strekninger i dagen nord for Ønna i Langangen og i nedre delen av Bjørkedalen. Det er få konfliktpunkter, og de er av landskapsestetisk karakter, kulturminner og eventuelt med hensyn på framtidige steinressurser.

Alternativ T2 og T3 er løsninger med en blanding av bane i dagen og i tunnel. For Porsgrunns del er løsningenene nesten like, med bane i dagen gjennom Langangen og nedre del av Bjørkedalen. Hovedkonfliktene er landskapsestetiske forhold, kulturminner, tangering av tettbebyggelsen og barrierevirkning for friluftslivet/dyrelivet.

POSTADRESSE:
Floodsgt. 6
3915 Porsgrunn

BESØKSADRESSE:
Floodsgt. 6

TELEFAX:
35 55 01 50

TELEFON:
35 54 70 00

Alternativ T4 er en nordlig variant av alternativ T1 hvor banen i Porsgrunn går i dagen fra fylkesgrensa fram til dalen nord for Ønna i Langangen. Tunnel videre som i alt.T1. Hovedkonfliktene er landskapsestetiske forhold, kulturminner og barrierevirkning for friluftslivet/dyrelivet.

TRASÉER EIDANGER - TOLLESKOGEN.

Fra der banen kommer ut av 3 mulige tunneller ved Eidanger vises 4 mulige traseer fram til eksisterende linje ved Tolleskogen. Et alternativ i nåværende trase, et nordlig over Vallermyrene, U1, et midtre over Moheim, Eidanger sandtak og Enger, U2, og et søndre over Moheim, Eidanger sandtak og ved Bjørntvedtbruddet, U3. Det kan også være mulig og kombinere noen av disse. Alle traseene vil føre til forholdsvis store konflikter. Hovedkonfliktene er nåværende og framtidig arealbruk og landskapsestetiske forhold.

TRASÉER TOLLESKOGEN - PORSGRUNN STASJON - BYGRENSA.

Eksisterende trasé utvidet til to spor vil føre til enkelte konflikter med eksisterende bebyggelse, men det er støyforhold og planfrie kryssinger som vil være de største problemene. Det må finnes løsninger som er estetisk og funksjonelt tilpasset bebyggelsen i området.

DISPONERING AV OVERSKUDDSMASSER.

Overskudd av steinmasser vil være så stort at det vil kreve en del arbeid med å finne løsninger. Det kan være aktuelt å ta i bruk massene på flere måter:

- Nye utbyggingsprosjekt som krever utfylling.
- Utskiping over havner.
- Produksjon av pukstein og annet steinmateriale.
- Midlertidig deponier for framtidig bruk.
- Permanente deponier.

STØY - RYSTELSER.

Det er forholdsvis mange som blir berørt av støy og rystelser gjennom sentrumsområdet i Porsgrunn, og en må stille krav at nødvendige tiltak må utredes.

KOMMUNEDELPLAN - REGULERINGSPLANER.

Det forutsettes at det skal utarbeides kommunedelplan for å fastlegge en trasé for ny bane. Grunnlaget for valget vil da være den finmaskete konsekvensutredningen og en hovedplan for strekningen Larvik - Porsgrunn. Da store deler av strekningen går i tunnel, og da konfliktene i området ved Eidanger krever mer detaljerte behandling for å kunne foreta et valg, bør det vurderes om det kan utarbeides reguleringsplan uten å gå vegen om en formell kommunedelplan.

Vi anbefaler at en starter prosessen med en kommunedelplan med varsling og orienteringer og at en underveis i prosessen vurderer om det er grunnlag til å gå over på en reguleringsplanprosess. Revisjon av kommuneplanens arealdel vil påbegynnes i 1994 og ny bane vil innarbeides der.

VIRKNING AV MODERNISERT VESTFOLDBANE.

Det er mye som tyder på at virkningen av tiltaket med økt bruk av jernbanen er underskattet for Grenlandsregionen. Tilbudet vil bli så mye bedre at tidligere geografiske og historiske skiller vil utjevnes. En må regne med økt pendling og samkvem med Vestfold m.m. Noe tilbakeflytting må også påregnes. Trafikkpotensialet i en befolkning på ca 100 000 personer ligger og venter på en utløsning.

Det foreligger nå havneterminal ved Brevik som har tilknytning til jernbanen via Breviksbanen. Denne sammen med storindustrien på Herøya/Roligheten og Dalen vil gi muligheter for økt godstrafikk på bane.

KONKLUSJON.

Vi finner at opplegget for den finmaskete konsekvensutredningen er bra, men vi har ut fra det som er nevnt ovenfor ønske om at følgende forhold vil bli vurdert nærmere:

- 1 Grenlandsregionens trafikkpotensiale.
- 2 Støytiltak og miljøtilpasninger, spesielt gjennom sentrum.
- 3 Disponering av tunnelmassene.
- 4 Et nytt alternativ ved Eidanger som bygger på en kopling av alt.T1 og U1.
- 5 Krav om tilpasning til ny trase for tilknytning med Sørlandsbanen over Eidangerhalvøya tas bort.
- 6 Fastlegging av Porsgrunn stasjon som sentralbanestasjon i Grenland.

Når det gjelder valg av trasé synes foreløpige vurderinger i kommunen å peke ut alternativ T1 lang tunnel og et nordlig alternativ ved Eidanger som minst konfliktfyllt.

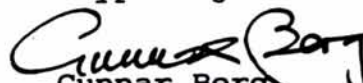
Det er ønskelig med en nærmere vurdering av om en kan sløyfe en formell prosess med en kommunedelplan.

Med hilsen

Teknisk sjef


Lars J. Nicolaysen.

Byplansjef


Gunnar Berg

Vedlegg: Bystyrets vedtak i sak 23/93.

Kopi sendes til orientering til: Ordføreren, Rådmannen, NSB Bane - Region sør, Fylkeskommunen, Skien kommune og Bamble kommune.

BREV2-93

nsbl-jk

S E R U T S K R I F T

av

Porsgrunn bystyres møtebok i møte, den 18. februar 1993.

Til stede: 69 medlemmer og varamedlemmer.

Det ble behandlet:

Sak nr. 23.

Vestfold Fylkeskommunes utkast til fylkesdelplan for Vestfoldbanen - Høring. Jernbaneutredning om modernisert Vestfoldbane - Hovedrapport.

Formannskapet foreslo den 2. februar 1993 (sak 29):

"Til fylkesdelplan for Vestfold:

1. Porsgrunn kommune slutter seg i hovedtrekk til Telemark fylkeskommunes forslag til uttalelse til Vestfolds fylkesdelplan for Vestfoldbanen.
2. Porsgrunn kommune finner det svært positivt at planene for modernisering av Vestfoldbanen er kommet igang, da utbyggingen er en viktig sak for kommunen.
3. Porsgrunn kommune ser det som meget ønskelig snarlig å få fastlagt sted og retning for tunnelen mot Eidanger ved Farriseidet som ivaretar alternative linjevalg for Larvik. For å løse dette raskt er Porsgrunn kommune innstilt på et nært samarbeid mellom Larvik kommune og NSB. Fylkeskommunene i Vestfold og Telemark forutsettes å delta i arbeidet i den utstrekning det er nødvendig.
4. I det Vestfoldbanen er av stor betydning for Grenland, må banen sees som en helhet uavhengig av fylkeskommunegrensene. Porsgrunn kommune oppfordrer derfor til samarbeid over fylkesgrensene for å få fram et riktigere totalbilde av Vestfoldbanens betydning i landsmålestokk.

Til jernbaneutredningen:

5. Porsgrunn kommune mener at planene for Eidangertunnelen må foreligge i løpet av 1993 - 94 og ønsker i den forbindelse at det fastlegges steder på hver side av tunnelen som ikke hindrer alternativ planlegging av linjer for Larvik og Sørlandsbanen. Nært samarbeid med NSB og Larvik kommune må derfor innledes.

Ved kommunalt engasjement i planleggingen forutsettes fordeling av kostnader ved planarbeidet utredet. Porsgrunn kommune er innstilt på å forskuttere kostnadene dersom dette er nødvendig for å sikre nødvendig fremdrift i planarbeidet.

6. Porsgrunn kommune mener at alternativet sørover på Eidangerhalvøya kan tas ut av det videre planleggingsarbeidet med sammenknytning av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Etter Porsgrunn kommunes syn er Vold alternativet det mest tjenelige for Grenland.
7. Andre lokale forhold av betydning for Porsgrunn kommune vil bli vurdert i forbindelse med konsekvensutredningen for Vestfoldbanen."

V e d t a k:

Formannskapets forslag av 2. februar 1993 (sak 29) ble enst. vedtatt.

Rett utskrift.

Utskrift med avtrykk av sakas dok. sendes fylkesrådmannen, Fylkesplanseksjonen, Fylkeshuset, 3706 Skien.

Utskrift med avtrykk av sakas dok. sendes NSB, Hovedkontoret, Avd. for strategi og miljø, Postboks 1162 Sentrum, 0107 Oslo, og NSB, Baneregion Sør, Strømsø torg 1, 3006 Drammen.

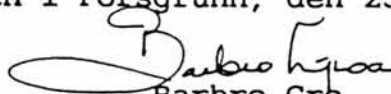
Utskrift med avtrykk av sakas dok. sendes Larvik kommune Postboks 295, 3251 Larvik, Skien kommune, Postboks 158, 3701 Skien, og Bamble kommune, Postboks 74, 3971 Langesund.

Utskrift med avtrykk av sakas dok. sendes samferdselssjefen og vegsjefen i Telemark til underretning.

Utskrift sendes rådmannen og teknisk sjef.

Forøvrig sendes utskrift med sakas dok. byplankontoret.

Ordføreren i Porsgrunn, den 23. februar 1993.


Barbro Gro
bem.

Leden. sjef. 8/3-93

Kopi sendt: *[Signature]*

SÆRUTSKRIFT

av

Porsgrunn bystyres møtebok i møte, den 18. februar 1993.

Til stede: 69 medlemmer og varamedlemmer

Det ble behandlet:

PORSGRUNN KOMMUNE SENTRALADMINISTRASJON 1100	
J.nr.	I 930/15/16
Saksm.	S 9200189
0 8. 03. 93	
Ark.kode F	123. N21 & 13
Ark.kode S	

Sak nr. 23 b.

Vedr. Vestfold Fylkeskommunes utkast til fylkesdelplan for *R.F.N.* Vestfoldbanen - Høring. Jernbaneutredning om modernisert Vestfoldbane - Hovedrapport.

I forbindelse med ovennevnte sak fremmet repr. Arne E. Gundersen tilleggsforslag til administrasjonen - slik:

" Forslag som skal oversendes adm.

Bystyret ber om at administrasjonen legger frem forslag til intensjonsvedtak for ønsket jernbanetrase for forbindelsen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Forslaget bør være i henhold til NSBs egne utredninger av aktuelle trasevalg. "

V e d t a k:

Repr. Arne E. Gundersens tilleggsforslag oversendes administrasjonen. (enst.)

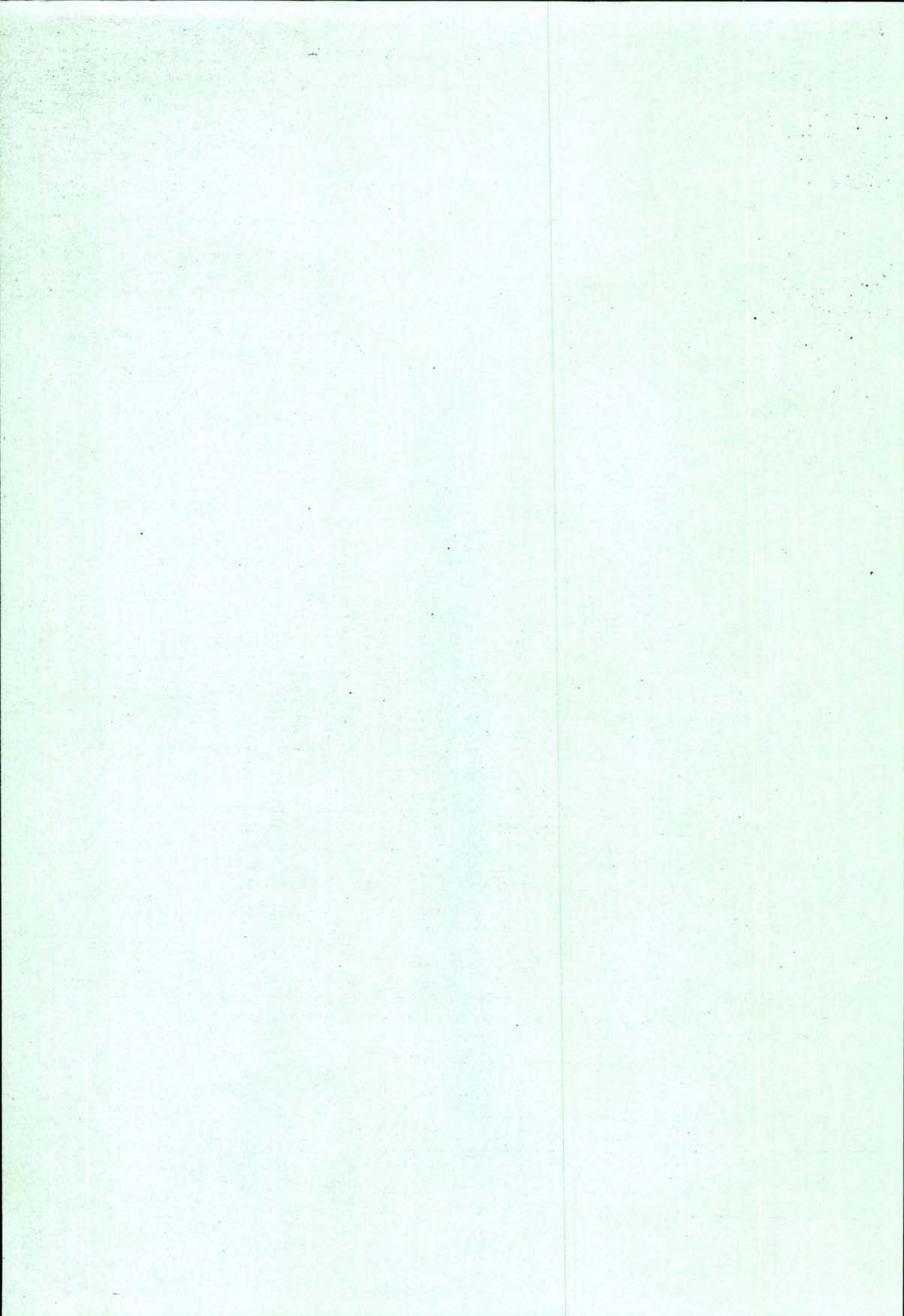
J.nr.	196
Saksm.	
1 0. 03. 93	
Ark.kode P	123. N21 & 13
Ark.kode S	
Saksjef.	<i>J. Va</i>
Kassasjef.	

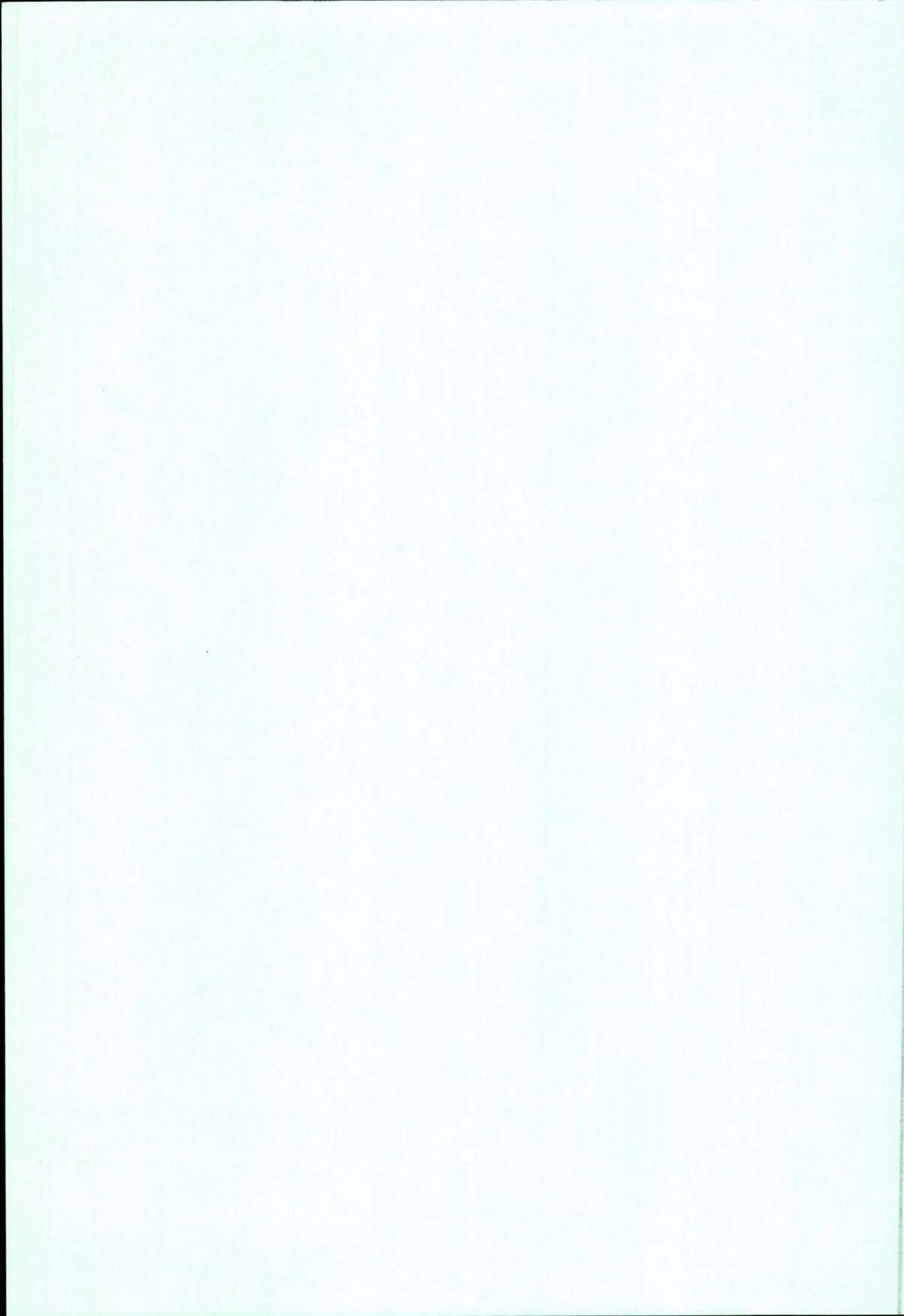
Rett utskrift.

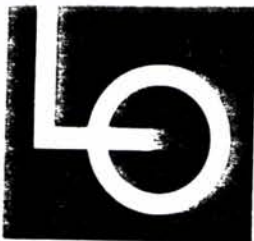
Utskrift sendes rådmannen/teknisk sjef.

Ordføreren i Porsgrunn, den 23. februar 1993.

[Signature]
Barbro Groa
bem.







LANDSORGANISASJONEN I NORGE

LOs distriktskontor, Vestfold
Samfunnshuset, Kong Halvdansgt. 2
3116 Tønsberg
Telefon: 33 31 88 80

Bankgironr.: 9017.06.009
Postgironr.: 0806 537398
Telefax: 33 31 69 49

NSB Banedivisjon
Divisjonsstaben
Boks 1162 Sentrum

0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
28 SEPT. 1993		
Sak/Doknr.	92/60771	
Arkivbet.	555.9	

Deres ref.

Vår sak nr.
(bes oppgitt ved svar)

Tønsberg, 1993.09.27.

**VEDR.: GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING FOR MODERNISERT
VESTFOLDBANE**

Det vises til deres brev av 27.08.1993.

LO i Vestfold har tidligere avgitt uttalelse om moderniseringsplan for Vestfoldbanen. Våre kommentarer til høringsrunden for fylkesdelplanen, i brev av 26.01.1993, er vedlagt til deres orientering.

I vår uttalelse til Vestfold fylke ga vi uttrykk for at vi er veldig positive til planene, og spesielt planen for at Vestfoldbanen nå prioriteres. Likevel vil vi ta opp igjen den delen som gjelder stasjonsmønsteret, og spesielt forholdet når det gjelder lokaliseringen av Tønsberg stasjon. Vi er fortsatt av den formening at dagens plassering er lite rasjonell, spesielt i forhold til regularitet. Dette fører til at reisetiden mellom Vestfold og Oslo økes og at biltrafikken i Tønsberg også har problemer.

Vi vil derfor igjen anmode NSB at alternativet ved å flytte Tønsberg stasjon til Kjelle er den enkleste, rimeligste og mest praktiske løsningen.

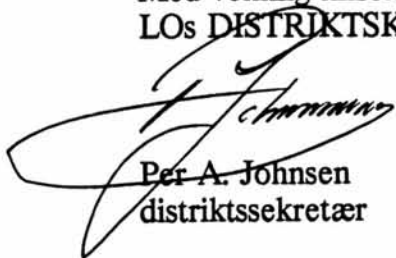
Ved lokalisering av Tønsberg stasjon til Kjelle vil NSB også lettere kunne oppfølge sin målsetting om at de løsningene som velges kan være effektive

- for kundene på tid, sikkerhet og pris
- for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
- for NSB i form av god driftsøkonomi

1.
Kopi i Cuddl
PWS
11.11.93
Pol

Derfor vil LO i Vestfold henstille til NSB at man utreder Kjelle-alternativet da dette, etter vår mening, er det beste alternativ og det som er mest hensiktsmessig, både for Tønsberg og Vestfold.

Med vennlig hilsen
LOs DISTRIKTSKONTOR VESTFOLD



Per A. Johnsen
distriktssekretær



Til fylkesrådmann Bjørn Walle
Svend Foyns gate 9

3110 TØNSBERG

Deres ref.

Vår sak nr.
(bes oppgitt ved svar)

Tønsberg, 1993.01.26.

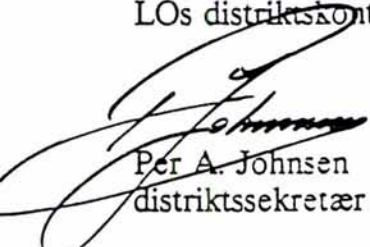
UTKAST TIL FYLKESDELPLAN FOR VESTFOLDBANEN

LO i Vestfold har som høringsinstans gått gjennom utkastet til fylkesdelplanen for Vestfoldbanen. Vi er veldig positive til planene, og spesielt glad for at det ser ut som Vestfoldbanen skal prioriteres. Vi er også svært fornøyd med at

- * vi får en bedre kobling til Sørlandsbanen
- * vi får en jernbanetilknytning til Sandefjord Lufthavn, Torp
- * økt hastighet og kortere reisetid vil favorisere jernbanen som offentlig kommunikasjonsmiddel og dette vil også sannsynligvis ha en positiv virkning på bosettingsmønsteret

Med dette oversendes våre bemerkninger fra LO i Vestfold.

Med vennlig hilsen
LOs distriktskontor Vestfold



Per A. Johnsen
distriktssekretær

FYLKESDELPLAN FOR VESTFOLDBANEN - HØRINGSUTKASTET

BEMERKNINGER FRA LO I VESTFOLD

2.1.1. Stasjonsmønster

Vestfoldbanen har i dag stoppsteder i, eller i tilknytning til, alle tettsteder og byer. Dette er en betydelig reduksjon i forhold til tidligere år, da antall stoppsteder var langt flere, og Vestfoldbanen hadde en langt større lokal/regional funksjon. LO i Vestfold ser det imidlertid som viktig at stoppstedene til Vestfoldbanen ikke blir ytterligere redusert, slik at det vil bli enda færre som kan benytte seg av denne transportformen.

Når det gjelder fremtidens stasjonsmønster, så ser vi det som svært viktig at disse ikke er til hinder for regularitet og tilgjengelighet for publikum. Vestfold er et fylke hvor samferdselen er en særdeles viktig forutsetning for det bestående næringslivet. Den vil også i fremtiden være den beste stimulator for næringsutvikling. Det er derfor viktig at stasjonsmønsteret også kan betjene både næringslivet og publikum. Det er også av betydning at vi klarer og forene transport på land, sjø og i luften.

Derfor er det gledelig at det nå legges opp til en stasjon ved Sandefjord Lufthavn, Torp, slik at Vestfoldbanen kan fungere som en tilbringertjeneste til denne. Det er derfor viktig at man får til en dialog med Sandefjord Lufthavn om en funksjonell plassering av denne stasjonen, slik at både terminal og stasjon kan forenes.

Når det gjelder lokalisering av Tønsberg stasjon, så er vi av den formening at dagens plassering er lite rasjonell når det gjelder regulariteten. Dagens plassering gjør at Vestfoldbanen må kjøre i en sløyfe for å komme inn og ut av byen. Dette fører til økt reisetid, samt stans for biltrafikk på kryssende veier. Dette kunne unngås ved at man la lokaliseringen av den fremtidige Tønsberg stasjon til Kjelle.

Når det gjelder Larvik stasjon, er dagens plassering sentral i forhold til sentrum. Denne beliggenheten er derimot til hinder for en bedre utnyttelse av fergetrafikken. Samtidig er tilgangen på parkeringsplasser, spesielt for pendlere, nærmest håpløs. Dette kunne løses hvis stasjonen ble lagt under jorden på nåværende sted. Kan ikke dette gjøres så bør en ny lokalisering vurderes.

2.1.2. Dagens jernbanetrasè

LO i Vestfold ser det som viktig at man, når man nå endelig går til det skritt og utbygger Vestfoldbanen, velger den trasè som i størst grad tilrettelegger muligheten for dobbeltspor, og en fremtidig bruk av høyhastighetstog. Dette bør være rettesnoren for den videre planlegging, slik at de aller fleste "sløyfer" og kurver blir fjernet eller sterkt redusert.

2.1.3. Stoppmønster

Larvik er i Strategisk Næringsplan for Vestfold blitt utpekt som et samferdselsknutepunkt i fylket vårt. Derfor finner vi det underlig at ikke Larvik er oppsatt med togstans for ekspress tog. Dette mener vi er en forutsetning for at de intensjoner, som man har med den totale utvikling av Larvik som et samferdselsknutepunkt, skal oppfylles.

2.1.4. Godshåndtering

Det er av vital betydning at man i planleggingen av Vestfoldbanen også tar med at jernbanen er et utmerket transportmiddel for gods. Tidsmessige godsterminaler bør derfor være et krav når jernbanen nå rustes opp. Der hvor det er mulig - og naturlig - bør det vurderes opprettet samlastterminaler for jernbane-, havne-, fly- og veitransport.

NSB Banedivisjonen
Divisjonstaben
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Koss.kode
23 SEPT. 1993		
Søk/Doknr.	9200003	77
Arkivbet.	755597	

GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING FOR MODERNISERT VESTFOLDBANE

Det vises til deres brev av 27.08.1993.

NHO-Vestfold har tidligere avgitt uttalelse om moderniseringsplan til Vestfoldbanen. Våre kommentarer til høringsrunden for Fylkesdelsplanen i brev av 29.01.93 er vedlagt til orientering.

Den grovmaskede KU skal definere konsekvensene av utbyggingsplanene for miljø, naturressurser og samfunn. Analysen er imidlertid så "grovmasket" og kommentarene såpass generelle at man ikke får vesentlig bedre forståelse av fordeler og ulemper for de forskjellige traseforslagene. Sammenlignende kost/nytteberegninger og miljøanalyser ville i tillegg til reiselengdeberegninger som er foretatt, gi nyttig informasjon for allerede nå å kunne fokusere på de mest aktuelle trasealternativ. Vi regner med at slik informasjon blir tilgjengelig på et senere tidspunkt i planprosessen, og at interesserte organisasjoner da får anledning til å uttale seg om de endelige trasevalg. Stasjonsmønster og traseer er viktig for å sikre Vestfold en tidsmessig og funksjonell jernbane.

Ett hovedproblem, som også ble påpekt i vårt brev av 29.01.93, er ytterligere avdekket i konsekvensutredningene:

ALLE TRASEALTERNATIV GJENNOM TØNSBERG SOM BASERES PÅ NÅVÆRENDE JERNBANESTASJON ER UHELDIGE, TILDELS UAKSEPTABLE OG ANTAGELIG UREALISERBARE

Vi tillater oss å minne om NSB's overordnede mål:

"De løsninger som velges skal være effektive:

- * for kundene på tid, sikkerhet og pris
- * for samfunnet i form av miljøfordeler og gunstig samfunnsøkonomi
- * for NSB i form av god driftsøkonomi."

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON
VESTFOLD

NHO-Vestfold mener at alle de skisserte traseforslag for Tønsberg er i strid med ett eller flere av disse kravene. Derfor vil vi på nytt og på det aller innstendigste anmode om at Kjellealternativet utredes snarest. Traseen er vist i Konsekvensutredningen som et godssporalternativ (K1), men det må utvides til å omfatte både gods- og passasjertog med stasjon i Kjelleområdet eller Frodeåsen. En moderne stasjonsløsning med god parkeringsplass, tilbringertjeneste til rutebilstasjonen og god kontakt med tilførselsveiene til Tønsberg, en fremtidig ringvei og eventuell veitunnel til Nøtterøy under Byfjorden vil møte alle kravene i NSB's målsetning. Avstanden fra stasjonen til sentrum av byen behøver heller ikke bli lenger enn vi har i mange andre byer.

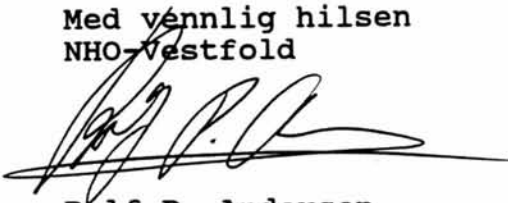
Som nevnt i vårt brev av 29.01.93, er NHO-Vestfold alvorlig bekymret for at problemstillingen rundt Tønsberg kan blokkere hele jernbaneplanen hos de bevilgende myndigheter, og dermed føre til forsinkelse av gjennomføringsfasen for hele fylket.

Det kan se ut som om man ønsker å tabulegge Kjellealternativet selv om det er åpenbart for de fleste at dette er den raskeste, enkleste og rimeligste løsningen. At man ikke en gang er villig til å utrede alternativet, kan også tolkes dithen at de lokale myndigheter frykter at Kjellealternativet vil vise seg å være best. Hvis ikke, var det jo ikke så farlig å få det utredet.

Vestfold trenger et bedre jernbanetilbud, og for at det skal komme så raskt som mulig, må det stilles krav til en nøktern og pragmatisk planprosess og behandling i organisasjoner og politiske fora.

NHO-Vestfold vil gjøre hva vi kan for at det overordnede mål for prosjektet kan bli realisert.

Med vennlig hilsen
NHO-Vestfold



Rolf P. Andersen
Regiondirektør

VEDLEGG

cc: Fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen

Vestfold Fylkeskommune
v/Fylkesrådmannen
Svend Foyns Gt.
3110 TØNSBERG

UTKAST TIL FYLKESDELPLAN FOR VESTFOLDBANEN - HØRING

Det vises til Deres brev av 05.11.92 hvor vi blir anmodet om en eventuell uttalelse til nevnte planutkast.

Styret i NHO-Vestfold har behandlet planen og slutter seg til uttalelsen av 11.01.93 fra Transportbrugerutvalget i Vestfold med følgende tilleggskommentarer:

Trafikken på Vestfoldbanen har økt kraftig og er nå på tålegrensen av det som er mulig med en akseptabel regularitet. Det er derfor viktig at banen oppgraderes med dobbeltspor som tillater høyere hastighet så snart som mulig. Dette innebærer at den videre planlegging må omfatte en teknisk/økonomisk vurdering av alle aktuelle alternativ, slik at forsinkende tilleggsutredninger slik vi har erfart for E-18 gjennom Nordre Vestfold, kan unngås.

Transportbrugerutvalgets kommentarer om godsterminal i Larvik og stasjon i tilknytning til eksisterende terminalbygg på Torp er i denne sammenheng viktige synspunkter. NHO-Vestfold har forståelse for høringsutkastets prinsipielle målsetning om at jernbanestasjonene bør ligge i sentrum i nær tilknytning til bussterminal, men i praksis må dette ønsket vurderes mot andre hensyn.

For Larvik's del bør det primære hensyn være samordning med en moderne godsterminal, mens Tønsberg's fremtidige jernbanestasjon må sees i sammenheng med å eliminere den antikverte sløyfe gjennom byen.

Høringsutkastets primærforslag for Tønsberg som omfatter tunnel under kanalen og Nøtterøy og senketunnel under Vestfjorden er i følge planen både teknisk usikker og meget kostbar. Det alternative forslag som innebærer at nåværende sløyfe gjennom Tønsberg utvides til dobbeltspor, vil fastlåse et uheldig trasevalg og er også svært kostbart.

NÆRINGS- OG
LIVETS HOVEDORGANISASJON
VESTFOLD

Etter NHO-Vestfold's mening har begge disse alternativene liten mulighet til å bli realisert fordi prisen for å opprettholde Tønsberg jernbanestasjon der den ligger i dag, blir urimelig høy. Det såkalte vestre alternativ bør derfor baseres på en ny stasjon nærmest mulig Kjelleområdet med hyppig tilbringer-tjeneste fra Tønsberg sentrum. Dette alternativet bør sees i kombinasjon med høringsutkastets forslag om godsterminal syd for Barkåker, evt. Skoppum.

En slik løsning bør bli vesentlig rimeligere og mer effektiv enn de alternativene som er skissert. Høringsutkastet gir ingen tall for hvor mange reisende som kommer til stasjonen til fots, men siden det store flertall av de ca. 50.000 som kan være aktuelle reisende, bor flere km fra Tønsberg jernbanestasjon, og dessuten ofte skal ha med bagasje, vil vi tro at antall fotgjengere er minimalt. I alle fall kunne man bruke ca. 1 mill. kr. pr. uke på tilbringertjeneste av bare rentepengene dersom man antar en besparelse på ca. 500 mill. kr.

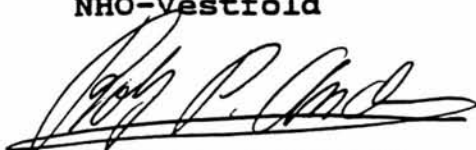
Etter NHO-Vestfold's mening er denne løsningen så innlysende for alle at den må utredes i det videre arbeid for å unngå vesentlige forsinkelser når saken kommer opp for de bevilgende myndigheter. Siden strekningen Barkåker - Tønsberg er prioritert som trinn 2 fra 1995 i NSB's strategi, vil en forsinkelse på dette punkt også kunne få ringvirkninger for sydfylket.

Trasevalg og stasjonsmønster er de viktigste elementene i høringsutkastet. Stoppmønster for de forskjellige togtyper er et operativt spørsmål som må tilpasses trafikkgrunnlaget etterhvert som det utvikles, på grunn av bedre service.

Selv om planen trenger enkelte justeringer, ser NHO-Vestfold meget positivt på det initiativ som er tatt og planens målsetting om en raskere og bedre service for både person- og godstransport.

Det er ingen tvil om at en vesentlig bedring av jernbanetilbudet i fylket og reise- og transporttilbudet mot Oslo og Sørlandet vil bety mye for næringslivet i Vestfold. NHO-Vestfold er opptatt av å utrede og velge de alternativ som totalt sett gir best økonomi, både samfunns- og driftsmessig og der alle kollektive transportmidler, herunder busser og drosjer, er med i vurderingen.

Med vennlig hilsen
NHO-Vestfold



Rolf P. Andersen
Regiondirektør



NATURVERNFORBUNDET

I VESTFOLD

Langgata 71, 3187 Horten – Telefon/fax: 33 04 20 27

13.

NORGES STATSBANER		Kass.kode
30 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	721667	85
Arkivbøt.	3 55 97	

Tønsberg 29.11.93

Til NSB v/ Per Overland

I forbindelse med planarbeidet ang. modernisering av Vestfold banen mellom Drammen og Skien ønsker vi om svar på vedlagte punkter, og vi legger også ved et avisutklipp der vårt forslag til jernbaneløsning for Tønsberg delvis kommer fram.

I tillegg til dette ber vi om at NSB utreder mulighetene for bygging av godsterninal på Jarlsberg flyplass.

Med hilsen for Naturvernforbundet i Vestfold

Unni Eriksen
Fylkessekretær

I forbindelse med Vestfold fylkeskommunes konsekvensutredning i forbindelse med modernisering av Vestfoldbanen ber Naturvernforbundet i Vestfold om svar på følgende punkter:

1. Hvor mange natur-, hekke- og beiteområder blir berørt (f.eks Ihlene, Gullkronen ol.)?

- a) Direkte positivt
- b) Direkte negativt
- c) Indirekte positivt
- d) Indirekte negativt

2. Hvor mange drikke- og ferskvannskilder blir berørt?

- a) Direkte positivt
- b) Direkte negativt
- c) Indirekte positivt
- d) Indirekte negativt

3. Hvor store arealer båndlegger de forskjellige alternativene ferdig utbygd med veger parkeringsplasser, grøfter, fyllinger fra tunneller, samt bebyggelse med tilhørende areal?

4. Hvor store arealer blir frigjort ?

5. Hvor mange hus blir berørt ?

- a) Direkte positivt
- b) Direkte negativt
- c) Indirekte positivt
- d) Indirekte negativt

6. Hvor mange eiendommer blir berørt ?

- a) Direkte positivt
- b) Direkte negativt
- c) Indirekte positivt
- d) Indirekte negativt

For Naturvernforbundet i Vestfold
Ole Hans Lunde

I den jernbaneløsning for Tønsberg som Ole Hans Lunde foreslår på vegne av Naturvernforbundet, inngår et stoppested for an- og pådstigning på denne høyden der jernbanesporret møter Slagenveien og legger seg parallelt med denne. (Foto: Marit Borgen)

-Egne togvogner for Tønsberg hindrer dobbeltspor og tunneler

TØNSBERG: Togpassasjerer som skal fra Oslo til Tønsberg tar plass i egne vogner ved påstigning. Disse vogner kobles av på Barkåker og fraktes inn til Tønsberg som lokaltog, mens intercity-

toget haster videre sydover på en ny linje direkte fra Barkåker til Sem. Der kobles det på vogner med sydoverpassasjerer fra Tønsberg.

MORTEN BØRSUM

Det er Ramnes-mannen Ole Hans Lunde som setter frem dette forslaget på vegne av Naturvernforbundet. Han mener å ha klieket ut et alternativ som både er langt billigere, mer miljøvennlig og raskere realiserbart enn NSBs planer om dobbeltspor og underjordiske og undersjøiske tunneler.

—Tilsvarende blir Tønsberg-vogner på nordgående tog koblet fra på Sem og frakket inn til byen som lokaltog. Og passasjerer som skal reise fra Tønsberg blir på samme

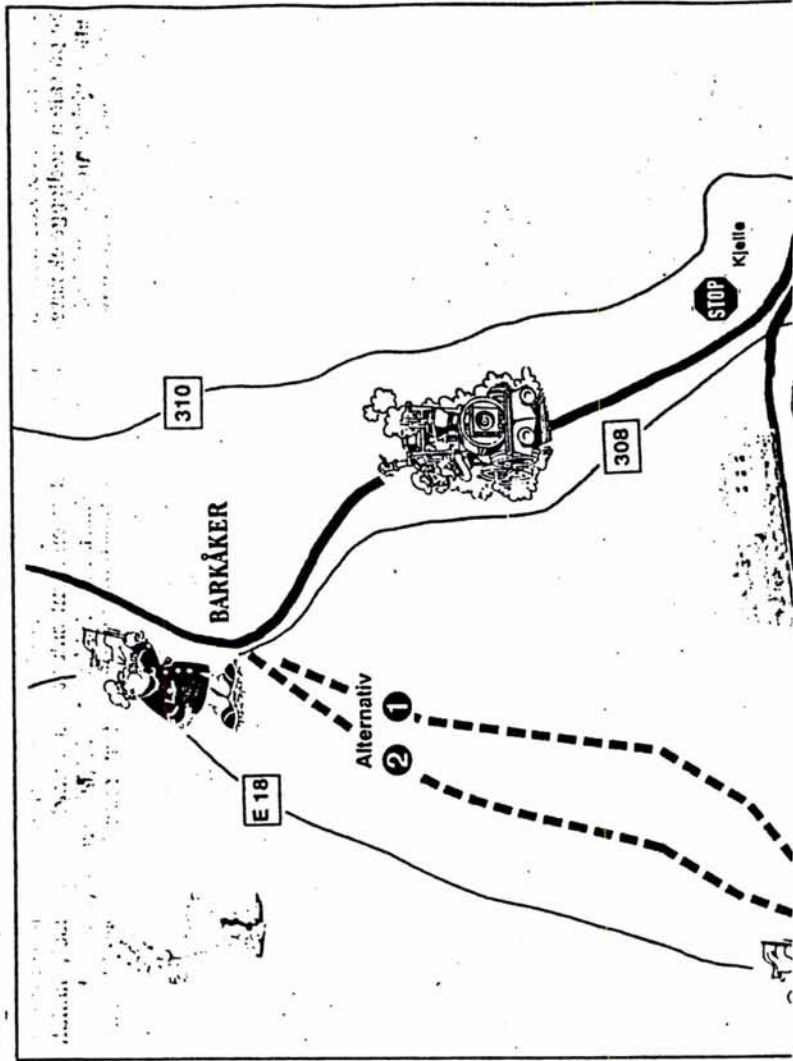
mer det vil medføre, sier Lunde. Han tenker ikke minst på de enorme massene som vil bli sprengt og gravet ut. Han tror ikke noen har tenkt så mye på hvor man skal gjøre av disse.

—Det man må gjøre er å legge et nytt spor i en mest mulig rett linje mellom Barkåker og Sem. To traséer er mulige. Den ene skjærer rett over Jarlsberg flyplass, den andre er også innom flyplassen, men ligger stort sett i traséen for gamle E 18, sier Lunde og viser på kartet hva han mener. Han mener svingen på jernbanen linjen sør for Barkåker og svingen like nord for Sem uan-

rer Lunde. Han har ikke glemt at det er planer om dobbeltspor mellom Stokke og Barkåker.

Han ser også muligheten for å anlegge stoppesteder for lokaltog på Kjelle og ved bakketoppen ovenfor Øvre Dietrichs vei, der jernbanesporret møter Slagenveien og legger seg parallelt med denne.

—På sistnevnte sted var det faktisk en lasteplass for tog-gods i gamle dager, og det er fortsatt plass nok til å anlegge en holdeplass her. Det er selvfølgelig snakk om ubetjente på- og avstigningssteder både her og ved Kjelle ungdomsskole. Men nå Barkåker og



to kopiet ira pa sem og irak-
 tet inn til byen som lokaltog.
 Og passasjerer som skal reise
 fra Tønsberg blir på samme
 måte transportert til Barkå-
 ker hvis de skal nordover og
 til Sem hvis de skal sydover.
 Vognene de sitter i blir da
 koblet til Intercity-toget, sier
 Ole Hans Lunde. Han har selv
 opplevd slike løsninger på
 togreiser i utlandet og mener
 de er fullt ut tilfredsstillende.

-Dobbeltspor unødvendig

—Fordelen med en slik løs-
 ning er at det ikke blir nød-
 vendig hverken å anlegge
 dobbeltspor gjennom Tøns-
 berg by eller å sprengte tunne-
 ler under Nøtterøy og Vest-
 fjorden, med alle de proble-

Han mener svingen på jernba-
 nelinjen sør for Barkåker og
 svingen like nord for Sem un-
 sett er for krappe for de mer
 hurtiggående tog som kom-
 mer i fremtiden.

Flyplassen er jo så inne-
 klemt at den ikke har noen ut-
 viklingsmuligheter likevel me-
 ner han, og bilistene kommer
 nok frem uansett om gamle
 E 18 blir jernbanetrasé.

—Men det ene traséalterna-
 tivt dit tar da vitterlig mye
 jordbruksland det også. Er
 det i tråd med Naturvernfor-
 bundets politikk?

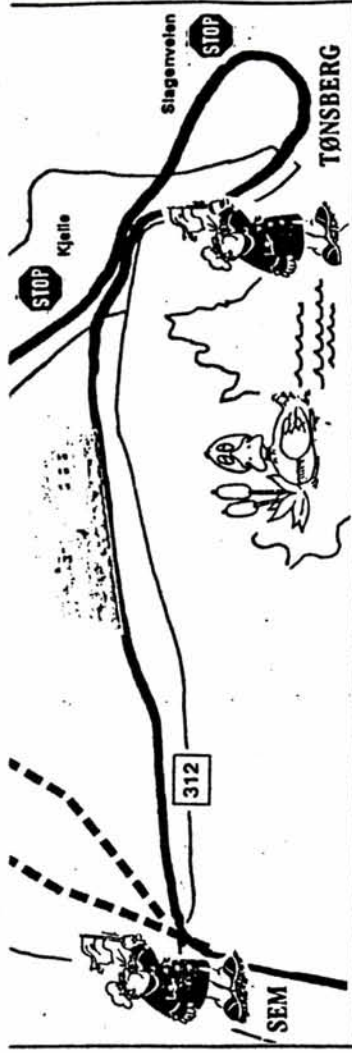
—Det er et poeng. Men sa-
 ken er at hvis man skal anleg-
 ge dobbeltspor gjennom
 Tønsberg går det med nye
 mer jord, ikke minst på strek-
 ningen Tønsberg-Sem, pare-

følgelig snakk om ubetjente
 på- og avstigningssteder både
 her og ved Kjelle ungdoms-
 skole. Men på Barkåker og
 Sem ser jeg for meg betjente
 småstasjoner. Ved å øke an-
 tall stasjoner/stoppsteder
 blir toget mer tilgjengelig for
 publikum ved at mange får
 kortere vei til toget, sier Lun-
 de.

Tog Horten-Tønsberg

Ole Hans Lunde og Natur-
 vernforbundet ser også en
 mulighet for å sette Horten
 tilbake på kartet over steder
 det er mulig å reise med tog.

—Det er jo snakk om å byg-
 ge en ny stasjon på Skoppum,
 syd for den nåværende. Det
 mener vi er en god idé, og vi
 mener anledningen bør be-
 nyttes til at dagens toglinje



Stik tenker Ole Hans Lunde og Naturvernforbundet seg at fremtidens jernbaneledning for Tønsberg ser ut. Intercity-togene tar kjøppe stopp på Barkåker og Sem for å koble av/på vogner som skal til/fra Tønsberg som lokaltog med stopp på Kjelle og ved Stagenveten i tillegg til Tønsberg stasjon. Intercity-toget går videre på et nytt spor som enten kan gå over Jarlsberg flyplass (alt. 1) eller stort sett på gamle E 18 (alt. 2). (Kart: Ellen Johannessen)

fra Horten bøyes sydover, i stedet for nordover som idag, til en ny Skoppum-stasjon. Da kan det settes opp det jeg kal-

pum og Barkåker til Tønsberg, noe som kan dempe biltrafikken mellom de to byene, sier Ole Hans Lunde.

Stort flertall for stasjon i sentrum

TØNSBERG: Med 11 mot to stemmer fastholder Tønsberg formannskapet at Tønsberg jernbanestasjon må ligge i sentrum. Et forslag fra varaordfører Jørn Hagen (KrF) om utredning av

ØVIND MUNKÅS

Det heter imidlertid i vedtak at det er en grunnleggende forutsetning for alternativ 2 at jernbanelinjen krysser under Kanalen i tunnel, og føres i fjedgravd kulvert mellom Kanalen og stasjonsområdet, av hensyn til barrierewirkingen i byområdet og båttrafikken i Kanalen.

Gjennom Slottsfjellet?

Om hovedalternativ 3, ny forbindelse i tunnel gjennom Slottsfjellet og senketunnel under Byfjorden mot Stokke, sier formannskapet at jernbanestasjonens tilgjengelighet og traseens innføring mot Slottsfjellet må vektlegges med hensyn til bygnings- og kulturminnevernet.

Dersom hovedalternativene 2 og 3 av tekniske/økonomiske grunner ikke lar seg realisere, og alt. 1 med utbedring av dagens trase blir ved-

punkt for kollektivtrafikk i direkte tilknytning til bykjernen er en hovedforutsetning for et levende og attraktivt bysentrum, heter det blant annet i formannskapets vedtak.

Mer bilkjøring

Det legges også vekt på at det vil bety en fordel for sykkeltrafikk og for beboerne i de største befolkningskonsentrasjonene, Søndre Slagen og indre Nøtterøy, at stasjonen ligger i sentrum og ikke på

fordelaktig enn alternativet som innebærer opprettholdelse av dagens sentrumssøyfe (alt. 1).

Kjelle/Jarlsberg. En flytting til Kjelle/Jarlsberg vil føre til et mer personbilrettet trafikksystem på tvers av intensjonen om et mer miljøvennlig og mindre ressurskrevende transportsystem.

—En flytting til Kjelle/Jarlsberg vil påføre dette store helhetlige, verneverdige kulturhistoriske landskapet helt uakseptable inngrep i form av terminaler/bygg og parkerings-/oppstillingsplasser for personbiler, drosjer og bus-

ser.....Det vesentligste element mot en flytting av personterminalen til Kjelle/Jarlsberg er at denne høyst sannsynlig vil kunne medføre en trinnvis forskyvning av byfunksjoner mot Kjelle, og som en vital konsekvens av dette kunne «utvanne» en kompakt og attraktiv bykjerne med historisk identitet, heter det i vedtaket fra Tønsberg formannskap om NSBs jernbanepianer.

3.

AKSJON NÆRMILJØ OG TRAFIKK

Representerer: Naturvernforbundet i Tønsberg, Natur og Ungdom, samt distrikt. husmor-og velforeninger.

Postboks 16, 3142 VESTSKOGEN

Tønsberg 12.10.93

*Verni Smolt
Dr S
11.11.93
PBL*

NSB Hovedkontoret,
Konsernstab Strategi og Miljø,
v/Per Overland,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 O S L O.

NORGES STATSBANER		Kass.kode
1 5 OKT. 1993		
Sak/Doknr.	92/607	73
Atkivhet:	555	9

Alternativ togtrasé.

Aksjon Nærmiljø og Trafikk, Tønsberg distrikt, har tidligere ytret sin skepsis til NSBs tidsaspekt vedrørende bebudede moderniseringsplaner for Vestfoldbanen.

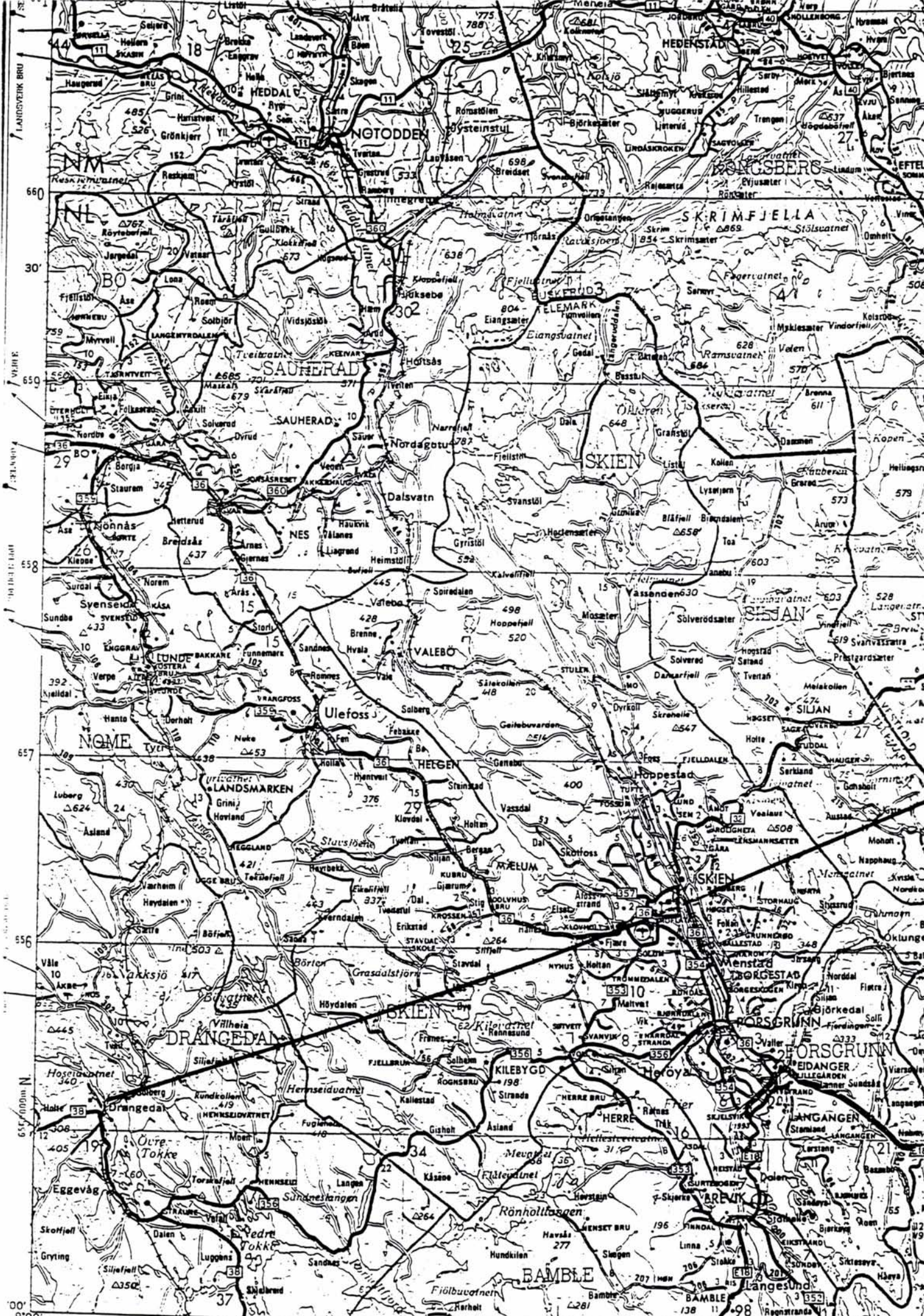
Vi mener fortsatt konsekvensene av omfattende inngrep i Vestfolds tettbefolkede topografi vil kunne skiple realiseringen av Vestfolds sårt behøvelige jernbaneprosjekt langt inn i år 2000. Vår pessimisme har imidlertid gradvis blitt styrket gjennom allmennhetens gryende skepsis til disse planer.

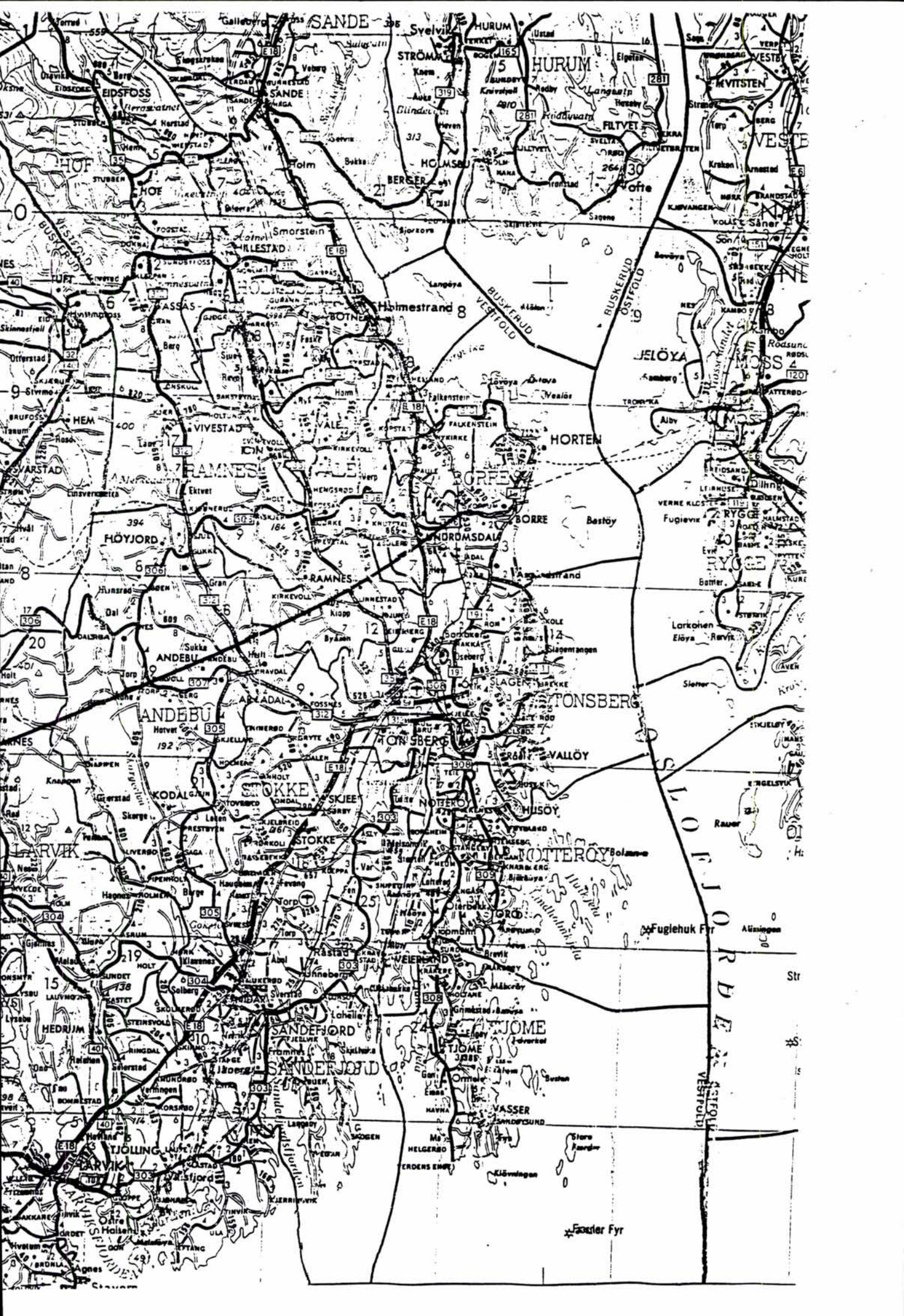
Dersom prosjektets geotekniske beregninger vil måtte utelukke bruk av anbefalte tunnel - løsninger, blir det trolig vanskelig å finne politisk aksept for alternative traséer i åpent terreng. A.N.T vil derfor anmode NSB om også å vurdere en eventuell forbindelse med Sørlandsbanen, med utgangspunkt i f.eks. Drangedal i Telemark, med stiv linjeføring gjennom Skien sentrum (tunnel under byen) frem til Skoppum stasjon på Vestfoldbanen i Borre kommune. Logisk sett, vil denne traséen da i fremtiden kunne videreføres i tunnel til Moss.

1. Etablering av ovennevnte jernbane vil skje i mindre tettbefolkete strøk, som da uvilkaarlig vil unngå mange potensielle konfliktråder og dermed stivere linjeføring og høyere hastighet.
2. Enklere planprosess vil gi raskere løsning på dagens kapasitetsproblemer på Vestfoldbanen.
3. Eksisterende linje fra Skien gjennom Vestfold kan da frigjøres til fordel for regiontog og godstransport. Samtidig får Skien også sin sentrumsstasjon.
4. Reisetiden fra Sørlandet til Oslo via Vestfoldbanen kan da reduseres med nærmere 2 t, inkludert tid til sporskifte i Drangedal og Skoppum.
5. Selv Vestfolds sydlige byer vil få en økt reisetidsgevinst proporsjonalt med avstanden til sentralstasjonen på Skoppum. Men generelt for vestfoldingene, vil neppe reisetidsaspektet ha større verdi enn andre oppnåelige fordeler som f.eks.: At store miljømessige inngrep elimineres, mulighet for økt rutefrekvens (også for et lokalt togtilbud i fylket). Samt at regulariteten, tilgjengeligheten, komforten, servicen osv. optimaliseres. Dessuten bør det etableres et spesialvogntilbud for syklistene, som selv besørger sykkelen av og på toget.
6. En eventuell fremtidig tunnelforbindelse Horten - Moss vil også avlaste Oslo sentralstasjon.
7. I et større perspektiv bør dette høyhastighetskonseptet også vurderes i forbindelse med en ny høyhastighetsstrekning Drangedal - Stavanger.

Med hilsen ANT i Tønsberg,

Gjert O. Gjertsen
Gjert O. Gjertsen.







STOKKE KOMMUNE

RÅDHUSET
POSTBOKS 124
3160 STOKKE
TLF. 33 33 80 00
TELEFAX 33 33 82 19

9.

TEKNISKETAT

NSB Bane region sør, Plankontoret
Strømsø Torg

3006 DRAMMEN

Deres ref.:
Vår ref.: SP /00000/00

Dato: 22.11.93
Arkivkode: Q62

HØRINGSUTTALELSE KONSEKVENsutREDNING MODERNISERT
VESTFOLDBANE.

Vedlagt oversendes til NSB som rette vedkommende, uttalelse fra "jernbaneutvalget" til utlagt grovmasket konsekvensutredning.

Uttalelsen vil og bli lagt ved som et uttrykt vedlegg ved formannskapetets behandling av kommunens uttalelse.

Med hilsen

Sigrud Paulsen
Sigrid Paulsen
Planlegger

STOKKE KOMMUNE	
SENTRALADMINISTRASJONEN	
9975	88
0 1. 11. 93	

S. Paulsen
Kjeller

Stokke formanskap
v/ordføreren.

Vår ref.: SFj.

Vadum, 31.10.1993

MODERNISERT VESTFOLDBANE - HØRINGSUTTALELSE.

Jeg viser til dokumentet Modernisert Vestfoldbane (Grovmasket konsekvensutredning) som er utlagt til offentlig ettersyn.

I informasjonsmøte 18.10. arrangert av Stokke kommune orienterte ordføreren om behandlingen av jernbaneplanene i kommunen. Det ble her opplyst at kommunen hadde satt 1. november som høringsfrist for foreninger, lag m.v.

Foreliggende uttalelse er stilet til NSB Bane, Region Sør. Den sendes om Stokke formannskap som rette planmyndighet.

Vedlagt uttalelsen følger 4 lister med ialt 218 underskrifter fra grunneiere/beboere i påtenkt trasekorridor fra Vestfjorden til Stokke Stasjon.

Følgende dokumenter oversendes:

1. Høringsuttalelse underskrevet av medlemmer og sekretær i jernbaneutvalget.
2. 4 underskriftlister.
3. Referat fra jernbaneutvalgets møter.

Med vennlig hilsen
for jernbaneutvalget

Ottar Fjervoll
Ottar Fjervoll

Vedlegg.

Til jernbaneutvalgets medlemmer.

MØTEREFERATER.

1. Møte på Vestfold Landbruksskole 13.10.1993.

Innkalling til møtet ble gjort skriftlig til antatt berørte innenfor påtenkt trasekorridor. 32 personer møtte, se vedlagte deltageroversikt. Deltagerne diskuterte hvordan en skulle reagere på planen for Modernisert Vestfoldbane. Det ble først valgt en arbeidsgruppe bestående av Hilde Moen, Tor Svensson, Ottar Fjærvoll og Sverre Sørhaug med Sigbjørn Fjærvoll som sekretær. Utvalgets oppgave ble å følge planene for jernbanemoderniseringen. Den første jobben blir å redigere en uttalelse til framlagt Grovmasket konsekvensutredning. Uttalelsen blir sendt møtedeltagerne og andre berørte grunneiere/beboere. Når alt er klart, blir det foretatt grendevis innsamling av underskrifter. Uttalelsen blir adressert til NSB Bane, Region Sør i Drammen, men sendt om Stokke formannskap som rette planmyndighet i kommunen.

2. Møte i jernbaneutvalget (redaksjonskomiteen) 19.10.1993.

Forslag til høringsuttalelse var utsendt på forhånd. Forslaget ble gjennomgått. Det ble foretatt endringer, tillegg og forbedringer i forslaget som så er innarbeidet i endelig uttalelse, datert 25.10.1993.

Videre framdrift:

1. Høringsuttalelsen sendes jernbaneutvalgets medlemmer. Eventuelle merknader eller endringsforslag må meddeles **Ottar Fjærvoll innen søndag 24. oktober.**
2. Dersom det ikke foreligger kommentarer som krever utvalgsbehandling, fordeles 150 høringsuttalelser til utvalgsmedlemmene i løpet av mandag 25. oktober. Det er utarbeidet en underskriftliste for hvert av de 4 områdene.
3. Det enkelte utvalgsmedlem distribuerer høringsuttalelsen innen sitt område og sender underskriftliste til **Ottar Fjærvoll innen søndag 31. oktober.**
4. Høringsuttalelse underskrevet jernbaneutvalgets medlemmer + sekretær bilagt 4 underskriftlister sendes **Stokke formannskap 1. november.**

3. Møte i jernbaneutvalget 28.10.1993. (Endringsforslag).


Fra medlemmene kom det inn ett ønske om en bedre formulering i en setning i siste avsnitt på side 2. Jernbaneutvalget vurderte saken i møte 28.10.1993 der en fant at forslaget var en forbedring som en ble enige om å innarbeide i høringsuttalelsen.

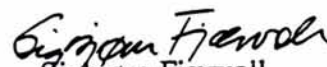
Vadum, 28.10.1993


Hilde Moen


Tor Svensson


Ottar Fjærvoll


Sverre Sørhaug


Sigbjørn Fjærvoll
sekretær

NSB Bane, Region Sør
Strømsø Torg 1
3006 Drammen

MODERNISERT VESTFOLDBANE. UTTALELSE TIL GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING.

1. INNLEDNING.

Bakgrunn.

De sentrale myndigheter har truffet vedtak for igangsetting av planprosessen knyttet til en modernisering av Vestfoldbanen. NSB legger i denne omgang ut en Grovmasket konsekvensutredning til offentlig høring. Høringsfristen er satt til 1. desember.

Hvem står bak uttalelsen og hva uttaler vi oss om?

Innenfor antatt ny trasekorridor fra Sjustok/Skjærnes (Vestfjorden) fram til nåværende Stokke Stasjon har en rekke grunneiere/beboere organisert seg for å gi en felles uttalelse. Av disse er det valgt et "jernbaneutvalg" bestående av 4 representanter fra områdene:

Sjustok-Skjærnes	Hilde Moen
Gihle-Melsom	Tor Svensson
Vadum-Fjellvang	Ottar Fjærvoll
Lågerød-Stokke Stasjon	Sverre Sørhaug

Sigbjørn Fjærvoll er sekretær for utvalget.

I tillegg til det som framgår av utredningene til NSB uttaler vi oss også på bakgrunn av diverse informasjonsmøter (Vestfold Landbruksskole juli 93, Bakkenteigen august 93, Tønsberg, Stokke og Nøtteøy oktober 93) og opplysninger/synspunkter om saken i media.

Hva vil NSB med Grovmasket konsekvensutredning?

Grovmasket konsekvensutredning har som formål å klargjøre tiltakets **viktigste virkninger** på investeringer, samfunn, miljø- og naturressurser og gi svar på om **forslaget til utbyggingskorridorer og driftsopplegg er tilfredsstillende utredet.**

På denne bakgrunn velger vi å legge hovedvekten på tilsvarende punkter og uttaler.

2. UTBYGGINGSKORRIDORER PÅ STREKNINGEN TØNSBERG - STOKKE.

NSB har grovutredet følgende trasekorridorer:

- A. Tønsberg - Nøtterøy - Stokke.
- B. Tønsberg m/nåværende sløyfe og nåværende trasekorridor til Stokke.

Stasjon i Kjelle-/Frodåsenområdet må utredes før hovedplan utarbeides.

Vi konstaterer at hovedtrase og stasjonsmønster for en modernisert Vestfoldbane er fastlagt i fylkesdelplan på grunnlag av utredninger fra NSB. I rapporten og på diverse informasjonsmøter er det fastslått at nåværende trasekorridor bare har status som reserveløsning dersom Nøtterøy-alternativet ikke kan realiseres.

Vi er sterkt kritiske til en slik konklusjon og strategi så tidlig i planprosessen. I realiteten er vi gitt bare ett alternativ (alternativ A) i og med at utbygging av alternativ B (med sløyfe i Tønsberg) hverken er ønskelig eller realistisk. I en så viktig sak er det nødvendig å ha likeverdige løsninger å velge mellom.

Så langt har det på alle informasjonsmøter i de berørte kommuner og på det møtet fylkesordføreren ledet, kommet sterke, begrunnede krav om utredning av alternativ til plassering av nåværende stasjon i Tønsberg. Ved å kutte ut sporsløyfen i Tønsberg og nytte traseen mot Semsbyen, vil en kunne oppnå samme kjøretidsforkortelse som med en trase via Nøtterøy. Det kan nevnes at et slikt forslag ble fremmet for ca. 20 år siden av daværende ordfører i Tønsberg, Kolbjørn Hogsnes.

NSB var til å begynne med uinteressert i en alternativ utredning. Senere ga NSB beskjed om at spørsmålet skulle utredes i et internt notat. På informasjonsmøtet i Stokke 12. oktober ga prosjektlederen grønt lys for en utredning.

Vi er klar over at Ilene og Gullkronene er fredet som reservat og at Jarlsberg Hovedgård må vernes som det kulturminne den er. Bruk av et område i Kjelle/Frodåsen til stasjonsformål kan kombineres med disse vernehensyn. Det bør vurderes om deler av stasjonsområdet kan anlegges i fjell. Slik vi vurderer det kan en slik løsning ikke være mer teknisk komplisert enn kryssing av både Byfjorden og Vestfjorden i synketunneller.

Stasjon i Stokke.

Fylkestinget har i fylkesdelplanen for modernisering av Vestfoldbanen både gjort vedtak om å beholde Stokke Stasjon og å opprette ny stasjon på Torp. Utredningen om Torp må gjøres først og bringes inn i jernbaneutredningen. Deretter kan stasjonsmønsteret fastlegges.

Allerede nå kan en imidlertid fastslå at det Nøtterøy-alternativ som foreslår under kirke og kirkegård vil få kryssing med RV 303 og dertil få stasjonsområdet så langt sør at det ekskluderer seg selv dersom Torp Stasjon bygges. De øvrige Nøtterøy-alternativene forutsetter bruk av nåværende stasjonsområde og planfritt kryss med Storgaten. Det er konstatert bløtleire (kvikkleire) i mer enn 50 meters mektighet i stasjonsområdet. Inntil de er dokumentert at dette tykke bløtleireområdet ikke har utløpere av noen mektighet til nordgående bekkedal til Akersvannet eller på sørsiden til den østgående bekk til fjorden, må stasjonsområdet betraktes som ustabil der en punktering av hardleireskorpen kan føre til leirras, som det i Arnadal, og som kan føre med seg brudd som både er varige og dyre å reparere.

Stokke sentrum - linjeføring.

Utredningene har også vist et vestligere Sems-alternativ fra Gryttingen i tunnel under Bokemoa og fram i dagen sør for Frydenbergveien og inn på det gamle sporet. Denne traseen er kortere. Den skaper ikke problem med kryssing av hovedveier i området, og den muliggjør fjerning av mange planoverganger. Den vil videre frigjøre sentrale utbyggingsarealer og gjøre det lettere å få til et godt trafikk- og utbyggingsmønster i Stokke sentrum. Denne traseen medfører ikke kvikkleireproblemer og synes fordelaktig såvel for NSB som for Stokke kommune. Den kan vi gi vår full støtte. Det kan eventuelt anlegges en ny Stokke Stasjon nord for veien gjennom Bokemoa.

3. KONSEKVENSER.

Vi er enige i at Vestfoldbanen bør moderniseres, men vi er usikre på om det er nødvendig i det omfang som NSB foreslår.

Innledningsvis påpeker vi at de miljø- og ressursmessige konsekvenser av moderniseringsplanene er ufullstendig og mangelfullt utredet. Det er lagt for liten vekt både beskrivelse, vurdering og kvantifisering.

Når det gjelder virkningene ønsker vi å uttale oss til økonomi, landbruk og miljø-/naturressurser.

3.1 Økonomi.

Bruk av trasekorridoren over Nøtterøy gir en investering som er ca. 500 mill kroner høyere enn ved å benytte nåværende trasekorridor. Allikevel har ikke Nøtterøy-alternativet større samfunnsmessig nytte eller bedre bedriftsøkonomisk resultat. De framskrivninger som er gjort når det gjelder tilflytting til området, økning av transportvolumet og overføring av trafikk fra vei til bane, er både vanskelige og usikre. En mer negativ beregningstrend enn den som er benyttet, vil gi store negative utslag både for samfunnet og NSB.

3.2 Landbruk.

For landbruket er det viktig å få registrert arealtapet og de driftsmessige ulemper ved en dobbelsporet jernbane fra Gihle-området til Stokke sentrum. Ved bruk av trasekorridoren via Nøtterøy forutsetter NSB at nåværende spor må benyttes til godstrafikk. Dette vil resultere i nytt arealtap/driftsulemper ved sammenkobling av linjene ved Kjelle. Manglende muligheter for å tilbakeføre nåværende linje (via Semsbyen) til landbruk er ikke regnet som kostnad i Nøtterøy-alternativet. Totalt tap av dyrka jord i området Gihle - Stokke sentrum kan beregnes til ca. 250 da. Nåværende trase fra Tønsberg til Stokke og sammenkobilig av godsspor ved Kjelle representerer et arealtap på ca. 200 da. Landbruksskolens arealgrunnlag er regulert til landbruk. Dette ble av Landbruksdepartementet og Miljøverndepartementet sett på som en nødvendig forutsetning for å sikre det undervisningsmessige grunnlaget på skolen i tilknytning til godkjenning av kommuneplanen i Stokke kommune. Reguleringsplanen er stadfestet 15.4.1990. Trasealternativet via Nøtterøy deler opp et sammenhengende jorde på 170 dekar.

3.3. Miljø- og naturressurser.

Området i Stokke hvor den planlagte trasekorridor via Nøtterøy går er et særegent kulturlandskap som inneholder jordbruk, spredt bebyggelse, rekreasjonsområder, fornminner og naturreservater (Akersvannet og Robergvannet). Fra Vear i nord til Trælsodden i sør strekker det seg et 4000 da stort sammenhengende naturområde. Lignende finnes ikke langs kysten i Vestfold. Området har et meget variert og rikt fugle- og dyreliv.

Vi ønsker å bemerke det særegne ved dette området som er så godt som uberørt av annet enn boligbygging, småindustri og landbruk, mens Kjelle derimot allerede må betraktes som et trafikk-knutepunkt.

Utbyggingens barriere-effekter, virkning på bosetting og bomiljø, på landskap og estetikk er mangelfullt utredet.

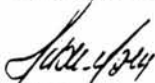
Utredningen antyder at Nøtterøy-alternativet kommer ut i dagen ved Gihle ca. på 25 meters koten. Fra dette punkt og fram til Stokke Stasjon må traseen krysse Melsombekken på kote 15, bakketopp ved Brekke på kote 35 og bekkedal mellom Brekke og Storesund på kote 13 for å ende opp på Stokke Stasjon som ligger 53 m.o.h. Dette må etter vår oppfatning bety at jernbanetraseen på lange strekninger må gå på bro (viadukt) som flere steder må få stor høyde over bakken. Andre steder må det bli dype skjæringer. De estetiske og landskamsmessige følger av en slik løsning må bli uhyrlige.

4. KONKLUSJONER.

- A. NSB har valgt å konsentrere utredningene til den løsning som krever de største investeringene og som gir dårligst økonomi. NSB hevder at Nøtterøy-alternativet har begrensede negative virkninger på landskap, miljø og ressurser og at disse kan forebygges. Vi er helt uenige i en slik konklusjon.
- B. Det må foretas en fullstendig utredning av ny stasjonslokalisering i området Kjelle/Frodåsen. En slik utredning vil gjøre nåværende trasekorridor til et likeverdig alternativ til ny trase via Nøtterøy. Utredningen må innarbeides i hovedplanen for nåværende trasekorridor. Vi anmoder Stokke formannskap om å gjøre vedtak om nevnte utredning og eventuelt også ta stilling til spørsmålet om å engasjere kompetent ikke prestisjebundet utreder av alternativet.
- C. Vi går imot en broløsning for alternativet via Nøtterøy. En bro over til Stokke vil resultere i en dramatisk økning i de negative virkninger som er nevnt i punkt 3.
- D. I nåværende trasekorridor bør et vestlig alternativ fra Gryttingen under Bokemoa utredes videre. Det kan ikke gjøres endelig valg for stasjonslokalisering i Stokke før utredningen og konklusjonene om stasjon øst for Sandefjord Lufthavn (Torp) er mer avklart.

Uttalelsen er adressert til NSB Bane Region Sør i Drammen, men sendes om Stokke formannskap som rette planmyndighet i kommunen.

Stokke, 25. oktober 1993


Hilde Moen


Tor Svensson


Ottar Fjærvoll


Sverre Sørhaug


Sigbjørn Fjærvoll
sekretær

Underskrifter vedr. uttalelse datert 25.10.1993 til Modernisert Vestfoldbane. Grovmasket konsekvensutredning.

Gihle - Melsom:

Tor Ruesson	Kirsti Hofstad Studsrød	Arne Gjertsen
Brygkjeld Ruesson	Alvares Henningsen	Einar Jørgensen
Hilga S. Grav	Reidun Trivold	Egil Riksfjord
Stellan Grav	Gerd Kristin Trivold	A. Hoffmann
Inge Munkjord	Mayam Trivold	Tommy Stenmann
Tommyad Eschen	Euren Henningsen	Egge Hammersland
Peter Anders Thudsen	Mette Martinsen	Hilman Hammersland
Eva Thudsen	Jonas Thudsen	Gunnar Svendsen
Ge Thudsen	Olav Thudsen	Gunnar Thudsen
Jagvold Thudsen	Ingvard Vedvik	Brygkjeld Thudsen
Dina Thudsen	Gerd Vedvik	Hilga Thudsen
Edvard Thudsen	Kari Hammelavik	Ann Elisabeth Sivik
Lars Thudsen	Einar-Johannes Sivik	Inge Jensen
Lars Thudsen	Thordis Thudsen	Ranvig F. Jensen
Lars Thudsen	Egil Thudsen	Lars Johan Olsen
Lars Thudsen	Kirsti Thudsen	Sigurd Olsen
Lars Thudsen	Leivd Thudsen	Cecilie Olsen
Lars Thudsen	Inge Nyhus	Bjorn Inge Jansen
Lars Thudsen	Sillian Hermansen	Gjerd
Lars Thudsen	Stein Hermansen	Heidi Aashildstad
Lars Thudsen	Ingrid Hermansen	Franko Aashildstad
Lars Thudsen	Thor Jensen	Sigmund Skjerve
Lars Thudsen	Anne Skjerve Jensen	Lagdis N. Lind
Lars Thudsen	Solveig Skjerve	Hilga Lind
Lars Thudsen	Ingeborg Skjerve	

Underskrifter vedr. uttalelse datert 25.10.1993 til Modernisert Vestfoldbane. Grovmasket konsekvensutredning.

Sjuestok - Skjærnes:

W. H. Hansen	Jens H. Hansen	Thomas Kristiansen
Arne Hansen	Frank Andersen	Ingvor Solli
Tore Mathisen	Ann R. Fjellstrøm	Laila Solli
Arne Fjellstrøm	P. HANSEN	Elisabeth Mathisen
Karin Mathisen	Karin Kristine Bjørkøy	Janne Mathisen
Ante Hagen	Kari Anita Grotten	Laila Irene Myhre
Frøde Hagen	EISEBETH MILSON	Ana Folvik
Ann Bjørkøy	Gerd E. Nilsen	Svanhild Folvik
Arne Mathisen	Stig Hagen	Knut Røed
Edge Janssen	Arne Mathisen	
Lisa Tollefsen	Frøde Mathisen	
Tom Fjellstrøm	Elverhødd	
Johnarve Fjellstrøm	Arne Mathisen	
Arne Fjellstrøm	Ranveig Foramo	
Tom Fjellstrøm	Olav Mathisen	
Edge Fjellstrøm	Alf Tore Mathisen	
Arne Fjellstrøm	Edvard Mathisen	
Edge Hagen	Bjorn Videmann	
Arne Hagen	Arne Mathisen	
Edge Mathisen	Nils Olav Mathisen	
Edge Mathisen	Renate E. Mathisen	

Underskrifter vedr. uttalelse datert 25.10.1993 til Modernisert Vestfoldbane. Grovmasket konsekvensutredning.

Vadum - Fjellvang:

Olav Tjørrvoll		May-Britt Bruhlisen
Kari W. Nilssen		Kecil-Anne Lyng
Kjeld Tolle Nilsen	Ellen Hogsred	Vidar Røseth
Pendi Hansen	Arne H. Hovland	Henrik Hovland
Lars W. Høy	Arne Høy	Geirr Krog
Arne Hovland	Toril Steine	Kurt Høyhusen
Odd Høyger	Ann K. Karlzen	Marianne Ulvhusen
John. Kristiansen	Arne Karlzen	
Jenssen	Emil Knut Nilssen	
Kjell A. Nilsen	Geirr Høy	
Arne Nilsen	Bjørn Gylt	
Arne Nilsen	Hans Gylt	
Arne Nilsen	Bjørn Bjørn	
Arne Nilsen	Bente Børve	
B. Høy	Odd-Sage Børve	
Geirr Løberg	Jan Henry Bjørn	
Arne Vilberg	Geirr Høy	
Arne B. Foss	Sigrid Høy	
Arne Høy	Arne J. Johansen	
Arne Høy	Arne Høy	
Arne Høy	Arne Høy	

Kjell Eliassen
Bogenv. 12 Tvillingbro
3080 Holmestrand

Holmestrand 19.11.93

Hatt 29/11-93

11.

NSB Hovedkontoret
Konsernstab Strategi og Miljø
v/ Per Overland
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN

Uttalelse fra grunneiere, beboere og andre interessegrupper for Tvillingbro- Sjøskogen - området i Holmestrand.

Vi er kjent med Norges Statsbaners planer om en dobbeltsporet Vestfoldbane, og de forskjellige trasealternativ som er beskrevet i den grovmaskede konsekvensutredningen. I det videre planarbeidet ber vi innstendig om en grundig detaljplan, slik at alle de konsekvenser som vi allerede er klar over, kommer med.

Vi har allerede fått forståelsen av at NSB ønsker en daglinje på stedet, noe vi på det aller sterkeste vil gå imot, grunnet en rekke årsaker.

En utbygging til dobbeltsporet jernbane i Tvillingbro - Sjøskogen området vil få store konsekvenser for:

BOMILJØ

13 hus og to hytter, de fleste ligger i faresonen for å bli revet, avhengig av hvordan traseen legges. De fleste av disse boligene har i den senere tid blitt restaurert og har en bra standard. Det bor endel eldre mennesker i området, og disse har lagt forholdene til rette, slik at de kan bo i sine hjem lengst mulig. Alle er vi interessert i fortsatt å kunne bo i våre kjære hjem, og ikke leve med trusselen og usikkerheten om kanskje å måtte flytte. To boliger er så gamle at de kanskje kommer inn under bestemmelsene for verneverdige bygninger, og bør fredes?

De boliger som måtte bli igjen vil få en utilfredstillende bokvalitet, med store miljøulemper som følge av en utbygging. Stor togtrafikk med høyhastighetstog vil medføre store plager.

REKREASJONSINTERESSER I OMRÅDET

Tvillingbro - Sjøskogenområdet ble tidligere omtalt som en perle ved fjorden, og kan bli det igjen. Tidligere var det meget populært å gå tur og sykle fra Holmestrand innover i dette området langs fjorden. Det var et yrende liv på badeplasser, og også folk som bodde i Rambergområdet gikk den idylliske Rambergklova ned til badeplassene ved stranda. Plasser som ikke er av ubetydelig størrelse. Det dreier seg om blant annet en stor slette på mange dekar på Tvillingbro.

Dette er Holmestrand kommunes eneste strandlinje som de har mulighet for å gjøre noe med, det er også kort avstand fra sentrum. I Smørsteinområdet er derimot hele strandområdet i privat eie, vesentlig med hytter.

På gruntvannsområdet sør for badeplassen på Tvillingbro er det et yrende fugleliv, særlig om sommeren. Her hekker tjeld og gravand (fagergåås) og andre ender og fugler. I tillegg finnes svaner, toppdykkere og hegrer. Inne ved fjellet fins hi og redeplasser for rikt dyreliv, som mår, grevling, røyskatt og rev.

De Rikspolitiske retningslinjer for planlegging i kyst - og sjøområder i Oslofjordregionen, hvor også Holmestrand kommune er med, må få stor betydning når det gjelder NSB's planer. Her heter det blant annet at målsettingen er å øke muligheter for friluftsliv i dagsutfarts - og ferieområder innenfor det såkalte hundremetersbelte. Ferdsel til fots og på sykkel og strandopphold bør trygges og forbedres. Det skal legges stor vekt på å forbedre tilgjengeligheten til strandsonen. I strandsonen bør bygging som kan redusere natur - og kulturmiljøet og mulighetene for rekreasjon ikke finne sted. I hovedtrekk omfatter det landarealene som inngår i kystlandskapet og danner rammen om fjorden.

Når det nå er bestemt at E-18 trafikken vil forsvinne og da samtidig jernbanen blir ført inn i fjellet, vil dette stedet igjen bli et fantastisk rekreasjonsområde. Det er jo idag heller ikke lov til å krysse eller gå langsetter jernbanelinjen, adkomsten til stranden og badeplassene er derfor veldig begrenset, samtidig som det er støy fra den økende togtrafikken.

Vi ber om at dagens jernbanetrase blir frigjort til sykkel - og gangsti, dette har nemlig NSB også gjort andre steder i landet med stor suksess. Dette kan by på de helt store opplevelser langs med fjorden.

TURISME

Kommunen bør stase videre på Holmestrand som turistby, og legge forholdene til rette for dette. Man bør videreføre de miljøtiltak som allerede er gjort nord for hotellet. Byen bør utnytte turismessig de fordeler man vil få med kort reisetid fra Oslo - Drammenregionen. Rasteplasser bør legges blant annet ved vannkilden som er i strandsonen sør for Sjøskogen. Springvann og drikkefontener kan lages av denne vannkilden nede på stranden.

Vi vil foreslå at masseoverskuddet fra tunnellen blant annet kan brukes til å fortsette den utfyllingen som er påbegynt et stykke nord for hotellet. Her vil man da få mulighet for å anlegge blant annet en campingplass og andre aktiviteter for å øke turismen til byen. Strandsonen videre nordover må derimot få ligge i fred.

På området ovenfor Sjøskogen kjøpte Holmestrand kommune en tomt på 20.7 dekar for mange år siden. Dette stedet vil egne seg ypperlig til hytte - eller boligbygging, med flott utsikt og kort avstand til sjøen.

LANDSKAP

Ved å legge linjen i dagen vil det bli fryktelige ødeleggelse landskapsmessig. Det vil bli enormt store fyllinger og skjæringer. Et C - område som vil skape stor grad av konflikt. (Oppl. fra delrapport landskap). Dette vil sees, og vil skjemme for store deler av Holmestrandsfjorden. Det vil også oppstå en stor ekkoeffekt mot fjellet og utover fjorden. Problemer med kryssing mellom vei og bane ved Sjøskogen vil også oppstå.

GRUNNVANNSFOREKOMSTER

Ved Sjøskogen er det registrert grunnvannsforekomster. Det kan anslås at ca. 100.000 ltr./timen blir ført ut i fjorden fra disse forekomstene.

Dette er vann av en slik kvalitet og mengde at det vil kunne få betydning i fremtidige forsyningskriser for overflatevann. Det vil derfor være viktig at denne forekomsten sikres for framtidig bruk.

GRUNNFORHOLD

Det er helt uforsvarlig å begynne å grave ut til en linje i dagsonen, med tanke på de rasene som har vært. Syd for Smørstein på et stort område raste jernbanen, veien og et hus ut i sjøen. Ved et under gikk det ingen menneskeliv tapt. I hele området Tvillingbro - Sjøskogen er det kvikkleire og mange meter ned til grunnfjellet. Geologer vi har vært i kontakt med kan fortelle, at den dagen man begynner å forstyrre i de store leirmassene kan massens karakter forandre seg, og ras kan oppstå. Befolkningen her er meget opptatt av, og redd for at dette vil skje. Vi som er lokalkjent i området er også veldig opptatt av de småras som har vært, hvor bare grunnen rett og slett forsvinner. På et stort hus måtte de også støpe helt ny såle, da den gamle grunnmuren begynte å sige dramatisk. I store deler av området pipler det også opp vann, noe som man kan merke godt i spesielle vintre, hvor det danner seg issvuller oppå bakken.

Et av hovedargumentene til Statens Veivesen mot å bygge lavlandslinjen her, var nettopp de dårlige grunnforholdene, det vil da være merkelig om ikke dette også skulle gjelde for NSB.

ARKEOLOGI

På gården Sjøskogen finnes steinalderplasser, nederst 25 moh. og øverst 45 moh. Vi kan kalle dette et boplassområde, med funn trolig både fra jeger - og jordbruksteinalder. Dette er funn fra en kystkultur som var næringsmessig knyttet til sjøen og strandsonen, men som i stor grad også brukte opplandet i jakt og sanking, og etter hvert også til enkelt jordbruk. Det er funnet steinøkser, pilspisser, skrapere, bord, slipeheller og kanskje et lodd til en gravestokk.

Befaring: Irmelin Martens, Universitetets oldsaksamling.

I lia opp for Sjøskogen er det en stor hule som kalles Røverhulen. Sagnet setter hulen i forbindelse med sjørøvere.

NSB hevder at det trengs litt utfylling i sjøen for å kunne bygge sykkel - gangsti, dobbeltsporet jernbane og ha plass til veien ?. enda det er så smalt under fjellet. Enhver må forstå at en sykkel - gangsti side om side med en dobbeltsporet jernbane med mye trafikk og alt bråket, ikke blir mye attraktivt fra hotellet og nordover. Likeledes blir alle de naturopplevelser som er beskrevet her tidligere enten forringet eller ødelagt på denne sårbare, smale strekningen.

Normalprofilen (bredden) på sporene ligger på ca. 25 - 30 m. utenom bystrøk. Til sammenligning kan nevnes at dette blir dobbelt så bredt som dagen E-18, medregnet veigrøfter. Hvor mye blir det da igjen av dette kystområdet?

Det er ikke ensbetydende med lang tunell, fordi om det blir tunell Tvillingbro - Sjøskogen. Lang tunell må det vel betegnes hvis man velger det lengste alternativet helt fra Holm i nord og til det lengste alternativet i syd inne på Våles grense.

Fra NSB side hevdes det at det vil være fint for togpassasjerene å se fjorden, men i forhold til i dag med strekkningen også nordover mot Smørstein vil det jo bare bli et glimt de vil få her av fjorden hvis høyhastighetstogene kommer ut ved Sjøskogen. NSB sier videre at Vestfoldbanan ikke er noen typisk turistbane, og av den grunn kan det tolereres flere tunneler.

Befolkningen som bor i Tvillingbro - Sjøskogenområdet vil sette alt inn på å forhindre en bygging av dobbeltsporet jernbane i dagsonen, med tanke på hva det innebærer for dette miljøet ved fjorden. Når jernbanen blir liggende i fjellet frem til sjøskogen synes det merkelig at den skal presses ut under fjellet i dette området på ca. 2 km. NSB innrømmer også at anleggsmessig og på kort sikt kan det bli billigere å bygge jernbanen i tunnel enn i dagsonen akkurat i dette spesielle området.

Levelegg

Med hilsen

Grunneiere og berørte parter i Tvillingbro - Sjøskogen området.

Henry Gæther
 Espen Samdal
 Frank Skog
 Johan Hæseløfer
 Theo Lonaas
 Vigdis Thrane
 Henrik Høy
 Mary Sadler

Lida G. R. J. J. J.
 Lida G. R. J. J. J.
 Lida G. R. J. J. J.
 Marianne T. J. J. J.
 Romy Jensen
 Fide Steen Larsen
 Marit Vidstøl Khan
 Marit Vidstøl Khan
 Kristin J. J. J. J.
 Sivert J. J. J. J.
 Sivert J. J. J. J.
 Håvard J. J. J. J.
 Sivert J. J. J. J.
 Astrid J. J. J. J.

VEND



Lier Fagforening

Lier Fagforening avdeling 74 er eiere av fritidseiendom (feriehus) i Bogenveien på Tvillingbro i Holmestrand.

Vi støtter grunneiere, beboere og andre interessegrupper 100% i sitt arbeid for å få dobbeltsporet jernbane i tunnel også i Sjøskogen - Tvillingbro området.

Det er 55 medlemmer i vår avdeling 74, og det er dermed mange brukere av denne eiendommen.

Veitrafikken her vil bli betraktelig redusert, da det nå er bestemt at E-18 trafikken skal bort fra området. Når det også er mulighet for å få jernbanen inn i fjellet kan dette stedet igjen bli et fantastisk fint område med store muligheter for Holmestrand kommune's innbyggere og for ferierende.

Andre steder bygges det såkalte miljøtunneler.

Vi ber NSB ha forståelse for folks interesse i dette området, og at de tar hensyn til bo- og rekreasjonsområdet langs fjorden.

Med hilsen

Lier Fagforening

Avd. 74

POSTBOKS 420
3001 DRAMMEN

Johan Hasseløster

formann

2.

NORGES STATSBANER		Kass.kode
3 0 NOV. 1993		
Sak/Doknr.	72160-86	
Arkivbet.	553	

NSB Konsernstab
 Strategi og miljø
 Postboks 1162 Sentrum
 0107 OSLO

Sandefjord, 26. november 1993

**MODERNISERT VESTFOLDBANE - UTTALELSE TIL GROVMASKET
 KONSEKVENsutREDNING.**

De sentrale myndigheter har truffet vedtak for igangsetting av planprosessen knyttet til en modernisering av Vestfoldbanen. NSB legger i denne omgang ut en Grovmasket konsekvensutredning til offentlig høring, hvor høringsfristen er satt til 30/11-93.

Undertegnede eier et gårdsbruk, gnr. 52, bnr. 2 , Haraldsrødveien 7 i Sandefjord og ble først kjent med planen til NSB 1/9-93 ved en kartskisse Parsell P: Mjølløst - Gokstad, som ble utlevert på Sandefjord Jernbanestasjon.

Iflg. denne kartskissen ser det ut til at både mitt nye våningshus, driftsbygningen, sidebygningen samt et redskapshus ligger under den streken NSB har satt på kartet.

Jeg følte plutselig et stort behov for informasjon og møtte opp på møtet som NSB arrangerte på Bakkenteigen 6/9-93. Her ble det uttrykkelig sagt at det var den enkelte kommune som skulle ha den videre styring og at kommunen i løpet av kort tid ville innkalle til informasjonsmøter med de berørte grunneiere slik at alle fikk den informasjon de trengte før høringsfristens utløp 30/11-93.

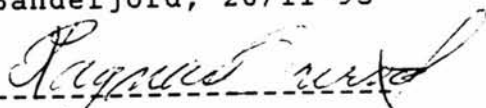
Etter forgjeves å ha forsøkt å få Sandefjord kommune i tale, ble det tatt kontakt med Sandefjords Blad (9/9-93). Resultatet av dette var at planlegger Jan Ivar Bekken ved NSB's plankontor i Drammen sier til Sandefjords Blad at beboerne ved Unneberg og Haraldsrød ikke har noe å frykte, fordi planleggingen ikke har startet opp.

Men de faktiske forhold for meg er at alle mine bygninger ligger under den nye streken.

Fra Sandefjord kommunes side har det til nå ikke vært gitt informasjon til grunneierne og derfor anmodes NSB herved om å legge forholdene bedre tilrette for informasjon/samarbeid før det utredes videre.

Det er helt umulig for undertegnede å ta stilling til den Grovmaskete Konsekvensutredningen slik som informasjonen til nå har vært og NSB anmodes om å forlenge denne fristen slik at de berørte parter vet hva de skal forholde seg til .

Sandefjord, 26/11-93



Ragnar Orerød
Haraldsrødveien 7
3233 Sandefjord

Kopi sendt Sandefjord kommune ved plansjefen.

SAMARBEIDSLAGET FOR BONDELAGA I LARVIK
BÖNDENES HUS
3280 TJODALYNG

NORGES STATSBANER	Kass.kode
30 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 721007 24	
Arkivbet.	

NSB Hovedkontoret
Konsernstab Strategi og Miljø
v/Per Overland
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

Merknader til Grovmasket konsekvensutredning - august 1993

Bondelaga i Larvik kommune har i felleskap oppnevnt et arbeidsutvalg, som har til mandat å følge med i planene angående utbyggingen av jernbanen igjennom kommunen, og gi uttalelser og merknader på vegne av alle Bondelaga.

Vi er i utgangspunktet positive til en modernisering av Vestfoldbanen selv om anlegg av dobbeltspor vil legge beslag på mye dyrka mark.

Det er vårt ønske at mest mulig av linja blir lagt i tunnel slik at vi på denne måten sparer dyrka mark og unngår mange ulemper. Der dette ikke kan gjøres ber vi om en så myk linjeføring som mulig som skåner naturen og at en unngår store skjæringer.

Vi forutsetter at der hvor linja får ny trase, skal den gamle linja tilbakeføres til landbruksformål og at grunneierene i området får eiendomsretten til denne tilbake.

Dette er merknader i generelle vendinger og vi ber om å få tilsendt nytt materiale etterhvert som det blir tilgjengelig, og da spesielt den Finmaskede konsekvensutredningen, slik at det blir mulig å ta mer konkrete standpunkter.

Med hilsen

Arbeidsutvalget

Samarbeidslaget for Bondelaga i Larvik

20/11-1993 *Thor Sjørsvold*

ÅPEN IDÈDUGNAD OM MODIFISERT VESTFOLDBANE GJENNOM BORRE KOMMUNE.

NORGES STATSBANER	Kass.kode
3 0 NOV. 1993	
Sak/Doknr. 427 667 A	
Arkivbet.	

Formannskapet i Borre Kommune ved
Ordfører Jon Brække,
Postboks 10,
3191 HORTEN.

Horten, 26. november 1993.

ÅPEN IDÈDUGNAD 25. NOVEMBER 1993. - FOLKETS HUS, HORTEN.

INNLEDNING.

Idèforum for jernbaneplaner i Horten/Borre bestående av alle politiske partier i Borre kommune samt Næringsrådet og Ny Giv Gruppe 2 inviterte 25. november 1993 til åpen høring omkring NSB's forslag til moderniseringsplaner for jernbanen i Vestfold.

BAKGRUNN.

NSB ønsker å foreta en modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien, gjennom å bygge ut banen til dobbeltspor og tilatt hastighetsnivå på 200 km/time, og har lagt fram en grovmasket konsekvensutredning med invitasjon til høring.

Planen baserer seg på to hovedelementer:-

- * **Hurtighet og**
- * **Tilgjengelighet**

Vi vil påpeke at disse to hovedelementer oftest vil være i konflikt med hverandre. Et endelig vedtak om trasèvalg og stasjonsplasering vil derfor være et spørsmål om avveining mellom to motstridende hensyn. Denne avveining vil kreve at konsekvensene av de aktuelle alternativer er forsvarlig utredet.

TIDSASPEKT.

NSB's intensjon er at planarbeidet med Hovedplan/Kommunedelsplan skal være ferdigbehandlet i løpet av 1994. Dette nødvendiggjør at NSB tilveiebringer fyllestgjørende alternative utredninger for dette planarbeide.

OVERORDNET MÅL FOR BORRE KOMMUNE.

For Borre kommune er det et overordnet mål å få så god tilgjengelighet til jernbanen som mulig for dens innbyggere og næringsliv.

POLITISK BEHANDLING AV SAKEN FRAM TIL I DAG.

Borre kommunes behandling av jernbanetilknytting har skjedd i forbindelse med vurdering av Godsterminal.

PRINSIPPER.

Den planlagte modernisering av Vestfoldbanen er for de neste 100 år. Grunnleggende prinsipper for Horten-regionens tilknytting til jernbane må sees i dette tidsperspektiv.

De viktigste prinsipper i denne sammenheng vil være:-

- * Passasjertrafikk
- * Industriarealer
- * Godsterminal
- * Miljø - (transport- og omgivelingsmiljø.)
- * Vei
- * Havn
- * Utvikle Horten-regionens markedspotensiale for NSB.

KONKRETE ALTERNATIVER.

Diskusjonen rundt alternative trasèvalg viste en viss spredning, men flere av forslagene var sammenfallende.

Vi har gruppert de framsatte forslag som følger:-

Eksisterende trasè

Venstre ved Geir Gartmann ønsket eksisterende trasè utfra miljøhensyn, men ønsket nærmere utredning av stasjonsplassering og forbedring av tilbringertjeneste.

Henry Bertheussen, Ap, framsatte forslag om plassering av stasjon på Nykirke for felles betjening av Borre og Holmestrand!

Erik Gjeruldsen, H, fremmet forslag om en høghastighetslinje med tilstøtende lokallinjer ned til tettstedene.

Byalternativet.

Ove Bjørkavåg, Ap, og Elisabeth Holst fra Ny Giv Gruppe 2 fremsatte forslag om trasè om Horten, med alternative stasjonsplasseringer:-

- * Under Brårudåsen i kombinasjon med tilfluktsrom og parkeringsplasser.
- * Plassering i sentrum.
- * Gamle Høgskoletomten ved Kongeveien

Ove Bjørkavåg, Ap, ønsket en kombinasjonsløsning ved å beholde nåværende trasè for godstog.

Mellomløsning.

Ove Bjørkavåg, Ap, Erik Andersen, Fr.P. og ordfører Jon Brække fremmet forslag om en mellomløsning mellom Skoppumsalternativet og byalternativet. Stasjonsplasingen ved disse forslagene tok utgangspunkt i kommunens overordnede tyngdepunkt for befolkningskonsentrasjon og næringsvissomhet. (Område ved Kirkebakken.)

KONKLUSJON - HENSTILLING.

Vi vil understreke at det endelige valg skal gjøres av ansvarlige politiske organer, og NSB skal være det utredende organ.

For at den politiske beslutning skal være reell og seriøs vil det være nødvendig at NSB tilveiebringer flere alternative utredninger som grunnlag for den videre politiske behandling.

Med vennlig hilsen,



Odd R. Bjønness



Knud Zimmer

Kopi:-

Fylkesordføreren i Vestfold.
Samferdselsstyret i Vestfold.
Samferdselssjefen i Vestfold.
NSB Bane Region sør v/ Per Asmyr.
NSB Hovedkontor, Konsernstab Strategi og Miljø v/ Per Overland.
Alle politiske partier i Borre Kommune
Ny Giv Gruppe 2.
Horten og Borre Næringsråd.

Teie Vel, Nötterøy,
Åkerekkevn. Vel, - " -
Vestskogen og Teie Husmorlag, - " -
Sjuestok Vel, Stokke,
Stokke Sentrum Vel, - " - og
Melsomvik og Omegns Vel, Stokke.

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 1 DES. 1993		
Sak/Doknr.	92/667	87
Arkivbåt.	475	

N.S.B. Hovedkontoret,
Konsernstab Strategi og Miljø
v/ Per Overland,
Postboks 1162 Sentrum,
0107 OSLO.

BEMERKNINGER TIL GROVMASKET KONSEKVENSANALYSE FOR MODERNISERT VESTFOLDBANE

Overnevnte foreninger har gått sammen om en uttalelse om "Grovmasket konsekvensutredning ---" som herved presenteres. Vi baserer uttalelsen på det som står skrevet i "Modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien" 118 sider + bilag, på det som er sagt av NSB's innledere under de arrangerte informasjonsmøter samt på uttalelser i Tønsbergs Blad under intervjuer med representanter for NSB.

NSB presenterer en rekke traséer mellom Barkåker og Stokke tettbebyggelser, samlet i 2 trasékorridorer; den ene via Nötterøy og Melsomvik og den andre langs nåværende trasé på vestsiden av Akersvannet. Korridoren over Nötterøy er foreslått som en følge av det syn hos NSB og Tønsberg kommune at Tønsberg jernbanestasjon fortsatt skal ligge der den ligger. Dette er en stor svakhet ved konsekvensutredningen. Valg av stasjon for Tønsberg og jernbanespor gjennom våre kommuner har betydning for mange årtier fremover, både for miljø, naturressurser og samfunn. For å oppnå den best mulige løsning, alle forhold tatt i betraktning, burde NSB og kommunen avholdt seg fra å binde seg til nåværende stasjon, men latt den grovmaskede konsekvensutredning bli foretatt på fritt grunnlag.

Det er meget sterk motstand blant foreningene på Nötterøy mot en trasékorridor som baserer seg på bro over Tønsbergkanalen og over Vestfjorden, og det er meget stor motstand blant foreningene i Stokke mot bro over Vestfjorden og en trasé syd for Akersvannet pga. barrierevirkningen. Disse oppfatningene vil bli nærmere utredet når den finmaskede konsekvensutredning skal diskuteres, men vi ønsker å si ifra på dette stadium i planleggingen.

Trasékorridoren fra Tønsbergområdet til Stokke tettbebyggelse langs nåværende trasé anser vi for tilstrekkelig utredet.

En 3. trasékorridor har NSB tatt ut av planene på et tidlig tidspunkt pga. stasjonsvalget, nemlig den som går fra Barkåker over Jarlsberg flyplass til Stokke tettbebyggelse. Vi ønsker å bringe denne korridor på banen igjen idet denne jo er den mest fremtidsrettede. Det vil være det eneste alternativ som tillater maksimal toghastighet i de tilfeller at man ikke skal stoppe for Tønsberg. Vi ønsker dette alternativ utredet, også på fritt grunnlag naturligvis.

I intervju med NSB så sent som den 19. d.m. uttaler NSB's representant i Tønsbergs Blad at de (NSB) vil foreta konsekvensutredning av alternativ plassering av Tønsberg stasjon hvis de blir pålagt det. Fordi vi anser spørsmålet for å være av overmåte stor betydning, ja for å være selve nøkkelen til sunn utvikling i hele området, kunne vi bedt om at NSB nettopp blir pålagt denne oppgave. Imidlertid er vi av den oppfatning at utredningsoppgaven heller bør gis til en frittstående institusjon,

uten binding til NSB eller Tönsberg kommune/handelsstand. Derved vil utredningen kunne oppnä en troverdighet som ellers lett vil savnes, og derfor ber vi om en slik fremgangsmäte. Og som det ellers fremgär av det ovenstående, synes vi altså at konsekvensene av en omlegging av jernbanen gjennom Tönsberg, Nötteröy og Stokke kommuner ikke er tilfredsstillende belyst.

Stokke/Nötteröy, den 30.11.1993.

Jörn Solberg

Teie Vel,
Jörn Solberg

Jon O. Næss

Munkerekkvn. Vel
Jon Olav Næss

Gudrun Ekdahl

Vestskogen og Teie Husmorlag
Gudrun Ekdahl

Hilde Moen

Sjuestok Vel
Hilde Moen

Sven Yngve Kjos

Stokke Sentrum Vel
Sven Yngve Kjos

Finn H. Haug

Melsomvik og Omegns Vel
Finn Halstein Haug.



FYLKESMANNEN I VESTFOLD
STAB

NORGES STATSBANKER	Kass.kode
22 DES. 1993	
Sak/Doknr. 92/603	108
Arkivbet. 5554	

NSB
Konsernstab Strategi og Miljø
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Saksbehandler: Eva Almhjell - 33 37 11 13 Sak: Dato: 16.12.93
**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, KONSEKVENSTREDNING
FASE I**

Liktlydende brev til NSB og kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Stokke.

Fylkesmannen i Vestfold har mottatt vedlagte brev datert 30.11.93 med felles uttalelse av samme dato vedrørende ovennevnte sak fra Teie Vel, Munkerekkveien Vel, Vestskogen og Teie Husmorlag, Sjustok Vel, Stokke Sentrum Vel og Melsomvik og Omegns Vel.

Fylkesmannens rolle i denne saken er formidlerens. Henvendernes brev med vedlagte uttalelse oversendes hermed.

Svein Eriksen
ass.fylkesmann

Kopi: Henvenderne

Teie Vel, Nötterøy
Munkerekkvn.Vel, Nötterøy,
Vestskogen og Teie Husmorlag, Nötterøy,
Sjuestok Vel, Stokke,
Stokke Sentrum Vel og
Melsomvik og Omegns Vel, Stokke.

30.11.1993.

Fylkesmannen i Vestfold
Mona Rökke,
Statens Hus,
3125 Tönsberg.

Vedr. Grovmasket konsekvensanalyse for modernisert Vestfoldbane.

Overnevnte foreninger har sendt en felles uttalelse om nevnte konsekvensanalyse. Uttalelsen er vedlagt.

Som det fremgår av siste avsnitt, er vi av den oppfatning at troverdigheten til en ny utredning for Tönsberg-, Nötterøy- og Stokkeområdet, foretatt av NSB, blir for svak og at det neppe blir ro i saken med mindre en utenforstående institusjon foretar utredningen. Vi ber Dem vennligst overbringe vår uttalelse til rette vedkommende, antakelig Samferdselsdepartementet. Vi tillater oss å bruke denne fremgangsmåte i forvissningen om at vår henvendelse på denne måte når frem til riktig adressat.

Jörn Solberg

Teie Vel
Jörn Solberg

Jon Olav Næss

Munkerekkvn.Vel
Jon Olav Næss

Gudrun Ekdahl

Vestskogen og Teie Husmorlag
Gudrun Ekdahl

Hilde Moen

Sjuestok Vel
Hilde Moen

Sven Yngve Kjos

Stokke Sentrum Vel
Sven Yngve Kjos

Finn Halstein Haug

Melsomvik og Omegns Vel
Finn Halstein Haug.

19.

NORGES STATSBANER

Kass.kode

- 2 DES. 1993

Sak/Doknr. 92/607 88

Arkivbet. 5559

Tillegg

ASTRID SKAAREN-FYSTRO
AMUNDRØDVEIEN 35 - 3142 VESTSKOGEN
TELEFON (033) 99 781

NSB Hovedkontoret

Vestskogen 30/11-93

Konsernstab Strategi og miljø

n/ Per Overland!

Ang. Tønsbergs Blad hele førsteside fredag 12 nov.
"Tønsberg stasjon skal ikke flyttes." Hvorfor skal
ikke dette alternativ ønskes utredet? Dette må
da være det billigste, det minst miljøødelegg-
ende og det mest fremtidsrettet? Flytting av
stasjon til Kjelle er bl.a foreslått av den mest
berørte nå Kjelle, G.W. Wedel Farsberg.

Tønsberg by er ikke bare butikker. Vi skal til
Coek lærerhøgskole. Tønsberg gymnas. Utskeirallene
Kilden kino. St Olavs klinikk. Det er langet til
svømmehallen, de populære byggene. Maskinist-
skolen og Kjelle også.

Kjelle er et industriområde ved byens innkjørsel
Kanskje kunne ny stasjon på Kjelle bli et
byggverk som kunne myke opp en streng indu-
stribyggelse. NSB har mange steder i landet
etterlatt seg perler av stasjonsbyggverk!

Kunne det ikke være en utfordring estetisk å
bygge denne byens forskinntrykk i samspill
med Farsberg hovedgård og Skottfjellels siluett?
Et byggverk fra 90-årene som er byen verdig.

Astrid Skaaren-Fystro

20.

NSB Hovedkontor
Konsernstab Strategi og Miljø
v/ Per Overland
Postboks 1162 Sentrum
0107 OSLO

NORGES STATSBANER		Kass.kode
- 2 DES. 1993		
Sak/Doknr.	42/PL 3	89
Arkivbet.	754	

Tjølling 26.11.93

MODERNISERT VESTFOLDBANE
GROVMASKET KONSEKVENsutREDNING

Det vises til grovmasket konsekvensutredning som er lagt ut til høring.

Vi er en gruppe grunneiere i ytre Tjølling, langs foreslått ny trase på strekningen Lauve - Viksfjord - Lågen. (Siste halvdel av lenke R1 i planmaterialet.)

Gruppen ønsker å komme med kommentarer til noen punkter, i vurderingen av trasekorridorer i grovmasket konsekvensutredning.

KONSEKVENSER FOR MILJØ

*** Støy og vibrasjoner**

Ny trase vil komme nærmere tettbygde områder på strekningen Lauve - Viksfjord. Det er her flere berørte mennesker enn ved andre lenkevalg.

*** Landskapsbildet**

Det henvises her til klassifiseringen av landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF) i arealdelen av Larviks Kommuneplan (vedtatt 1991). Hele det området vi representerer, og som ligger syd og øst for riksveg 303 er her i kategorien LNF-B Dvs: "Dette er LNF-områder hvor landbruk for størstedelen er den dominerende bruksinteresse. Samtidig har områdene spesielle natur- og landskapskvaliteter og/eller stor verdi for tur- og friluftsliv."

Andre alternativer for jernbanetrase gjennom Tjølling vil ikke i på langt nær samme grad berøre områder som er gitt en slik beskrivelse med hensyn til natur- og landskapskvaliteter. Også i andre sammenhenger er området i Ytre Tjølling omtalt som "svært verdifullt kulturlandskap" der det strekker seg utover mot kystsonen.

En eventuelt ny jernbane i området vil måtte gi lange strekninger med skjæringer/fyllinger. Vi mener heller ikke landskapet er åpent nok til å gi togpassasjerene en nevneverdig reiseopplevelse.

*** Kulturmiljø og kulturminner**

Lenkealternativet går mellom Kaupang og Tjodalving (Vollen). Dette området er historisk helt sentralt, med minner om den tidligste handel i Norden, og med bosetting og kommunikasjonslinjer øst- og vestover. Vi utelukker ikke at nye funn vil bli gjort.

KONSEKVENSER FOR NATURRESSURSER

*** Arealforbruk landbruk**

Spesielt den søndre traseen (R1) berører et område med intensiv grønnsak- og potetproduksjon. I landbruksmessig sammenheng må både forbruk/friggjøring av dyrket mark og konsekvenser for gårdsanlegg hensyntas.

SAMFUNNMESSIGE KONSEKVENSER

* Konsekvenser for friluftsliv/rekreasjon

Dette punktet mener vi har nær sammenheng med landskapsbildet. I tillegg vil vi hevde at nærmiljøbetydningen er meget stor. I området er det flere store boligfelt (Løveskogen, Vollen, Valbyskogen og Guriskogen). Vi registrer at områdene blir svært mye brukt av lokalbefolkning såvel som av tilreisende som søker nedover mot sjøen.

* Andre generelle betraktninger

Under vår gjennomgang av rapportene og kartmaterieell har vi registrert at det å velge det sydlige alternativ ikke gir den korteste avstand og reisetid, og heller ikke er det rimeligste kostnadmessige alternativ. Videre antar vi at begge direktealternativene gir en slakere kurveføring, med langsiktige muligheter for enda høyere hastigheter og alternative stasjonsmuligheter i Larvik.

Gruppen er klar over at mange av de momentene vi har nevnt også hører inn under den videre finmaskede konsekvensutredningen, men vi har allikevel valgt å fremme våre synspunkter i denne del av planleggingen.

* Konklusjon

I forhold til de bemerkninger vi har til grovmasket konsekvensanalyse, kan vi ikke støtte vurderingene til NSB om at det søndre alternativet vurderes som den beste løsningen for landskap og kulturmiljø.

Vi ber om at alle tre alternativ utredes videre.

Som kontaktperson for gruppen fungerer foreløpig:

Clas Huseby

Adr: Huseby, 3280 TJODALYNG
Tlf: 33 12 44 62

Hans Geir Guren
Hans Geir Guren
Guren

Kjell G. Huseby
Kjell G. Huseby
Huseby

Hans Guren
Hans Guren
Guren

Paul Olav Utklev
Paul Olav Utklev
Vikveien

Leif Løve
Løve/Valby

Haakon Stokke
Haakon Stokke
Valby

Magnus Tvedten
Magnus Tvedten
Østby

Leif Løve
Kari Rauan Reppesgård
Kari Rauan Reppesgård
(Tidl Aasta Rauan)
Huseby

Oystein Skalleberg
Oystein Skalleberg
Guren

Clas Huseby
Clas Huseby
Huseby

Kopi: Larvik Kommune, Teknisk Etat

Holmestrand bys vel
v/Torunn Aas
Backers gt.18
3080 Holmestrand

NSB Hovedkontoret
Konsernstab Strategi og Miljø
v/Per Overland
Postboks 1162 Sentrum
0107 Oslo

NORGES STATSBANER	Kass.kode
- 2 DES. 1993	
Sak/Doknr. 72/162 90	
Arkivbet. 755	

Holmestrand, 18.11.93

UTTALELSE TIL UTREDNINGEN OM MODERNISERT VESTFOLDBANE

Holmestrand bys vel avholdt medlemsmøte 17/11 og vedtok å sende en uttalelse til den grovmaskede konsekvensutredningen spesielt med hensyn til traseen gjennom Holmestrand, parsell G.

Først vil vi komme med en generell kommentar. Det er positivt med en modernisering av Vestfoldbanen både i forhold til reisetid og muligheten for å skjerme beboerne langs banen. Informasjonen fra NSB har vært godt ivaretatt og vi føler at vi får innsyn i saksbehandlingen.

Et enstemmig medlemsmøte gikk inn for å anbefale lenke G1 i tunnel fra Smørstein til Tngen. Det er flere argumenter for å anbefale denne løsningen:

- Jernbanen vil da ikke berøre nordre del av byen som i dag består av en del gammel bevaringsverdig bebyggelse. Det unngås konflikter med oppsittere og kulturverninteresser.

- Stasjon i fjellet vil gi anledning til bruk av heis fra "oppe på fjellet" og mulighet for parkering der oppe. Dette vil i stor grad redusere trafikken mellom "byen" og "fjellet"..

- Ved lang tunnel vil området langs den gamle linjen fra Holmestrand til Smørstein, kunne frigjøres til friluftsmål. Den gamle linjen kan brukes til sykkel- og gangvei. En del av strandområdene eies av NSB og kommunen, og kan eventuelt frigjøres for befolkningen.

- Strandlinjen langs området nord for byen er svært smal mange steder og en oppfylling til 25-30 m bredde, kan bli svært skjemmende.


Vi har selvfølgelig stor forståelse for at det er ugunstig med mange lange tunneler og at noen kilometer med daglinje før Holmestrand hadde vært positivt for de reisende. Vi mener likevel at argumentene for lang tunnel veier tyngre akkurat her.


Utredningen har foreløpig ikke tatt for seg økonomiske konsekvenser. Det ble likevel opplyst på informasjonsmøtet 4/11 at det i gjennomsnitt blir dobbelt så store anleggskostnader i fjell enn i dagen. Tunnelalternativene har den fordel at en ikke kommer i konflikt med oppsittere, grunneiere eller kulturverninteresser.

Vi ser frem til den finmaskede konsekvensanalysen og håper på et godt samarbeid.

Med hilsen

Holmestrand bys vel


Torunn Aas
leder


Kari Thomassen
sekretær

NSB
Dokumentasjonstjenesten

25. 04 1996

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



09TU05352
200000028349