

## Høringsuttalelser til melding om modernisert Vestfoldbane

**NSB Hovedkontor**

Avdeling for Strategi og miljø

16.09.92

# HØRINGSUTTALELSER TIL MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DATERT 31.03.1992

## A STATLIGE ORGANER

Kommunaldepartementet  
Landbruksdepartementet  
Næringsdepartementet  
Fylkeslandbrukskontoret i Buskerud  
Fylkeslandbrukskontoret i Vestfold  
Statens vegvesen Buskerud  
Statens vegvesen Vestfold  
Statens vegvesen Telemark  
Statens Forurensningstilsyn  
Forsvarets Bygningstjeneste  
Direktoratet for Naturforvaltning  
Riksantikvaren  
Fylkesmannen i Buskerud  
Fylkesmannen i Vestfold  
Fylkesmannen i Telemark  
Fylkesmannen i Aust-Agder

## B FYLKESKOMMUNALE ORGANER

Buskerud Fylkeskommune, Samferdselsadministrasjonen  
Buskerud Fylkeskommune, Plan- og næringskontoret  
Vestfold Fylkeskommune, Fylkesrådmannen  
Vestfold Fylkeskommune, Fylkeskultursjefen  
Telemark Fylkeskommune, Samferdselsetaten  
Telemark Fylkeskommune, Fylkesetaten  
Aust-Agder Fylkeskommune, Samferdselsetaten

## C KOMMUNER

Drammen kommune, Byplankontoret  
Sande kommune, Rådmannen  
Holmestrand kommune, Rådmannen  
Våle kommune, Rådmannen  
Borre kommune  
Hof kommune, Hof kommunale næringsråd  
Stokke kommune  
Tønsberg kommune, Rådmannen  
Larvik kommune, Formannskapet  
Porsgrunn kommune, Formannskapet  
Skien kommune, Rådmannen

## D ORGANISASJONER, FORENINGER OG ANDRE PRIVATE

Norges Naturvernforbund  
Landsutvalget for Jernbane  
LOs Distriktkontor, Telemark  
Kristelig Folkeparti Telemark  
Næringslivets Hovedorganisasjon  
Bruer A/S  
Vekst i Grenland  
Erik Hardeng, Oslo  
Transportkonsulent Thorleif Jacobsen, Holmestrand  
Johnny Sørensen, Brevik  
Felles uttalelse, Tjodalyng:  
Hans Geir Guren, Kjell G. Huseby, Hans Guren, Øystein Skalleberg, Paul Olav Utklev,  
Clas Huseby, Haakon Stokke, Magnus Tvedten, Leif Løwe og Aasta Rauan.



## DET KONGELIGE KOMMUNALDEPARTEMENT

KONTORADRESSE: HAMMERSBORG TORG 3 - POSTADRESSE: POSTBOKS 8112 DEP., 0032 OSLO 1

TELEFON (02) 34 90 90 - TELEX 21414 KOMDP N

TELEFAX (02) 34 95 45 - (02) 34 27 37 PLAN OG ADM. AVD. - (02) 34 95 46 ARB. MILJØ- OG SIKKERHETSAVD. - (02) 34 27 38 DISTR. UTB. AVD.  
(02) 34 95 48 INNVANDRINGSAVD. - (02) 34 27 35 KOMM. AVD. - (02) 34 27 36 BOLIG- OG BYGN. AVD. - (02) 34 27 37 SEKSJ. FOR SAMISKE SPM

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

NSB Hovedktr.	Kass.kode
25 MAI 1992	
Saksnummer: .....	
Arkivnr:	

Deres ref  
92/607 555.9

Vår ref  
92/2224-1 PA SSL/MF

Dato  
21.05.1992

MELING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Kommunaldepartementet har ingen merknader til meldingen.

Med hilsen

  
Solveig Slyngstad e.f.

  
Maivor Fossbakk



LANDBRUKSAVDELINGEN  
TELEFAXNR: 34 95 56

DET KONGELIGE LANDBRUKSDEPARTEMENT

KONTOR: AKERSGT. 42 - TLF. (02) 34 90 90 - TELEFAX (02) 34 95 55 - TELEX 72 969 LDEP N  
POSTADRESSE: POSTBOKS 8007 DEP., 0030 OSLO 1

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

NSB Hovedktr. - 5 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. .... 92/607 29	
Arkivbet. .... 555 9	

Deres ref.	Vår ref. (bes oppgitt ved svar)	Dato
92/607 555.9	3716/92 L MYd	4.06.92

**Melding om modernisert Vestfoldbane Drammen-Skien. Uttalelse.**

Landbruksdepartementet har mottatt melding om planutredning for modernisering av Vestfold-banen på strekningen Drammen - Skien.

Landbruksdepartementet har ingen merknader til skissert planprosess eller trasealternativer. Vedrørende trasealternativer vil vi understreke viktigheten av at alle utredes parallelt inntil det foreligger et solid nok grunnlag for å velge mellom dem.

I forslaget til konsekvensutredningsprogram er landskap og kulturmiljø samt landbruk og skogbruk satt fram som egne utredningsemner. Tiltakets virkning for jordbrukets kulturlandskap bør også utredes, og vi foreslår at dette ta inn under emnet landbruk og skogbruk.

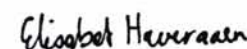
Videre må konsekvensutredningsprogrammet utdypes bedre med hensyn til ringvirkninger og endret/øket utbyggingspress på landbruksarealer.

Vi vil også understreke viktigheten av at det videre utrednings- og planarbeidet gjøres i nært samarbeid med landbruks- og fylkeslandbrukskontorene.

Ellers har vi ingen merknader til det foreslåtte konsekvensutredningsprogrammet eller andre deler av meldinga.

Med hilsen

  
Leif Erik Mattsson

  
Elisabet Haveraaen

Saksbehandler: Mette Ydersbond Tlf.: 02 - 34 92 33

Kopi:

Fylkeslandbrukskontoret i Buskerud

Fylkeslandbrukskontoret i Vestfold

Fylkeslandbrukskontoret i Telemark



DET KONGELIGE NÆRINGSDEPARTEMENT  
KONTOR: PLØENS GT. 8 - TLF. 34 90 90 - TELEX 21428 NSBDP N  
POSTADRESSE: POSTBOKS 8014 DEP., 0030 OSLO 1 - TELEFAX 34 95 25

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

NSB Hovedktr.	Kass.kode
18 JUNI 1992	
Sak/Doknr. .... 92/607 39	
Arklybet. .... 555.9	

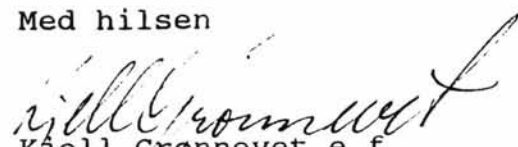
Deres ref.                      Vår ref. (bes oppgitt ved svar)                      Dato  
92/607 555.9                      ND 92/1080-2 P TI ENR/RAS 15.06.1992

### MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDSBANE DRAMMEN-SKIEN

Vi viser til oversendelse av 3.4.92 og telefon med Overland 12.6.92.

Næringsdepartementet har ingen merknader til meldingen. Når det gjelder forslag til utredningsprogram, synes våre interesser å være dekket opp i delutredningen om effekter for næringslivet, regionalt og lokalt, ved modernisering av Vestfoldbanen.

Med hilsen

  
Kjell Grønnevet e.f.  
Avdelingsdirektør

  
Arnt E. Ursin  
Underdirektør

Saksbehandler:  
Einar N. Ruud  
Førstekosnulent  
Tlf. 34 67 39

FYLKESLANDBRUKSSTYRET  
I BUSKERUD

NSB Hovedktr. - 2 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. ....	
Arkivbet.	

J.Jnr. 9200162

Drammen, 29.5.1992.

NSB  
Hovedkontoret  
Avd. for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo.

./.  
Til underretning sender vi Dem vedlagt utskrift av møteboken for Fylkeslandbruksstyret i Buskerud vedkommende sak 214/92.

Etter fullmakt:

*Eli Kristin Nordsida*  
Eli Kristin Nordsiden

Vedlegg:

Gjenpart:

**FYLKESLANDBRUKSSTYRET I BUSKERUD.**

**BUSKERUD FYLKESLANDBRUKSSTYRES PROTOKOLL FRA MØTE DEN 25. og 26.05.1992.**

**SAK: 214: VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33, KONSEKVENsutREDNINGER.**

Fylkeslandbrukskontoret har ved brev av 8.4.92 fra NSB, Hovedkontoret v/Avdeling for strategi og miljø, mottatt melding om modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien, til uttalelse.

Landbruksnemnda i Drammen har pr dato ikke behandlet saken. Dersom det foreligger uttalelse fra nemnda innen 25.5.92., vil uttalelsen bli referert for fylkeslandbruksstyret på møtet den 26.5.

Meldingen inneholder beskrivelse av tiltaket og utredningsprogram for konsekvensutredninger på overordna og lokalt nivå.

Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelplaner med tilhørende konsekvensutredninger for de berørte fylker. Det foreslås et "grovmasket" konsekvensutredningsprogram for oversiktsplaner og et "finmasket" konsekvensutredningsprogram for detaljplaner.

Planleggingsarbeidet vil i utredningsfasen bli gjennomført som fylkesdelplaner. På grunnlag av godkjente fylkesdelplaner, vil det bli utarbeidet kommunedelplaner for de enkelte parseller. Kommunedelplanene vil føre til endelig fastlegging av traseen og danne grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplaner.

For delstrekningen mellom Eik og Skoger stasjon, har Statens Vegvesen utarbeidet reguleringsplan for ny E-18 (Vestfold grense). Her er det tatt hensyn til kryssing og eventuell ommlegging av jernbanen. Denne planen ble vedtatt av Drammen bystyre 31.3.92. I denne planen er det ikke lagt opp til samme "finmaskede" konsekvensutredningsprogram som det NSB legger opp til.

Fylkeslandbruksstyret uttalte seg til reguleringsplanen på vanlig måte i sak 266/91. Fylkeslandbruksstyres merknader ble delvis tatt til følge.

Selve tiltaket omfatter på lengre sikt bygging/ombygging til dobbeltsporet jernbane mellom Drammen og Larvik. I første omgang tar NSB sikte på å rette ut enkeltstrekninger og bygge kryssningsspor.

For å anlegge en dobbeltsporet jernbane trenger en ca 5-10 m bredde i tillegg der en bygger langs eksisterende bane. I de tilfelle der det er aktuelt å legge om linjen for å bedre geometrien, kreves en større bredde (15-25 m).

I Drammen vil linjen bli lagt om over en strekning på ca 2,5 km i tunnel fra boligområdet på Fjell og sørover. Ellers vil



traseen følge eksisterende bane bortsett fra tilpasninger ved kryssing av ny E-18.

Det "grovmaskede" såvel som "finmaskede" konsekvensutredningsprogrammet tar for seg følgende tema:

- Miljø
- Naturressurser
- Samfunnsforhold

I det "finmaskede" utredningsprogrammet skal følgende tema av betydning for landbruket utredes:

- Arealregnskap fordelt på kategoriene dyrka og dyrkbar mark samt produktiv skog
- Berørte gårdsanlegg
- Berørte eiendommer
- Arrondering
- Tilgjengelighet
- Klimatisk påvirkning

Vurderingsfaktorer vil være:

- Driftsform
- Produksjonspotensiale
- Avbøtende tiltak

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

Meldingen tar også for seg lokale konsekvenser for omgivelsene i anleggsperioden som antas å bli betydelige. Anleggsveier vil inngå i arealplanene. Eventuelle skadevirkninger som følge av anleggsmaskiner og transport til og fra anlegget vil bli vurdert.

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

#### **FYLKESLANDBRUKSKONTORETS MERKNADER.**

Fylkeslandbrukskontoret mener at meldingens forslag til konsekvensutredningsprogram synes å ivareta landbrukets interesser i Buskerud på en god måte. Det legges også opp til en grundig planprosess.

Fylkeslandbrukskontoret vil anbefale NSB å ta kontakt med lokale landbruksmyndigheter i den videre planleggingen med sikte på å avbøte skadevirkningene på landbruket i anleggsfasen.

Fylkeslandbrukskontoret forventer å få utarbeidede fylkesdelplaner, kommunedelplaner og reguleringsplaner til uttalelse

**INNSTILLING.**

Fylkeslandbruksstyret slutter seg til fylkeslandbrukskontorets merknader.

Reit utskrift: *J. Mø*

Saksbehandler: Per Hoen

**Fylkeslandbrukskontoret i Vestfold**

Fayesgate 7, 3110 Tønsberg  
Telefon 033- 16611  
Telefax 033- 16512

Arknr. 2228

**N S B Hovedkontoret**  
**Avdeling for strategi og miljø**  
**Postboks 1162 Sentrum**

NSB Hovedktr.		Tønsberg, 25.05.92
77 MAI 1992		
Sak/Doknr.		
Arkivbet.		

**0107 Oslo**

**Melding om modernisert Vestfoldbane Drammen - Skien.**

I oversendelsesbrev dat. 08.04. 1992 ref. 92 / 607 555.9 fra NSB Hovedkontoret. Avdeling for Strategi og Miljø, er det bedt om eventuelle merknader og uttalelse til meldingen innen 1. juni.

Framlagt melding er utarbeidet i.h.t. plan og bygningslovens bestemmelser om konsekvensvurderinger, jfr. § 33-3.

Det legges fram en grundig, informativ og oversiktlig melding om formålet, plan- og utredningsarbeidet for modernisering av Vestfoldbanen fra Drammen til Skien.

Økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet er det overordnede mål. Tiltakets omfang og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn ved de ulike traseèalternativer krever konsekvensutredning med tilhørende utredningsprogram.

Generelt til meldingen.

Det må være et overordnet mål at det skjer en samordnet areal- og transportplanlegging som mest mulig tar vare på og verner om naturmiljø og biologiske ressurser, herunder omdisponering av store, sammenhengende arealer med dyrka og / eller dyrkbar mark samt mindre og særlig verdifulle slike områder. En skal også unngå særlig verdifulle natur- og kulturlandskap, vassdragsnære arealer, friluftsområder og kulturminner.

Selvom tiltakene i planen i hovedsak vil bestå i kurveutrettinger og breddeutvidelser langs eksisterende trasè, vil betydelig arealer /områder herunder høyproduktive jord- og skogbruksarealer bli berørt, med påfølgende konsekvenser. Dette er beskrevet i meldingen.

Tross et betydelig arealtap og ulemper for landbruket er landbruksmyndighetene innstilt på at det nå skal planlegges og bygges en god og framtidsrettet Vestfoldbane i samsvar med nasjonale prioriteringer og en mer miljøorientert samferdselspolitikk, jfr. meldingens pkt. 1.

Pkt. 1.3. i meldingen tar for seg forhold til annen planlegging. På side 11 sies det følgende om planer i Sande kommune: "Ny jernbanetrase ved Sande sentrum er vist i kommuneplanen".

I nylig vedtatt kommuneplan for Sande (19.06.91) sies det følgende om NSB's planer (side 38): "NSB arbeider for tiden med planer om en kraftig opprusting av Vestfoldbanen. Planene kan bl.a. innebære dobbeltspor på store deler av strekningen gjennom Sande og utretting av krappe kurver.

Særlig store konsekvenser vil det ha om sporet gjennom Sande sentrum flyttes vestover og dermed vil berøre en del bebyggelse.

En planforutsetning er videre at det skal kunne kjøres i 200 km pr. time, og at jernbanesporet skal være fritt for kryssinger i samme plan. NSB har foreløpig ikke lagt fram sin hovedplan for jernbanen gjennom Sande. Noen nærmere konkretisering av arealbruken i og rundt Sande sentrum må utstå til trase-valg er gjort".

Ved behandling av kommuneplanens arealdel sa fylkeslandbruksstyret i Vestfold følgende: " Fylkeslandbruksstyret kan på det nåværende tidspunkt ikke anbefale omdisponering av dyrket mark i Sande sentrum. Arealbruken i Sande sentrum må bl.a. ses i sammenheng med NSB 's planer om omlegging av jernbanetrasè".

Det er vanskelig å se at meldingens pkt.2.0 som beskriver planprosessen, jfr. meldingens pkt. 2.1 og 2.2 er overens med det som er sagt lokalt om NSB 's planer i Sande og ved behandling av kommuneplanen.

Det sies i meldingen pkt. 4.1 avsnitt 5, at igangsatte reguleringsplanarbeider for Sande og Skoger st. utføres i henhold til hovedplan utarbeidet i 1991. Vi er ikke kjent med at nevnte hovedplan for jernbanen gjennom Sande har vært utlagt til noen offentlig planbehandling, jfr. også merknad i kommuneplanen for Sande. Hovedplanen må derfor snarest legges fram for behandling slik at en kan få den nødvendige heihetsvurdering av traseforslagene før en behandler de enkelte reguleringsplaner for Sande og Skoger st.

Kommunene er planmyndighet i forhold til plan og bygningslovens bestemmelser. Etter vårt syn er det derfor svært viktig og helt nødvendig at kommunene er aktivt med i planprosessen på et tidlig tidspunkt. Kommunedelplanleggingen bør prioriteres, fordi en her tar endelig stilling til fastlegging av endelig jernbanetrase, og som igjen skal danne grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplaner. Fylkesdelplanleggingen som ender opp i valg av utbyggingskonsept / prinsippalternativ for videre planlegging bør forenkles mest mulig slik at verdifull planleggingstid kan spares.

#### Jord- skogbruksforholdene i meldingen.

For landbruket vil konsekvensene av moderniseringen av banen være todelt, og berører særlig miljø og arealressursene.

For flere gårdsbebyggelser vil ulike miljømessige ulemper forsterkes ved dårligere bomiljøer etter fullført utbygging. Ulike avbøtningstiltak må innarbeides i reguleringsplansammenheng.

Betydelige landbruksarealer må erverves / omdisponeres og bygges ned. Det vil igjen si redusert produksjonsgrunnlag og derved endringer/reduksjon i produksjonsstørrelse og inntektsforhold for berørte gårdbrukere.

Tidsbegrenset kan det føre til avlingstap i anleggsperioden, og sannsynligvis noe redusert avling i påfølgende år. Jordpakking/ endrede grunnvannforhold på tilstøtende jordbruksarealer kan oppstå p.g.a. kontinuerlig anleggsdrift i bygge-

prioden.

Skader på tekniske anlegg som drengssystemer, jordvanningsanlegg- /ledninger, lukka avløpsledninger, åpne avløp o.l. må i størst mulig grad unngås. Avbøtende tiltak må planlegges og gjennomføres. Dette er naturlig å gjøre i samarbeid med de lokale landbrukskontorer.

Spredning av ugras (floghavre) og parasitter (potetsystemematode) må forhindres i anleggsperioden, jfr. gjeldende lovverk. Datalister og kartgrunnlag over hvilke bruk som dette angår i Vestfold foreligger ved fylkeslandbrukskontoret / berørte landbrukskontorer.

Det er viktig å ha rutiner for oppfølging i og etter at anleggsperioden er omme.

Sist men ikke minst vil driftsforholdene, særlig adkomsforholdene til både jord- og skogarealer, sannsynligvis bli vanskeliggjort og oftest resultere i fordyrende drift etterat tiltaket er gjennomført.

Varige drifts - og arronderingsmessige ulemper (oppdeling av eiendommer) må i størst mulig grad løses ved jordskifte. Det er urasjonelt og må ikke være noe mål å opprettholde eksisterende eiendomsgrenser.

Utbygger anbefales å kreve jernbanejordskifte gjennomført. Dette vil gi en best mulig framtidrettet eiendomsstruktur og ha klare økonomiske fordeler for såvel utbygger som grunnavstær. Det vil være naturlig og ønskelig at utbygger (NSB) aktivt i tiden framover kjøper landbrukseiendommer som er på salg til benyttelse i jordskiftesammenheng. Landbruksmyndighetene bør kunne bistå i denne prosessen.

Masseoverskudd i jernbanetrasèen må primært nyttes til arealgjenvinning på vedkommende eiendom hvor inngrepet gjøres, sekundært nyttes for å ivareta og avbøte det arealtap som landbruksnæringen påføres.

Det er naturlig å se disse istandsettingstiltaka sammen med tilstøtende LNF-områder (landbruks-, natur, og friluftsområder).

Vi forutsetter at nåværende jernbanelinje i størst mulig utstrekning tilbakeføres landbruket der full omlegging vil finne sted. Jfr. også meldingens pkt. 4.5.2.2. Dersom nåværende linje tenkes brukt til andre formål etter omleggingen må det framkomme nå i plansammenheng.

Det samme gjelder framtidig arealbruk for andre "inneklemt" arealer ved en linjeomlegging. Dersom sporet gjennom Sande sentrum flyttes vestover, må de langsiktige virkninger og konsekvenser for arealbruken i forhold til utbyggingmønster, bosetting, næring, sentrumsutvikling, veg-/ tilbringersystem m.v. utredes nå.

Jfr. også forslag til rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging fra Miljøverndepartementet.

#### Utredningsprogram.

"Grovmasket" konsekvensutredningsprogram angår planutredning / fylkesdelplaner for jernbane-trasè(r) gjennom de berørte fylkene.

Det er ønskelig at det i pkt 3.6.3.2 Driftsforholdene i jordbruket og skogbruket, angis forbruk av arealkategori - annet areal (f.eks. fjell- stein- masseforekomster, beitemark o.l) Jfr. også pkt 1.6.3 i meldingen.

"Finmasket" konsekvensutredningsprogram angår reguleringsplaner ved Skoger og Sande st.

Vi forutsetter at et arealregnskap innbefatter en areal- og bonitetsoppgave for det enkelte bruk, og hva slags og hvor mye grunn som går med til jernbanetrasè ved de ulike trasèalternativ som legges fram. Ordet landbruk bør byttes ut med ordet jordbruk. (Landbruk omfatter både jordbruk og skogbruk). Jfr. pkt. 4.5.2.2. Areal kategorien annet areal må tas inn og beskrives.

Foreslåtte vurderingsfaktorer må spesifiseres mere slik at det framkommer et fullstendig bilde av de ulike konsekvenser som det enkelte bruk utsettes for. Vi nevner: driftsulemper, adkomst /tilgjengelighet til landbruksarealene, arrondring, tekniske anlegg, forekomster av evt. ugras/parasitter. Tilbakeføring av areal der nåværende linje fjernes / erstatningsarealer ved oppfylling av over-skuddsmasser. Driftsform, produksjonspotensiale og avbøtende tiltak er allerede nevnt i meldingen.

#### Sluttmerknad.

Vi ber om at vår uttalelse vurderes og benyttes ved endelig beskrivelse av meldingen, spesielt det som omtaler jord- skogbruksforholdene i meldingen. Konsekvensutredningsprogrammet, både det "grovmaskede" som "finmaskede", forutsettes supplert i nødvendig grad. Vi går ut fra at det "finmaskede" konsekvensutredningsprogram som utarbeides for gjennomføring av reguleringsplaner for Sande st. og Skoger st. i sin tur også skal gjelde for øvrige reguleringsplaner.

Planene for modernisering av Vestfoldbanen krever en hurtig løsning, da den berører sentrale og presserende samfunnsinteresser.

Vår erfaring er at dette best skjer ved at ulike berørte parter / sektorer kommer tidlig med i planprosessen.

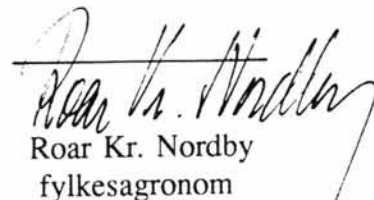
Landbruksmyndighetene såvel lokalt som sentralt ønsker et nært, godt og konstruktivt samarbeide med N S B i planløsningen av en framtidsrettet og modernisert Vestfoldbane.

Derfor ber vi om at N S B benytter oss aktivt i det videre planleggingsarbeide.

Med hilsen



Karl Fr. Müller  
fylkeslandbrukssjef



Roar Kr. Nordby  
fylkesagronom

Kopi til: Fylkesmannen i Vestfold  
Vestfold fylkeskommune, v/ fylkesrådmannen  
Landbrukskontorene i Vestfold



**STATENS VEGVESEN**  
**BUSKERUD**  
Vegkontoret

Vår dato  
1992-06-02

Vår referanse  
92/1343-01  
92/2272-1

Vår saksbehandler - innvalgsnr.

Vårt ark.nr.

Deres referanse

Overing. Truls Oppen

361 01	Kass. 92/607 555.9
NSB Hovedktr.	
- 3 JUNI 1992	
Sak/Doknr. ....	71/100-22
Arkivbøt.	5-5

NSB Hovedkontor  
Avd. for strategi og miljø  
Postboks 1102 Sentrum  
0107 Oslo

MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN.

Vi viser til oversendelse datert 27.03.1992.

Meldingen omhandler en storsatsing på jernbanestrekningen Drammen - Skien med et grovt anslag om en investering på 5,5 mrd.kr.

Vi har følgende generelle kommentarer :  
I transportmessig sammenheng er jernbanen et energibesparende og miljøvennlig transportmiddel.

Ut i fra en målsetting om å bedre miljøet, må det være riktig å legge forholdene bedre til rette for person- og godstransport med jernbane. Vegkontoret er opptatt av å se på det totale transportarbeid og hvordan de forskjellige transportmidler/måter samlet løser transportbehovet. I denne sammenheng etterlyser vi mer kunnskap om hvor mye og hva slags trafikk en kan forvente blir overført fra vegnettet til jernbanen. Jernbanens rolle som forstadsbane til Drammensområdet bør undergis en grundigere vurdering. Vi slutter oss til formuleringene i avsnittet "Byplanmessige forhold"(s 36) :

"I utgangspunktet bør det legges opp til egne analyser av byene. Omfanget av disse analysene må sees i sammenheng med i hvilken grad en framtidig jernbane og stasjon vil påvirke omgivelsene. Dette er en oppgave som kommune, fylkeskommune, vegvesen og NSB bør kunne gå sammen om å løse. Disse analysene skal belyse byens fysiske form og innhold (historikk, bebyggelsesstruktur, bygningstyper, områdekarakter osv.)"

Forøvrig har vi ingen spesielle merknader, bortsett fra at kartutsnittet s.42 ikke er helt korrekt for E18, men prinsippet er vist.

Kopi : Statens vegvesen, Vegdirektoratet

Planavdelingen  
Med hilsen

*Svein Olav Thorvik*  
Svein Olav Thorvik  
Plansjef

*Truls Oppen*  
Truls Oppen

TIO/GJo



Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 6390 Etterstad  
0604 OSLO 6

## VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN UTTALELSE TIL MELDING

Viser til Vegdirektoratets brev av 8. mai 1992. Vi foreslår følgende uttalelse til meldingen fra NSB:

Modernisering av Vestfoldbanen i tråd med de planer som skisseres i meldingen, vil bety en styrking av transportnettets og transporttilbudet i Vestfold. Høyere frekvens og reisehastighet på jernbanen vil bety bedre og raskere forbindelse mellom Vestfoldbyene internt, og med Oslo og Grenland, eventuelt Sørlandsbyene/Stavanger om Vestfoldbanen senere knyttes til Sørlandsbanen.

Moderniseringen i Vestfold vil kunne lette presset på vegnettet, primært E 18 og for trafikk rettet mot Oslo. Dette vil få positive konsekvenser i form av mindre ulykker og luftforurensing.

Opplegget for utredning/konsekvensanalyser som meldingen legger opp, til synes grundig. Det synes fornuftig å dele det i to nivåer som antydnet, fylkesplannivå og kommuneplan/reguleringsplan. En må imidlertid ta i betraktning at det er kommunene som har myndighet når det gjelder arealdisponering. Det bør tas hensyn til dette når det avklares hvilke spørsmål som skal avklares på fylkesnivå og hvilke som skal tas opp på kommunenivå.

På fylkesplannivå er det vesentlig å få frem hvilke regionale virkninger moderniseringen av Vestfoldbanen vil få. Virkningene for næringslivet tas opp i egen utredning. Det er også viktig å få grundig belyst utbyggingsmønster og boligbygging. Økt aktivitet i fylket kan føre til utbyggingspress. Det er viktig at en eventuell utbygging skjer på en slik måte at det ikke skaper unødvendig transportbehov og trafikkvekst. Særlig viktig er at utbyggingen skjer på en slik måte at det lokale trafikkbehovet kan dekkes mest mulig med kollektivtrafikk eller gang/sykkeltrafikk. Dette for å dempe veksten i bilbruk og dermed redusere behov for utbygging av vegnettet.





Det legges opp til en generell tilnærming til forholdet mellom stasjonene og byene på fylkesplannivå. Byene er arealmessig de vanskeligste områdene jernbanen går igjennom. På fylkesplannivå bør vurderingene føres så langt at en er sikker på at stasjonen med tilbringer-system og service kan løses innefor de fysiske rammene byen setter. Sentrale stikkord er tilknytning til hovedvegnettet, parkering, overgangsforhold til buss, fotgjenger og sykkelatkomst).

Et viktig forhold for Tønsberg vil bl.a være eventuelt krav om planskilte kryssinger. Det vil bl.a. få store konsekvenser for avvikling av byens trafikk. Konsekvensene av slike forutsetninger må belyses når prinsippene fastlegges.

Den direkte konsekvensen av omlagte jernbanetrasèer for riks- og fylkesvegnettet forutsetter vi blir vurdert primært på kommuneplan/reguleringsplannivå. I slike tilfeller ønsker Statens vegvesen aktivt å delta i planarbeidet for å kunne bidra til en best mulig løsning for vegnettet og helheten for øvrig.

Statens vegvesen Vestfold sitter på kompetanse og erfaring innen veg- og arealplanlegging, anleggsplanlegging og anleggsdrift, som vi mener NSB kan dra nytte av i et så omfattende plan- og utbyggingsprogram som modernisering av Vestfoldbanen innebærer. Vi ønsker et nært samarbeid med NSB i denne saken, og diskuterer gjerne aktuelle samarbeidsformer med tanke på informasjon- og kompetanseoverføring og eventuell samkjøring av planlegging eller anleggsdrift.

Vi ser fram til et positivt og konstruktivt samarbeid.

Planavdelingen  
Med hilsen

  
Tore Foss

  
Ulf Haraldsen

UH/BAR



STATENS VEGVESEN  
TELEMARK  
Vegkontoret

Vår dato  
-7. MAI 1992

Vår referanse  
92/971-01

Vår saksbehandler - innvalgsnr.  
Overing. K. Solheim - 581670

Vårt ark.nr.  
361.1

Deres referanse  
92/607 555.9

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

NSB Hovedktr.	KASS. NR. 000
11 MAI 1992	
Sak/Doknr. 92.....	7
Arkivbet.	

MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Vi viser til Deres oversendelse datert 27. mars 1992.

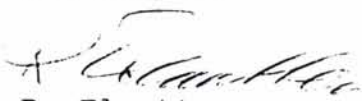
Omlegging av NSB's trasè mellom Larvik og Skien vil berøre riks- og fylkesveger i Telemark.

På Rv. 36 vil anleggsarbeid bli igangsatt i år på Osebakken i Porsgrunn. Disse arbeidene omfatter bl. annet bygging av ny bru over jernbanen. Planene for dette er forelagt NSB til uttalelse. Slik brua er planlagt, vil det ifølge NSB Drammen, være plass til to spor mellom søylene, se vedlagte kopi av brev datert 6. april 1992.

For øvrig foreligger det godkjent hovedplan for Rv. 36 på strekningen Beha - Osebakken i Porsgrunn. Detaljplanlegging/reguleringsplan for dette vil bli påbegynt i år. Anlegget kan komme til utførelse mot slutten av 1990-årene. Den nye vegen går her parallelt med og inntil jernbanen.

Når det gjelder øvrige deler av Rv. 36 og andre riks- og fylkesveger som kan bli berørt av NSB sine planer, forutsetter vi at konsekvensene blir utredet i det utredningsprogrammet som skisseres i meldingen.

Planavdelingen  
Med hilsen

  
R. Flaatten  
Plansjef

  
K. Solheim

Vedlegg.

Kopi TAA, Fl, KS

KS/RHa

## Statens forurensningstilsyn

Postadresse: Postboks 8100 Dep, 0032 OSLO  
Kontoradresse: Strømsveien 96  
Telefon: (02) 57 34 00 - Telefax: (02) 67 67 06  
Miljøtipset: 050 - 31 500  
Telex: 76 684 sft n - Telegramadr.: "Forurensning"



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

NSB Hovedktr. - 3 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. .... 92/607 555.9	23
Arkivbet. ....	5

C 1. 06. 92

Deres ref.  
92/607 555.9

Vår ref.  
92/3484-2 AP  
683.033/9

Dato

## Modernisert Vestfoldbane Drammen-Skien

### Høringsuttalelse til melding

-----

**SFT mener at samfunnsøkonomiske vurderinger må beskrives nærmere og at tiltaksgrensen for støy bør være 55 dBA (Leq).**

Vi viser til Deres brev av 27. mars 1992 med melding om planutredning av modernisert Vestfoldbane Drammen-Skien.

Det framlegges forslag til et "grovmasket" utredningsprogram etter bestemmelsene om konsekvensutredninger i plan- og bygningsloven. Dessuten beskrives det et forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram for reguleringsplanarbeidet med delstrekningene ved Sande og Skoger.

### Utredningsprogrammet for hele strekningen

Statens forurensningstilsyn (SFT) mener at programmet gir en rimelig god beskrivelse av vurderingene som skal foretas på overordnet nivå mht. støykartlegging for de ulike alternativene.

Programmets beskrivelse av samfunnsøkonomiske vurderinger er kun i stikkordsform. SFT anmoder om at man i utredningsprogrammet ser de miljømessige og transportøkonomiske forhold i sammenheng ved at det gjennomføres samfunnsøkonomiske kalkyler der kostnad og nytte av de ulike utbyggings-alternativene blir vurdert.

Ved denne vurderingen må det tas hensyn til at det kan være mulig å redusere investeringene til vegformål eller oppnå bedre flyt i trafikken. Tilsvarende kan behovet for flyreiser i regionen bli redusert.

Utredningsprogrammet for parsellene ved Sande og Skoger

I programmet sies det at støygrensen for tiltak utendørs settes til 60 dBA. SFT mener at støygrensen for boliger bør være 55 dBA (Leq), dersom det er økonomisk gjennomførbart. Dette kan avklares ved å se på kostnadsforskjellene for tiltaksgrenser på 60 og 55 dBA (Leq).

Med hilsen

  
Arne Palmstrøm (e.f.)

  
Halvor Jutulstad

Kopi til:

Miljøverndepartementet  
Postboks 8013 Dep  
0030 OSLO

Fylkesmannen i Vestfold  
Miljøvernavdelingen  
Pos.boks 2065 Postterminalen  
3103 TØNSBERG



# FORSVARETS BYGNINGSTJENESTE

Oslo mil/Akershus  
0015 O S L O 1

Telefon (02) 40 30 30  
Telefax (02) 40 31 76

NSB Hovedktr.	Kass.kode
- 5 JUNI 1992	
Sak/Doknr. .... 92/607 21	
Arkivbet. .... 555 9	

Dato **02 JUNI 1992**

Vår referanse  
6484/92/B/FBT I/IEV/IEV/850

Tidligere referanse

- NSB Hovedkontor 27 mar 92/92/607 555.9
- Forsvarsdepartementet 22 apr 92/01915-2-3

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

Gjenpart  
Forsvarsdepartementet  
Forsvarets overkommando  
FBT avd Viken

## VESTFOLDBANEN DRAMMEN-SKIEN - MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33 - KONSEKVENsutREDNINGER

- Forsvarets bygningstjeneste viser til Norges Statsbaners brev til Forsvarsdepartementet, ref a, oversendt FBT fra FD ved ref b.
- Meldingen vedr modernisering av Vestfoldbanen Drammen-Skien er drøftet med Forsvarets overkommando. Forsvaret er ikke nevnt i utredningsprogrammet, utover trasevurderingene ved Torp flyplass. Utfra detaljeringsnivået i meldingen er det ikke mulig å bedømme i hvilken grad Forsvarets interesser kan bli berørt.
- Forsvaret har ingen anmerkninger til utredningsprogrammet for konsekvensutredninger. Det forutsettes at Forsvaret blir en sentral høringsinstans i det videre planleggingsarbeidet, når planer på et mer detaljert nivå legges ut til høring.

Etter fullmakt

*Erling Krigsvoll*  
Erling Krigsvoll  
Overingeniør  
Fung sjef bygg- og anleggsavd

*Oyvind Løkke*  
Oyvind Løkke  
For Overarkitekt  
Fung sjef reguleringsktr

Saksbeh: Ark I E Vamnes  
Tlf (02)403909



DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING  
Tungasletta 2 - 7005 Trondheim  
Telefon: 07 - 580500 - Telefax 07 - 915433

Saksbehandler	Deres ref.	Vår ref.	Dato.
Norunn Sæther 07-580588	92/607 555.9	4478/92-75	5.6.92

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

#### MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN-SKIEN

---

DN mener tiltaket må konsekvensutredes etter plan- og bygningslovens (PBL) §33-5.

Utredningsarbeidet skal deles inn i to nivå: grovmasket og finmasket konsekvensutredning. DN mener denne inndelingen er hensiktsmessig ut fra tiltakets omfang.

Beskrivelsen av den videre planprosessen er uklar. DN forutsetter imidlertid at konsekvensutredningene godkjennes før eventuelle fylkesdelplaner og kommunedelplaner blir vedtatt.

Deler av den grovmaskede konsekvensutredningen skal basere seg på registreringsmateriale fra MVA. På grunnlag av høringsuttalelsene kan supplerende utredninger bli nødvendig.

I følge meldinga eksisterer det et utstrakt samarbeid med Fylkesmannens miljøvernnavdeling (MVA). DN ser på dette som svært positivt, og i det videre planarbeidet forutsetter vi fortsatt medvirkning fra MVA.

Planer for deponering av overskuddsmasse må inngå i den grovmaskede konsekvensutredningen.

---

#### INNELEDNING

Viser til brev av 27. mars vedlagt melding om modernisering av Vestfoldbanen.

#### INNHALDET I MELDINGA

Meldinga følger rettleidinga i Md's hovedveileder T-746 om konsekvensutredninger. Den inneholder også forslag til grovmasket konsekvensutredningsprogram samt forslag til finmasket utredningsprogram for parsellene sande og skoger.



### Beskrivelse av planprosessen

Det er lagt opp til en todelt planprosess med en grovmasket konsekvensutredning på fylkesdelplannivå, og en finmasket konsekvensutredning på kommunedelplannivå. Fylkesdelplanene skal ende opp i valg av utbyggingskonsept/prinsippalternativ for videre planlegging. Kommunedelplanene skal føre til endelig fastsetting av traséen samt danne grunnlag for utarbeiding av reguleringsplaner.

DN synes denne todelingen av planprosessen er hensiktsmessig ut i fra prosjektets størrelse og nivå. Men det er i meldinga ikke redegjort skikkelig for hvordan de ulike nivåene i prosessen skal organiseres. Parallelt med utarbeidelsen av konsekvensutredningen skal det utarbeides fylkesdelplaner. Høringen av disse to utredningene/planene skal også skje parallelt. DN understreker sterkt viktigheten av at den grovmaskede konsekvensutredningen godkjennes før fylkesdelplanene godkjennes og utbyggingskonsept velges.

Etter at fylkesdelplanene eventuelt er godkjent, skal den finmaskede konsekvensutredningen gjennomføres. DN forutsetter at også den finmaskede konsekvensutredningen skal behandles etter PBL og således sendes på sentral høring. På grunnlag av godkjent finmasket konsekvensutredning kan så kommunedelplaner/reguleringsplaner utarbeides og behandles.

I dette prosjektet er det NSB Hovedkontoret som er både utbygger og fagdepartement. Vi vil påpeke at en slik dobbeltrolle kan være vanskelig, også i forhold til opinionen. Som fagdepartement har NSB et selvstendig ansvar i vurderingen av om konsekvensutredningene er tilfredsstillende og om utredningsplikten er oppfylt.

### Tiltaket

Meldinga inneholder en god beskrivelse av tiltaket med begrunnelse for behovet for å modernisere Vestfoldbanen fra Drammen til Skien. Det er presentert traséalternativer for de ulike parsellene på strekningen. Moderniseringen innebærer dels en opprustning av eksisterende trasèer, og dels en omlegging for å tilpasse traséene til hastigheter omkring 160-200km/t. Alternativene er presentert som enkle skisser på forenklete kart. O-alternativet er definert som dagens bane uten forbedringer. Tiltaket berører både Buskerud, Vestfold og Telemark fylker, men Vestfold vil i størst grad bli berørt.

### Tiltakets virkninger på landskap, naturmiljø og friluftsliv

En melding skal basere seg på eksisterende kunnskap omkring et tiltaks virkninger samt bidra til å avdekke prosjektets konfliktpotensiale. Vedlagte melding er mangelfull på disse punktene. Meldinga mangler beskrivelse av hvilke naturkvaliteter (viktige landskapselementer, vernede, verneverdige og verdifulle naturområder, viktige friluftslivs- og rekreasjonsområder osv.) som vil bli berørt.

En slik beskrivelse ville ha lettet vurderingen av hvilke tema som må inngå i konsekvensutredningen.



## GROVMASKET UTREDNINGSPROGRAM

I følge meldinga skal utredningsarbeidet skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. DN vil her understreke at PBL's bestemmelser om konsekvensutredninger utgjør minimumskravet for hva som skal inngå i en konsekvensutredning. Konsekvensutredningen må derfor utarbeides på grunnlag av disse bestemmelsene (MD's hovedveileder T-746, vedlegg 4).

Programmet skal danne grunnlag for en grovmasket konsekvensutredning på fylkesdelplannivå. DN mener programmet er et godt utgangspunkt for vurdering av de overordnede konsekvensene av tiltaket. Vi vil allikevel knytte enkelte kommentarer til de temaene som er foreslått utredet.

### Landskap og kulturmiljø

Eksisterende registreringsmateriale skal innhentes fra MVA. Det skal foretas en redegjørelse for berørte områder og enkelt-elementer, vurdering av konsekvenser og avbøtende tiltak. Verdien av berørte områder/objekter skal beskrives v.h.a. konvensjonelle vernekriterier som sjeldenhet, typiskhet, representativitet osv. DN mener programmet gir et godt grunnlag for gjennomføring av den grovmaskede konsekvensutredningen og ser positivt på det gode samarbeidet med MVA. På grunnlag av høringsuttalelsene må det vurderes om ytterlige undersøkelser utover eksisterende materiale må gjennomføres.

### Naturvernområder

Overskriften til dette avsnittet er for snever i forhold til de tema som faktisk skal utredes. DN mener overskriften må endres til **Naturmiljø/økologi**. Endringen gir en bredere dekning av faag-områdene, og medfører at temaene vernede, verneverdige og verdifulle naturområder samt plante- og dyreliv/økologiske sammenhenger faller naturlig inn under overskriften.

I følge programmet skal naturvern-og viltinteressene registreres og virkningene av tiltaket vurderes. Konfliktområdene for de ulike trasékorridorene skal registreres, og det skal også gis en grovvurdering av mulighetene for avbøtende tiltak. Registreringsmateriale skal innhentes fra MVA.

Tiltakets konsekvenser skal vurderes for naturelementer som inngår 3 følgende hovedkategorier:

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

DN forslår at kategori 2 utvides til: **Verneverdige og verdifulle naturområder**. Kategori 3, som kun gjelder vurderinger av konsekvensene for vilt og fisk må utvides. Konsekvensutredningen må også inneholde en **generell beskrivelse av plante- og dyrelivet i tiltaksområdet**. Det må gjennomføres en grovkartlegging av vegetasjon og naturtype, samt en beskrivelse av om det forekommer vernede eller sårbare arter i eller i tilknytning til de planlagte trasékorridorene. Eventuelle opplysninger om slike forhold må





inngå i vurderingen av områdets helhetlige verdi og økologiske funksjon samt i vurderingen av konsekvensene av tiltaket.

Den nye traséen vil krysse en rekke vassdrag. I konsekvensutredningen må virkningen for fiskebestandene vurderes. Forslag til eventuelle avbøtende tiltak for å redusere eventuelle negative konsekvenser må også vurderes. DN minner også om at inngrep i vassdrag også skal behandles etter Vassdragsloven.

En økt detaljeringsgrad på eksisterende registeringsmateriale hos MVA må vurderes. Dette gjelder særlig i vurderingen av traséenes mulige barriereeffekt for faunaen. DN antar denne effekten vil forsterkes noe bl.a. på grunn av høyere hastighet sammenlignet med dagens situasjon.

#### Friluftsliv og rekreasjon

Utredningsprogrammet for dette temaet er dekkende for de krav som stilles til den grovmaskede konsekvensutredningen. DN vil allikevel understreke viktigheten av at eventuell redusert tilgjengelighet og opplevelsesverdi pga. barrierevirkninger og støy vurderes.

#### Deponering/bruk av overskuddsmasse

Utredningsprogrammet mangler planer for deponering eller bruk av tunnelmasse. En betydelig del av traséen er planlagt å gå i tunnel. Dette innebærer at planer for utnyttelse av overskuddsmassene må innarbeides i konsekvensutredningen.

#### FINMASKET UTREDNINGSPORGRAM

DN mener det framlagte forslaget til utredningsprogram for Sande og Skoger gir et godt grunnlag for å utføre en finmasket konsekvensutredning. Temaet plante- og dyreliv må imidlertid utvides til også å gjelde en generell beskrivelse av flora og fauna i og i tilknytning til traséene.

DN forutsetter fortsatt medvirkning av MVA, både i forbindelse med utredningsarbeidet og tolkningen av resultater, samt i vurderingen av effekter av mulige avbøtende tiltak.

#### KONKLUSJON

DN mener tiltaket må konsekvensutredes etter PBL's §33-5.

Det er lagt opp til en todelt planprosess med en grovmasket konsekvensutredning på fylkesdelplannivå, og en finmasket konsekvensutredning på kommunedelplannivå. DN kan støtte denne planbehandlingen med følgende forutsetninger:

- den grovmaskede konsekvensutredningen godkjennes før fylkesdelplanene godkjennes og utbyggingskonsept velges.
- den finmaskede konsekvensutredningen skal behandles etter PBL og således sendes på sentral høring.



- at NSB som fagdepartement har et selvstendig ansvar i vurderingen av om konsekvensutredningene er tilfredsstillende og om utredningsplikten er oppfylt.

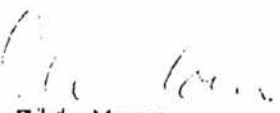
DN har foreslått en utvidelse av to av de tre hovedkategoriene som er angitt under vurderingen av konsekvenser for naturvernområder. Utvidelsene innebærer en vurdering av konsekvensene for verdifulle naturområder samt en generell beskrivelse av plante- og dyrelivet i tiltaksområdet. I tillegg har vi foreslått en endring av overskriften naturvernområder til naturmiljø/økologi.

Tiltakshaver legger opp til et utstrakt samarbeid med MVA. Det eksisterende registreringsmaterialet om landskap, kulturmiljø og naturmiljø/økologi skal benyttes i den grovmaskede konsekvensutredningen. På grunnlag av høringsuttalelsene kan det bli aktuelt å gjennomføre ytterligere utredninger under disse temaene.

Planer for deponering av overskuddsmasse må inngå i den grovmaskede konsekvensutredningen.

Det finmaskede konsekvensutredningsprogrammet for Sande og Skoger må utvides for temaet naturvernområder, plante- og dyreliv. Her må det også inngå en generell beskrivelse av flora og fauna i og i tilknytning til traséene. Utover dette har DN ingen kommentarer til det finmaskede konsekvensutredningsprogrammet for de to parsellene.

Med hilsen

  
Eli Moen  
Avdelingsdirektør

  
Reidar Dahl

Kopi til:

MD, NK-avd.  
MD, Planavd.  
MD, LI-avd.  
MD, Vannavd.  
SD, utredningsavd.  
Fylkesmannen i Buskerud  
Fylkesmannen i Vestfold  
Fylkesmannen i Telemark  
RA  
SFT



# RIKSANTIKVAREN

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for Strategi og miljø  
Postboks 1161  
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
? 2 JUNI 1992	
Sak/Doknr. 92/607 41	
Arkivbet. 5859	

DERES REF.

VÅR REF. (Bes oppgitt ved svar)

DATO

2775 P 71-94/92 JS

12. juni 1992

## **VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN. MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS KAP. VII-A.**

Riksantikvaren har mottatt melding om modernisering av Vestfoldbanen fra NSB til uttalelse. Vi beklager at vi er sent ute med vårt svar.

Meldingen gir en god beskrivelse av tiltaket og dets virkninger på miljø, naturressurser og samfunn ut fra det man vet i dag. Ønsket om å modernisere banestrekningen er begrunnet, og det er vist til alternative trasèer for de ulike delstrekningene.

Forslaget beskriver videre planprosessen samt angir utredningsprogram for konsekvensutredning for både et "grovmasket" og et "finmasket" nivå.

Det er tiltakshavers intensjon at konsekvensene av tiltaket utredet gjennom en "grovmasket" KU, skal være en integrert del av fylkesdelplanene i h.h.t. PBL's § 19.

Med bakgrunn i fylkesplanene skal det så gjennomføres en "finmasket" KU som grunnlag for kommunedelplaner for de enkelte parseller i h.h.t. PBL's § 20.

For de to parsellene Skoger og Sande, vil det bli utarbeidet reguleringsplaner basert på "finmasket" KU parallelt med fylkesplanen.

Riksantikvaren sier seg enig i prinsippet om KU utredet på flere nivåer ut fra tiltakets størrelse og omfang. Direktoratet mener videre at det er vesentlig at den "finmaskede" KU til reguleringsplanene for Skoger og Sande må gjennspeile og fange opp momentene fra den "grovmaskede" KU-fasen, da disse to planlegges uten dette overordnede ledd.

Riksantikvaren vil tilråde at det utarbeides konsekvensutredning etter Plan- og Bygningslovens § 33-5. En forutsetter videre at konsekvensutredningene godkjennes før de aktuelle fylkesdels- og kommunedelplaner vedtas.

### **Pkt. 3.6 - "GROVMASKET" KONSEKVENsutredning.**

Programmet synes å kunne gi et tilstrekkelig grunnlag for å vurdere de overordnede konsekvenser av tiltaket.

Riksantikvaren vil i det etterfølgende knytte noen kommentarer til de enkelte avsnitt.

#### **Pkt. 3.6.2.4 Landskap, kulturmiljø og naturvernområder.**

Det foreslåtte program synes dekkende for den "grovmaskede" fasen av KU, og for å kunne skaffe seg den oversikt som må til for å fatte delbeslutninger og vedtak til fylkesdelsplanene.

De delstrekninger som skal vurderes nærmere i "finmasket" fase, må vurderes i forhold til hele banestrekningen. Det er viktig at helheten og oversikten ivaretas i den "grovmaskede" fasen.

NSB må ta initiativ til at de ulike fylker og kommuner samarbeider om begge plannivåer, fylkesdelsplanene og reguleringsplanene. Dette fordi utredningsarbeidet også skal fange opp det tilliggende transportsystem for vei, fly og båt.

Som tillegg til de vurderinger som er foreslått (s. 29) vil vi nevne:

Hva skal skje med de deler av banen som ikke lenger vil være i bruk etter omleggingen?

Dersom nedlagte banestrekninger inneholder stasjonsbygninger, banevokterboliger, pakkhus og tilhørende bygninger, hva vil skje med disse?

Vi viser her til det samarbeidet som er igangsatt mellom NSB og Riksantikvaren om verneplan for NSB's bygninger. NSB bør ta initiativ til at relevante deler av verneplanen samordnes med KU-arbeidet.

Hvordan vil ulike miljøers arkitektoniske og kulturhistoriske særpreg påvirkes?

Hva vil være konsekvensen av nye stasjonsområder?

Hvordan vil nye trafikkårer påvirke arealbruken, og vil den trafikk disse årene genererer påvirke kulturmiljøet på en positiv eller negativ måte?

Vil det være nødvendig med registreringer av de virkninger økt støy/forurensning fra nye trafikk- og tilbringermønster kan få for kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap i planområdet?

Utrede mulige avbøtende tiltak.

#### **Pkt. 3.6.4.2 Næringsliv og sysselsetting, og**

#### **Pkt. 3.6.4.3 Utbyggingmønster og boligbygging.**

En egen delutredning skal belyse de viktigste virkninger

moderniseringen av banen vil få for sysselsetting og næringsliv i Vestfold/Grenlandsområdet.

Moderniseringen vil også kunne skape en betydelig utbygging av boliger som følge av næringsetablering, og som følge av at nye attraktive områder kan etableres ved omlegging av delstrekninger.

Den vekst i boliger, næring og service som kan forventes som følge av tiltaket, vil uansett utbyggingsmønster bety en økt nedbygging av arealer og dermed økt fare for konflikter med kulturminner.

Det er viktig at de momentene som er nevnt i pkt. 3.2 om stasjonslokalisering og utforming tas med og inngår i punktene over. Moderniseringen av banen endrer ikke bare forutsetningene for byene langs linja, men også for alle tettstedene.

Dersom utbygging skal skje som fortetting rundt eksisterende kommunikasjonsknutepunkt, vil det i hovedsak bety fortetting i byer og tettsteder. Fornminnene i tettstedene er ofte allerede nedbygget eller ødelagte. Eventuelle konflikter vil ligge i uberørte, ubebygde randsoner og grønnstrukturer.

Nyere tids kulturminner vil være strukturer, miljøer og enkeltelemer som beskriver stedets utgangspunkt og utviklingsfaser, og som det er ønskelig å bevare. Dette kan være gammel bebyggelse rundt jernbanen, gamle industriminne, den eldste sentrumsbebyggelsen og andre viktige kommunikasjonslinjer og anlegg.

Ved spredt utbygging, utbygging av nye felt i skog og utmark etter vanlig mønster de siste tiår, vil det være store muligheter for konflikter med kulturmiljøer, fornminner og utmarksminner fra nyere tid.

For andre nyere tids kulturminner vil spredt utbygging enkelte ganger komme i konflikt med gamle, verneverdige gårdsanlegg og landskap knyttet til disse. Det kan også være gamle veifar, fløtningsanlegg, dammer eller setre.

Det vil således være forskjelligartede typer av kulturminner som blir berørt ved de ulike bebyggelsesmønstre. Konsekvensutredningsprogrammet må fange opp de ulike aspekter som angår ulike typer kulturminner ved utbygging etter ulike typer utbyggingsmønstre.

De samfunnsmessige virkninger av tiltaket og dets virkninger på kulturminner kan best vurderes når de mulige utbyggingsområdene/fortettingsområdene er kvantifisert i forhold til hverandre og tilførselstrukturene som betjener disse.

I de vurderinger som skal gjøres vedr. arbeidsplasslokalisering og boligutbygging, og derved ved den regionale utvikling, er det viktig å kunne avklare:

Kan det etableres nye "bystrukturer" langs traséen?

Kan disse avlaste de eksisterende tettstedene?

Kan de eksisterende tettstedene videreutvikle seg uten for store konflikter med kulturminneverdier?

Hvordan vil en utvikling av tettsteder rundt stasjonene kunne gi positive resultater for kollektivtrafikken, og samtidig redusere konfliktene med kulturminner og kulturmiljøer gjennom intensivt arealbruk?

### **3.6.5 Konsekvenser i anleggsperioden.**

Det er viktig at tiltakets virkninger under anleggsfasen utredes, og at utredningen omhandler kulturminner og kulturmiljøer.

Spesielt er det plasseringen av de store masseuttakene fra nye tunneller som det er viktig å avklare, både midlertidig deponi og permanent lagring.

Det må videre utredes hvilke ulemper berørte kulturmiljøverdier blir utsatt for.

### **3.9 Framdrift for utredningen.**

Både når det gjelder den "grovmaskede" og den "finmaskede" konsekvensutredning synes disse å ha liten innvirkning på planprosessen, og ser ikke ut til å kunne ha noen som helst innflytelse på den videre planlegging.

I h.h.t. til viste skjema for framdrift (s.34) vil konsekvensutredningen komme ca. ett år etter at planarbeidet tar til. Dette vil ha som følge at KU-fasen blir undervurdert i forhold det øvrige planarbeidet.

Det er helt på det rene at utredning av kulturminner tar tid. Dessuten er feltarbeidene sesongbestemte. Slike utredninger må skje innenfor KU-systemet. Vi vil her peke på det utredningsansvar tiltakshaver har etter kulturminneloven.

Riksantikvaren mener at når det legges et så betydelig arbeide fra tiltakshavers side i å konsekvensutrede tiltaket, må dette også gjenspeile seg i planarbeidet.

En forutsetter således at konsekvensutredningene godkjennes før de enkelte fylkesdels- og kommunedelplaner vedtas. Vi forutsetter også at resultatene av KU-arbeidet skal integreres i planforslaget slik at den faglige hensikten med KU kan bli ivaretatt på en forsvarlig måte.

### **Pkt. 4.5. - "FINMASKET" KONSEKVENsutREDNING.**

Den "finmaskede" KU vil inngå i kommunedel-/reguleringplaner og skal være innspill til dette planarbeidet. Det er vesentlig at den "finmaskede" KU gjenspeiler problemavklaringene i den "grovmaskede" KU. Programmet for den "grovmaskede" KU bør derfor danne grunnlag og utgangspunkt for den "finmaskede" KU. I pkt. 4.3 pekes det på at linjeføring og stasjonslokalisering

i den enkelte by/tettsted vil være en sentral problemstilling. Man legger opp til egne analyser for byene, men Riksantikvaren vil se det som formålstjenlig at dette også burde omfatte alle tettstedene.

De analyser som skal belyse byenes/tettstedenes fysiske form og innhold, samt jernbanens linjeføring og stasjonenes plassering og de trafikkstrukturer som tiltaket genererer, må inngå som en del av de konsekvenser som skal utredes under pkt. 4.5.1.4.

Fordi valg av linjeføring skjer som en del av fylkesplanleggingen, er det naturlig at dette vil få konsekvenser for valg av utbyggingsmønster for boligbygging, næring og service, og derved også for kulturminner og kulturmiljøer.


Valg av trasè vil naturligvis også påvirke den enkelte kommunedel-/ reguleringsplan, og tilsier at pkt. 4.5.3.2 næringsliv og sysselsetting og pkt. 4.5.3.3 utbyggingsmønster og boligbygging må utredes med de virkninger de vil få for kulturminner og kulturmiljøer.

Riksantikvaren mener at helhet og oversikt for hele banestrekningen vil svekkes fordi den "finmaskede" KU bare omhandler en enkelt del av banestrekningen. Vi anser dette utilstrekkelig for å kunne avklare vesentlige faglige forhold.

For å kunne ivareta helheten er det viktig at kommuner og fylker kan samarbeide både på "grovmasket" og "finmasket" nivå.

Når det gjelder konsekvenser i anleggsfasen, og tidsrammene for KU i forhold til planprosessen forøvrig, gjelder det samme i "finmasket" som i "grovmasket" KU.

for Riksantikvaren

  
Harald K. Hermansen  
kst. avdelingsdirektør

  
Knut Skjeggstad

Saksbehandler: Jan Solgård, rådgiver.

Kopi: MD, Planavdelingen  
MD, NK-avdelingen  
DN  
STF  
Fylkesmannen i Buskerud  
Fylkesmannen i Vestfold  
Fylkesmannen i Telemark  
Byskerud fylkeskommune, kulturetaten  
Vestfold fylkeskommune, kulturetaten  
Telemark fylkeskommune, kulturetaten



## FYLKESMANNEN I BUSKERUD

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

NSB Hovedktr. - 5 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. .... 92/607 55.9	
Arkivbet. ....	

DERES REF.  
92/607 555.9

VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)  
Jnr. 3241/92 JE/  
Ark.nr. 714.3

DATO  
= 2 JUNI 1992

### MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Det vises til Deres brev av 27. mars 1992.

Fylkesmannen har følgende merknader til meldingen:

#### STØY

Det er i meldingen lagt opp til "...skjerming til 60 dBA ved eksisterende bebyggelse." Dette ambisjonsnivået synes å være satt for lavt. I påvente av nye retningslinjer for jernbanestøy ber en om at støyforhold vurderes i henhold til grenseverdiene i Miljøverndepartementets "Rundskriv T- /83- Retningslinjer for støy fra skinnegående trafikk - Planlegging og behandling etter bygningsloven (foreløpig utkast)".

Det planlegges en vesentlig opprusting og omlegging av jernbanetraseen der både togfrekvens og hastighet vil øke fra dagens forhold. De laveste støygrensene i retningslinjene bør derfor legges til grunn ved planlegging av støyreducerende tiltak. Der det ved opprusting av eksisterende trase ikke er mulig å tilfredsstillende disse grensene bør overskridelsen ikke være større enn 5 dBA.

Ved behandling av reguleringsplaner for en opprustet jernbanetrase er det aktuelt å kreve beregninger av støyforholdene med beskrivelse av de støyreducerende tiltak som er lagt til grunn. Beregningene bør presenteres med støykoter ved 55 og 60 dBA. Støyømfindtlig bebyggelse som vil bli utsatt for støynivå over 60 dBA bør avmerkes særskilt med støynivå utenfor den mest støyutsatte fasade. Der det ikke er mulig å tilfredsstillende anbefalte grenseverdier bør det gjøres rede for planlagte kompensierende tiltak som fasadeisolering og annet.



## VIBRASJONER

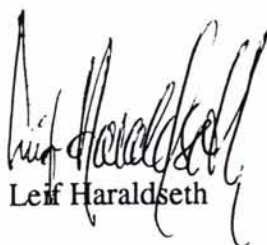
Der retningslinjenes minsteavstand til bebyggelse ikke kan overholdes, må det vurderes tiltak for begrensning av rystelser og lyd som forplantes gjennom grunnen.

## OVERSKUDDSMASSER

En plan for bruk av overskuddsmasser bør være med i konsekvensutredningene. Dette gjelder blant annet for den planlagte endringen av trase i Drammen. Behandling av overskuddsmasser i forbindelse med tunnelinnslaget er viktig her. Vi ber om at dette vurderes og utredes i forbindelse med planene for strekningen.

## KONKLUSJON

Den planlagte opprusting av Vestfoldbanen i Drammen kommune vil berøre et begrenset område og det ser ikke ut til at tiltaket vil medføre spesielt store konsekvenser for naturforvaltningsinteresser og støyforhold m.v. Fylkesmannen har ingen bemerkninger til det foreslåtte utredningsprogram, utover det som er nevnt vedrørende støy, vibrasjoner og disponering av overskuddsmasser.



Leif Haraldseth



Jan Rognbakke

Saksbehandlere: Anders J. Horgen, Jørund Enger

Gjenpart sendt:

Drammen kommune  
Buskerud fylkeskommune, Plan- og næringskontoret  
Direktoratet for naturforvaltning  
Statens forurensningstilsyn  
Statens vegvesen Buskerud



# FYLKESMANNEN I VESTFOLD

## MILJØVERNAVDELINGEN

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

NSB Hovedk	1162
- 5 JUNI 1992	
Sak/Doknr. ....	1162
Arkivbet.	

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 alternative 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 fylkesdelpane 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. hjertefrekvens, 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 lokaliteter 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 Vittersjøtjøna.

Når det gjelder dyreliv må vi anta 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 barrierевirkning 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 barrierевirkninger for daglig friluftsliv rundt by- og tettstedene. For å redusere barrierееffekten 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 CO<sup>2</sup> - produksjon. Stasjonene må ligge letttilgjengelig; helst i gang eller sykkelavstand for befolkingskonsentrasjonene og med mulighet for god tilbringertjeneste.

### **"FINMASKET" KONSEKVENsutredningsprogram 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 trafikksikkerhet, 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-, grunnvannsstømmer 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 tørrværsperioder, 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



# FYLKESMANNEN I TELEMARK

POSTADRESSE: Statens Hus, 3708 SKIEN - TELEFAX (03) 53 07 73

NSB Hovedkontor  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

NSB Hovedktr.		Kass.kode
- 3 JUNI 1992		
Sak/Doknr. ....	92/607/24	
Arkivbet. ....	2007	

DERES REF.

VÅR REF. VED SVAR  
1427 /92/TK/ 781

DATO

**2 JUNI 1992**

## MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN-SKIEN.

Vi viser til brev av 27.03.92 med melding om planutredning i henhold til bestemmelsene om konsekvensutredning i Plan og bygningslovens § 33.

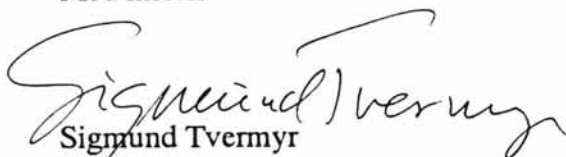
Fylkesmannen i Telemark mener at de tema som meldingen tar sikte på å utrede er dekkende for det behovet vi som forvaltningsmyndighet vil ha for å vurdere de endelige planene.

Det er en liten del av de nye planene som vil berøre Telemark fylke. Det begrenser seg til tunellmunningen og til knyttningen til eksisterende jernbanetrasee ved Eidanger. Vi vil ta opp et spesielt forhold som vi mener det er viktig at blir avklart i den videre planleggingen. Det gjelder bruken av de massene som blir tatt ut fra tunelltraseen mellom Farris og Eidanger. Dette vil etter vår vurdering dreie seg om store mengder og det er vesentlig at en finner en akseptabel bruk av disse massene.

Videre vil vi peke på at det er positivt at det legges opp til en vurdering av støyforholdene langs jernbanetraseen og at en legger de nye retningslinjene fra Miljøverndepartementet til grunn for tiltak.

Vi vil til slutt bemerke at vi ser meget positivt på planene om en raskere og mer moderne Vestfoldbane. Det vil kunne bety en overføring av reiser fra bil til jernbane for en mye større andel av reiser med start og endepunkt i Grenlandsregionen.

Med hilsen

  
Sigmund Tvermyr  
fylkesmiljøvern sjef

  
Tore Kildal  
prosjektleder

Saksbehandler, tlf: Tore Kildal, 03-586154

Embetsledelse ..... - Gjerpensgt. 20 \* (03) 58 61 10  
Kommunal- og admin.avd... - Gjerpensgt. 20 \* (03) 58 61 10  
Sosial- og familieavd..... - Gjerpensgt. 20 \* (03) 58 61 10

Beredskapsavd. .... - Gjerpensgt. 20 \* (03) 58 61 10  
Miljøvern avd. .... - Gjerpensgt. 18 \* (03) 58 61 10 - 58 61 51  
- Fylkeskartkontoret .... - Kongensgt. 31 \* (03) 52 50 60





## FYLKESMANNEN I VEST-AGDER

TINGHUSET, 4605 KRISTLANSAND S  
TLF 042/76000  
TELEFAXNR: 042/76001

NSB Strategi og Miljø  
Postboks 1162, Sentrum

0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
0 2 JUNI 1992	
Sak/Doknr. _____	19
Arkivbet. _____	

DERES REF

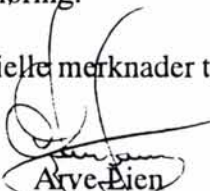
VÅR REF. (BES OPPGITT VED SVAR)  
750-92/01602/SØ/ic

DATO  
27. mai 1992

### MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN - HØRING

Det vises til Deres brev av 27.03.92 vedr. høring.

Fylkesmannen i Vest-Agder har ikke spesielle merknader til meldingen.

  
Arve Lien  
fung. fylkesmann

  
Stian Østvedt

Saksbehandler: Avd.sjef: Stian Østvedt, tlf. 042/76 353



NSB Hovedktr.	Kass.kode
1 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	9
Arkivbet.	

**BUSKERUD FYLKESKOMMUNE**

Haugesgate 89, 3020 Drammen  
Telefon (03) 80 85 00

## SAMFERDSELSADMINISTRASJONEN

Tlf. eksp: (03) 80 86 80  
Telefax: (03) 80 86 93

Saksbehandler: (03) 80 86 91

Anders Eggen

Vår dato: Vår ref:  
20.05.92

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

**MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN**

Vi viser til Deres brev dat. 27.03.92 vedr. melding om modernisering av vestfoldbanen på strekningen Drammen - Skien.

Meldingen ble behandlet i hovedutvalget for samferdsel i møte 13.05.92, og fra protokollen kan vi referere følgende enstemmige vedtak:

Hovedutvalget tar saksframlegget om konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen til orientering.

Dersom NSB ønsker å koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen forutsetter hovedutvalget for samferdsel i så fall at den delen av nåværende Sørlandsbane, strekningen Drammen - Kongsberg, som evt. mister noe av fjerntog-forbindelsen, må få nye IC-tog eller regiontog til erstatning for å dekke de regionale og lokale behov.

Vi viser til vedtaket, og imøteser underretning om videre behandling av saken.

Med hilsen

Harald Pedersen  
samferdselssjef

Anders Eggen  
konsulent

Vedlegg: Samferdselssjefens saksframlegg til hovedutvalget.

Motedato:  
13.05.92  
Saksbehandler:  
Anders Eggen

SAK NR. 0069

MELDING OM MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN  
DRAMMEN - SKIEN

Vedlegg: 1. NSBs brev datert 27.03.92.  
2. Fremdriftsplan for prosjektet

1. SAMMENDRAG

Trafikkøkningen på Vestfoldbanen har i de senere år vært stor. Bl.a. for å imotekomme ønskene om mer miljøprioritert samferdselspolitikk, er det nå behov for en vesentlig utbygging av jernbanen for å øke kapasiteten, redusere reisetiden og bedre regulariteten.

I henhold til plan og bygningslovens §33 har NSB laget et konsekvensutredningsprogram for tiltaket. Programmet skal beskrive tiltakets virkning på miljø, naturressurser og samfunn. I meldingen som er mottatt fra NSB er det beskrevet et forslag til et "grovmasket" konsekvensutredningsprogram til gjennomføringen i planutredningen/fylkesdelplanen. Det er også beskrevet et "finmasket" konsekvensutredningsprogram til gjennomføringen i arbeidet med reguleringsplaner for Sande og Skoger. En slik framgangsmåte er valgt da en har behov for å forsere planleggingen på disse to parsellene.

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

NSB ønsker i denne omgang å få eventuelle kommentarer til det fremlagte utredningsprogram og til de tema som er listet opp for "grovmasket" og "finmasket" konsekvensutredninger.

SAMFERDSELSSJEFENS FORSLAG TIL  
V E D T A K:

Hovedutvalget har ingen merknader til NSBs melding om konsekvensutredningsprogram for modernisert Vestfoldbane Drammen-Skien.

Drammen, 28.04.92

Harald Pedersen

## 2. BAKGRUNN

Vestfoldbanen har hatt en meget gunstig trafikkutvikling i de senere årene, og en utbygging vil gi en styrking av Inter City-tilbudet for hele Østlandsområdet. Utbygging vil gi positive effekter på en regional utvikling av næringsliv og bosetting.

Utbyggingen har som hovedprinsipp å utvikle banen med basis i det transporttilbud som gjelder i dag. Tiltaket vil bestå av kurveomlegginger og utbygging til dobbeltspor på strekningen Drammen - Larvik og ny trasè fra Larvik mot Grenland.

Formålet med meldingen som er mottatt er å informere om at NSB har igangsatt plan og utredningsarbeid for modernisering av Vestfoldbanen mellom Drammen og Skien. Hensikten med arbeidet er å framskaffe grunnlag for vurdering av tiltakets virkninger og anbefale løsning for utbyggingskonsept, trasèkorridor og driftsopplegg, samt å anbefale program for videre, mer detaljerte utredninger.

Programmet tar for seg hvordan NSB tenker å gjennomføre en mere detaljert undersøkelse som omhandler følgende emner:

- Trasealternativer og arealbruk
- Stasjonslokalisering og utforming
- Anleggskostnader og vedlikeholdskostnader
- Markedsanalyser og driftsopplegg
- Tiltakets konsekvenser for miljø
- Tiltakets konsekvenser for naturressurser
- Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser
- konsekvenser i anleggsperioden
- Sammenstillende analyser

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

Utbygging av Vestfoldbanen vil foregå i etapper, slik at de prosjekter som gir størst nytte/kostnadseffekt gjennomføres først. Tiltak for å øke kapasiteten og regulariteten vil derfor bli prioritert først, men all utbygging skal resultere i en moderne og fremtidsrettet trasè. Kapasitøkende tiltak vil også bestå av seksjonsvis utbygging av dobbeltspor.

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

## 3. SAMFERDSELSSJEFENS INNSTILLING

NSB utreder for tiden flere jernbaneprosjekter i Østlandsområdet. Storrelsen av og kostnadene ved disse prosjektene er store, og kravene til utredninger fra NSBs side er derfor omfattende. Som et av kravene er det utarbeidet konsekvensutredningsprogram for å få et bedre beslutningsgrunnlag for bestemmende myndigheter.

Samferdselssjefen har ingen merknader til de emner som konsekvens-utredningsprogrammet for Vestfoldbanen skal omfatte. Resultatet av utredningene er likevel av stor interesse ettersom utbedring av Vestfoldbanen vil ha betydning for trafikken over Drammen stasjon til/fra Oslo. Bedret fremkommelighet i Vestfold vil bety bedre regularitet i Drammen. NSB kalkulerer også med økt trafikk, som kan bety flere tog også for strekningen Drammen - Oslo.

Hovedutvalget ble også i sak 140/90 den 30.10.90 orientert om NSBs planer om modernisering av Vestfoldbanen. Det ble i samme sak orientert om planene om omlegging av Sørlandsbanen via Vestfold istedet for Kongsberg. I samferdselssjefens innstilling sto det følgende:

"Samferdselssjefen er kjent med den skepsis som har kommet frem fra distrikter langs Sørlandsbanen, som eventuelt kan komme til å miste "sine" nåværende fjerntog, dersom Sørlandstogene i stedet kommer til å bli kjørt over Vestfoldbanen.

Samferdselssjefen har imidlertid forståelse for, når markedsundersøkelser og lønnsomhetsberegninger kan forsvare det, at NSB ønsker å kople sammen Vestfold- og Sørlandsbanen til en mer tjenlig "link" mellom Oslo og Sørlandet.

Samferdselssjefen forutsetter i så fall at den delen av nåværende Sørlandsbanen som måtte miste noe av fjerntogforbindelsene, må få nye IC-tog eller Regiontog til erstatning for å dekke dette regionale og lokale behov.

I NSBs planutredningen for modernisering av Sørlandsbanen (jan.91), ble det konkludert med at det å kombinere innføring av IC-tog med 2-timers frekvens mellom Oslo og Kristiansand og samtidig knytte Sørlandsbanen sammen med Vestfoldbanen, er et lønnsomt prosjekt. Det ble i dette ruteopplegget forutsatt at togtilbudet mellom Oslo og Bo over Kongsberg blir oppretholdt som i dag. Men fra Bo til Neslandsvåtn, eventuelt til Sannidal, beholdes bare det lokaltoget som går der nå. Det ble imidlertid konkludert med at det neppe er aktuelt å påbegynne prosjektet før Vestfoldbanen er modernisert.

Ut fra disse signalene kan en trekke konklusjonen om at sammenknyttingen av Vestfold- og Sørlandsbanen ligger langt frem i tid.

Samferdselssjefen er oppmerksom på at modernisering av Vestfoldbanen er et prosjekt som konkurrerer mot flere store, og lønnsomme prosjekter om NSBs bevilgninger. Det må likevel anses som en fordel at NSB ligger i forkant av bevilgende myndigheter i planprosessen. Dette gjør sitt til at en sitter med en "plan-reserve" dersom det skulle komme midler til økt satsing på utbygging av jernbanen.

**BUSKERUD FYLKESKOMMUNE**  
Haugesgate 89, 3020 Drammen  
Telefon (03) 80 85 00

NYTT TLF.NR: (03) 80 85 00

PLAN- OG NÆRINGSKONTORET  
Telefon (03) 80 87 00  
Telefax (03) 80 86 76

Vår dato: 20.05.92  
Deres dato: 27.03.92  
Vår ref.: 981/92 MT/-  
Deres ref.: 92/607; 555.9

<b>NSB Hovedktr.</b> 22 MAI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. Arkivbet.	

NSB Strategi og Miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 Oslo

#### MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Buskerud fylkeskommunes hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål har behandlet "Melding om modernisert vestfoldbane Drammen - Skien" i sitt møte den 06.05.92, og fattet følgende vedtak:

"Buskerud fylkeskommune v/hovedutvalg for nærings-, ressurs og miljøspørsmål har mottatt "Vestfoldbanen Drammen-Skien, melding etter plan- og bygningslovens § 33 - konsekvensutredninger" og uttaler følgende:

Det er i meldingen lagt opp til en god og grundig planprosess med uttømmende konsekvensutredninger. Særlig positivt er det at det legges opp til utstrakt samarbeid med de berørte fylker i utredningsfasen.

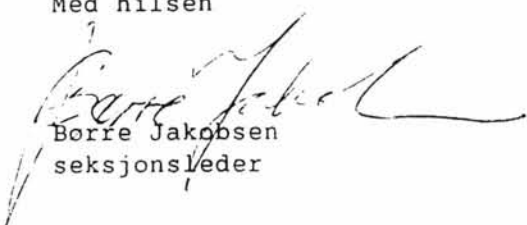
I det "grovmaskede" utredningsprogrammet bør også samfunnsmessige konsekvenser for Drammensområdet ved vekst i Vestfoldbyene utredes.

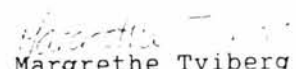
Regionale konsekvenser for jernbaneforbindelse til Kongsberg - området bør klargjøres ved utbygging av Vestfoldbanen, og evt. framtidige planer om omlegging av Sørlandsbanen.

Lokale samfunnskonskvenser ved lokalisering av NSBs anlegg og terminaler osv. bør berøres i det "finmaskede" utredningsprogrammet.

Det foreligger i dag allerede vedtatt reguleringsplan for linjeomlegginga i forbindelse med Vegvesnets planer for E18 - utbyggingen ved Skoger. Det anbefales at planprosessen koordineres bedre, slik at konsekvensutredninger kommer i forkant av planutarbeidelsen. "

Med hilsen

  
Borre Jakobsen  
seksjonsleder

  
Margrethe Tviberg  
avdelingsingenior

Saksbehandler: Margrethe Tviberg. Direkte innvalgsnr.: (03) 808718

VEDLEGG: Utskrift av protokoll fra møte i hovedutvalg for nærings-,

PROTOKOLL

Møte i Buskerud fylkeskommunes hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål i Drammen 6. mai 1992.

Disse møtte:

Arbeiderpartiet.....: Ivar Reinton (som ledet møtet)  
Torild Kristiansen Bye  
Anthony Kallevig  
Halvard Reiersgård  
Anna Støvern (vara)

Høyre.....: Trond Helleland  
Magne Nesset  
Mimi S. Knudsen

Pensjonistpartiet.....: Finn Sjøgren

Senterpartiet.....: Berit Sandvik

Venstre.....: Åshild Lunåshaug

Sosialistisk Venstreparti: Stein Oddvar Rasmussen

Fra plan- og næringskontoret møtte fungerende plan- og næringssjef Knut Brekke, seksjonsleder Kay Bjerke(v/protokollen) og seksjonsleder Børre Jakobsen. Dessuten møtte kontorsjef Anne-Lise Langeland for fylkesarbeidssjefen. Avdelingsleder Gunnar Fredriksen møtte for fylkeslandbrukssjefen. Fylkesturistsjef Erik Breili møtte for Buskerud Reiselivsråd.

SAK NR. 0052

VESTFOLDBANEN DRAMMEN-SKIEN, MELDING ETTER PLAN- OG BYGNINGSLOVENS § 33, KONSEKVENSUTREDNINGER.

Plan- og næringssjefen foreslo at hovedutvalget for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål gjør slikt

vedtak:

- 1 Buskerud Fylkeskommune v/hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål har mottatt "Vestfoldbanen Drammen-Skien, melding etter plan- og bygningslovens 33 - konsekvensutredninger" og uttaler følgende:



- 2 Det er i meldingen lagt opp til en god og grundig planprosess med uttømmende konsekvensutredninger. Særlig positivt er det at det legges opp til utstrakt samarbeid med de berørte fylker i utredningsfasen.
- 3 I det "grovmaskede" utredningsprogrammet bør også samfunnsmessige konsekvenser for Drammensområdet ved vekst i Vestfoldbyene vurderes.
- 4 Lokale samfunnskonskvenser ved lokalisering av NSBs anlegg og terminaler osv. bør berøres i det "finmaskede" utredningsprogrammet.
- 5 Det foreligger i dag allerede vedtatt reguleringsplan for linjeomlegginga i forbindelse med Vegvesnets planer for E-18 - utbyggingen ved Skoger.  
Det anbefales at planprosessen koordineres bedre slik at konsekvensutredninger kommer i forkant av planutarbeidelsen.

Administrasjonen fremmet i møte følgende tilleggsforslag til punkt 3:

Regionale konsekvenser for jernbaneforbindelse til Kongsberg-området bør klargjøres ved utbygging av Vestfoldbanen, og evt. framtidige planer om omlegging av Sørlandsbanen.

Administrasjonens forslag med tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt, og vedtaket kom således til å lyde:

- 1 Buskerud Fylkeskommune v/hovedutvalg for nærings-, ressurs- og miljøspørsmål har mottatt "Vestfoldbanen Drammen-Skien, melding etter plan- og bygningslovens 33 - konsekvensutredninger" og uttaler følgende:
  - 2 Det er i meldingen lagt opp til en god og grundig planprosess med uttømmende konsekvensutredninger. Særlig positivt er det at det legges opp til utstrakt samarbeid med de berørte fylker i utredningsfasen.
  - 3 I det "grovmaskede" utredningsprogrammet bør også samfunnsmessige konsekvenser for Drammensområdet ved vekst i Vestfoldbyene vurderes.

Regionale konsekvenser for jernbaneforbindelse til Kongsberg-området bør klargjøres ved utbygging av Vestfoldbanen, og evt. framtidige planer om omlegging av Sørlandsbanen.
- 4 Lokale samfunnskonskvenser ved lokalisering av NSBs anlegg og terminaler osv. bør berøres i det "finmaskede" utredningsprogrammet.
- 5 Det foreligger i dag allerede vedtatt reguleringsplan for linjeomlegginga i forbindelse med Vegvesnets planer for E-18 - utbyggingen ved Skoger.  
Det anbefales at planprosessen koordineres bedre slik at konsekvensutredninger kommer i forkant av planutarbeidelsen.



VESTFOLD FYLKESKommUNE  
FYLKESRÅDMANNEN

<b>NSB Hovedktr.</b> 02 JUNI 1992	Kass.kode
Søk/Doknr. Arkivbet.	

Telefon: (033) 16 110  
Telefax: (033) 15 905

Svend Foynsgt. 9  
3100 Tønsberg

NSB - Strategi og miljø,  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 OSLO.

Deres ref.	Deres brev	Vår ref.	Dato
5195a	bt/jnr.1885/92 ark.822.		27.05.92

FU-sak 118/92: NSB - MELDING OM MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN  
DRAMMEN - SKIEN - UTTALELSE.

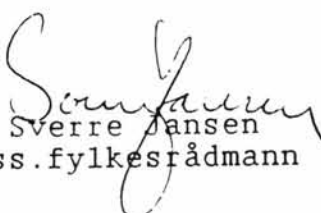
Det vises til NSB's oversendelse.

Vedlagt følger avtrykk av fylkesrådmannens forelegg til fylkesutvalget i ovennevnte sak nr. 118/92, påført fylkesutvalgets vedtak.

Meldingen ble behandlet av fylkesutvalget i møte 25.05.92 hvor fylkesrådmannens innstilling ble vedtatt med den endring at ordet "eventuell" utgår i innstillingens pkt. 2.

Vedtaket pkt. 2 lyder nå slik:

- "Videre utredning og planlegging må se trasevalg og stasjonsmønster, evt. 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 framtiden."

  
Sverre Jansen  
ass.fylkesrådmann

Vedlegg.

Forøvrig har Statens vegkontor, Vestfold som målsetting de senere år å oppnå 55 dB(A) som utendørsnivå i forbindelse med veianlegg. Det samme ambisjonsnivået bør av denne grunn også legges til grunn i forbindelse med moderniseringen av Vestfold- banen. Jeg kan ikke noen viktig grunn til å akseptere noen form for jernbane"bonus".

Støyberegningene bør derfor vise antall boliger med utendørs jernbanestøy over 55 dB(A), men da støynivå over 65 dB(A) er meget generende, bør også 70 dB(A)-støykoten for alle alternativer konstrueres.

Lokalklimatologiske vurderinger: (pkt. 3.6.2.2)(4.5.1.2)  
Det anbefales at de lokalklimatologiske undersøkelsene utføres som regional/lokal klimakartlegging etter samme prinsipper som fremgår av NBI arb.rapport 14/1978.

Detaljeringsgrad/Kartmålestokk: (pkt. 3.1)  
Det er foreslått kartmålestokk 1:50.000 eller 1:10.000 for utredning av traséalternativene. Jeg kan vanskelig se at konsekvensene av alternativene kan fremgå i målestokk 1:50.000 (kartverk M 711-serien). Det samme gjelder landskapsregionens karakter og sårbarhet (s. 27). Målestokken kan brukes i forbindelse med oversiktspresentasjoner.  
Lengdemålestokk 1:10.000 (basert på økonomisk kartverk) og høydemålestokk 1:1.000 vil være brukbar, men jeg viser til at Statens Vegvesen, Vestfold, vanligvis utarbeider sine hoved- planer i mål 1:5.000 (økonomisk kartverk) som senere ned- fotograferes til f.eks. 1:10.000). Landbruksvurderinger fore- ligger i mål 1:20.000.

Kulturminneregistreringen:

I meldingen er det trukket opp en generell "grovmasket" program- forklaring m.h.t.kulturminnevernutredning. I store trekk finner jeg at at mange av fylkeskultursjefens innspill i forkant til meldingen nå er ført videre i meldingen. Jeg regner derfor med fortsatt godt samarbeide med NSB i forhold til den konsekvensutredning som vil være en naturlig del av det fortsatte arbeidet.

Fylkeskultursjefen ønsker imidlertid å komplettere meldingen gjennom å legge frem forslag til et mere detaljert program for kulturminnevern-utredning og hvordan den kan gjennomføres.

Et slikt program må nødvendigvis diskuteres med Riksantikvarean som er faglig hovedansvarlig for arbeidene med konsekvens- utredninger etter PBL § 33-3. Jeg gir min tilslutning til at fylkeskultursjefens innspill vedrørende utredningsprogrammet blir presentert i et notat direkte til NSB.

Fylkesrådmannens innstilling:

1. Forslaget til konsekvensutredningsprogram som framgår 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, evt. 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 eventuell tverrforbindelse mellom Vestfold og Østfold med jernbane på en slik måte at dette kan bli mulig i framtiden.
3. Forøvrig vises det til fylkesrådmannens bemerkninger.

FYLKESRÅDMANNEN I VESTFOLD, Tønsberg, 15, mai 1992

Bjørn Walle

Bjørn Torkildsen

Vedlegg

FYLKESUTVALGETS MØTE 25. MAI 1992

Representanten Bjerknes foreslo at ordet "eventuell" utgår i innstillingens pkt. 2.

FYLKESUTVALGETS VEDTAK 25. MAI 1992

Fylkesrådmannens innstilling pkt. 1 og 3 enstemmig vedtatt. Fylkesrådmannens innstilling pkt. 2 dog slik at ordet eventuell utgår, vedtatt med 7 mot 4 stemmer avgitt for fylkesrådmannens innstilling.



VESTFOLD FYLKESKOMMUNE

Fylkesrådmannens forelegg til  
FYLKESUTVALGET

Sak FU 118/92A

822  
BT/RO  
3170A

Møte 25.05.92

NSB - UTTALELSE OM MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN  
DRAMMEN-SKIEN, UTTALELSE

Vestfold fylkeskommune har mottatt melding etter Plan- og bygningslovens (PBL) § 33-3 (melding om konsekvensutredning) om at NSB arbeider med en planutredning for modernisering av Vestfoldbanen Drammen-Skien. Meldingen vil samtidig være utlagt til offentlig eftersyn i perioden 31.mars til 31.mai 1992.

Meldingen er videre ment å skulle gi fylkene, kommunene og andre interessenter i planarbeidet informasjon om innhold og fremdrift av det forestående plan- og utredningsarbeide, samtidig som tiltakshaver (NSB) ønsker å få fastlagt og godkjent det foreslåtte konsekvensutredningsprogramet for prosjektet i forbindelse med høringen av denne meldingen. En konsekvenutredning skal beskrive tiltakets virkning på miljø, naturresurser og samfunn. Det endelige konsekvensutredningsprogram fastsettes av NSB Hovedkontoret i samråd med Miljøverndepartementet. (Samferdselsdepartementet har delegert sin myndighet som fagdepartementet til NSB Hovedkontoret.)

Det er viktig å være oppmerksom på at det er gjennom høring av melding en kan peke på eventuelle behov for utredninger, eller komme med merknader til til utbyggers forslag til utredningsprogram. Etter at høringen er over, vil det normalt ikke være anledning til å komme med ytterligere forslag til utredningsprogram.

Høringsinstansene skal i denne forbindelse vurdere utbyggers beskrivelse av de virkninger tiltaket kan få, og peke på eventuelle mangler.

Det er av særlig interesse å få kommentarer til det fremlagte utredningsprogram og til de temaer som er listet opp for henholdsvis "grovmasket" konsekvensutredningsprogram for

utredningen/fylkesdelsplanen (kap.3.6) og og "finmasket" konsekvensutredningsprogram til gjennomføring i arbeidet med reguleringsplaner for Sande og Skoger (kap.4.5).

Meldingen vedlegges til fylkesutvalgets medlemmer.

Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelsplaner etter reglene i PBL § 19, med tilhørende konsekvensutredning for de berørte fylker. Spørsmålet om bruk av fylkesdelsplan har vært diskutert med fylkesordfører og fylkesrådmann som ser positivt på dette. Foruten tilrettelegging av planprosessen og gjennomføring av planbehandlingen forutsettes fylkeskommunen bare å fremskaffe bakgrunnsdata for kulturminnevern, friluftsliv og rekreasjon.

Fylkesrådmannen har forelagt meldingen for samferdselssjefen og fylkeskultursjefen. Samferdselssjefens uttalelse er gitt som melding til samferselsstyret (sak SS 9/92) og ligger ved saken som løst bilag..

De prinsipielle forholdene ved fylkeskultursjefens uttalelse er inntatt i saksforelegget. Et detaljert forslag til kulturminnevernutredning og gjennomføring vil bli sendt som notat direkte til NSB.

Fylkesrådmannen bemerker:

Moderniseringen av Vestfoldbanen er et av de mest betydningsfulle tiltak for utviklingen i fylket de siste tiårene. Det er derfor viktig å legge til rette for en god planprosess som kan sikre en rask framdrift i prosjektet samtidig som viktige samfunnshensyn ivaretas. Fylkeskommunen kan ha en sentral rolle i tilrettelegging av planprosessen gjennom utarbeidelsen av fylkesdelplan for Vestfoldbanen slik NSB legger opp til i meldingen.

Fylkeskommunen vil derfor prioritere arbeidet med fylkesdelplanen, og sørge for å involvere kommuner og statlige myndigheter i fylket samt næringsliv og organisasjoner som er berørt. Vi ser det også som helt avgjørende å få et godt samarbeid med NSB for å drive fram planarbeidet.

Nærmere opplegg og framdriftsplan for fylkesdelplanen vil bli lagt fram for behandling i fylkesutvalgets møte i juni.

Uttalelsene til foreliggende melding vil danne et hovedgrunnlag for det videre fylkesplanarbeid. Det er derfor av betydning at de viktigste utfordringer ved utbygging av Vestfoldbanen kommer fram i denne fasen.

Fylkesplanen for Vestfold beskriver tre tunge samfunnsmessige endringsprosesser som påvirker Vestfolds utvikling:

- Fortsatt sentralisering i bosettingsmønsteret
- Endringer i Vestfolds økonomiske og markedsmessige tilknytning til Oslofjordområdet og EF
- Miljøsektorens nye rolle som premiss for samfunnsmessig plan- legging og utbygging

Denne utviklingen tilsier bl.a. økt satsing på miljøvennlige og tidsbesparende transportløsninger både for personog godstrafikk.

Fylkesplanens langsiktige mål for å utnytte disse trendene til Vestfolds fordel er derfor : "Aktivt bruke samferdselstiltak til å fremme Vetsfolds regionaløkonomiske og miljømessige utvikling."

I planen er økt hastighet på Vestfoldbanen, bygging av dobbelt- spor, moderne stasjonsutforming og bedre tilbringertjeneste til toget prioriterte områder.

Utviklingen de siste par årene i Vestfold har gått i retning av redusert trafikk på E18 og betydelig økning i togtrafikken. Fremdeles er imidlertid trafikken med tog bare en liten del i forhold til vegtrafikken. Med den økningen i togtransport vi ser idag med tilhørende begynnende regularitetsproblemer og forsinkelser, er det et stort behov for utbygging av Vestfoldbanen til to spor og omlegginger av traseen slik at den kan tåle høyere hastigheter.

I meldingen formuleres målet med utbygging av Vestfoldbanen slik: Økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet. Dette er fullt ut i tråd med fylkesplanens vurderinger og mål.

Meldingen beskriver et forslag til konsekvensutredningsprogram. Jeg mener dette i hovedsak dekker de regionale forhold som det bør arbeides videre med gjennom konsekvensutredninger og fylkesdelplanlegging. Jeg vil imidlertid presisere noen elementer nærmere:

- Utbyggingen forventes å gi sterke føringer på utbyggingsmønsteret i fylket. For å konkretisere disse virkningene bør det framgå forventet trafikkøkning på de ulike strekninger, planlagt rutetilbud, persontrafikkens krav til stasjons- utforming og tilbringertjeneste (fra et regionalt synspunkt).
- Ulike trasealternativer og stasjonsmønsterets betydning for utbyggingsmønsteret. Jeg antar at dette blir et av hoved- elementene i fylkesdelplanleggingen og må derfor komme nærmere igjen for å definere hvordan dette skal gjøres. Arbeidet må gjøres ut fra en regional vinkling, men slik at kommunene gjøres istand til å vurdere hvilke konsekvenser ulike alternativer vil ha for dem.
- Lokalisering av godsterminal(er) og tilknytning til fylkets havner er viktige forhold som bare stikkordsmessig er nevnt i under pkt. 1.6.4., og godstrafikk generelt på s.13. Det er imidlertid ikke nevnt hvordan konsekvensene for næringsliv og sysselsetting vil inngå i den videre utredning/planlegging.
- Det fremgår at en eventuell ny stasjon for betjening av Torp flyplass vil bli vurdert nærmere i form av en separat del- utredning i samarbeid med fylkeskommunen. (omtalt under "andre mulige omlegninger" s.16). Konsekvenser for tracevalg, nåværende stasjoner i området og trafikkavviklingen i Stokke- Sandefjordregionen må belyses nærmere.

- Mulig tverrforbindelse under Oslofjorden med tilknytning til Østfoldbanen:  
Fylkestinget vedtok i januar 1991 (sak FT 7/91) å anmode vegsjefen om å legge fram en plan for å videreføre arbeidet med en bedre vegforbindelse mellom E6 i Østfold og E18 i Vestfold. Dette er gjort. I senere drøftinger er det klart kommet fram behov for at en slik tverrforbindelse også må omfatte jernbane. Det videre utrednings- og planarbeid i forbindelse med Vestfoldbanen bør derfor se nærmere på en sammenknytning av Vestfoldbanen med Østfoldbanen. Dette er også i tråd med det NSB uttaler i meldingen om høyhastighets- prosjekt mellom Oslo og Kornsjø (Østfoldbanen): "Skal Norge få del i den økonomiske vekst og de nye arbeidsplasser som skapes gjennom fjerningen av handelshindringer innenfor EF-området, kreves det ...Bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslofjordregionen, slik at denne kan utvikle seg til en slagkraftig storbyregion som kan ta opp konkurransen med byområdene på kontinentet." Utbyggingen av Vestfoldbanen må åpne for mulighet for tverr- forbindelse til Østfoldbanen i framtiden. Videre planlegging bør belyse hvordan dette kan skje. Det henstilles også om at slike vurderinger tas inn ved utbygging av Oslo-Kornsjø.
- Tilknytning til Sørlandsbanen bør også vurderes. For Vestfold er det viktig å få fram hvilke konsekvenser dette eventuelt vil ha for trasevalg og stasjonsmønster (f.eks. på grunn av krav om høyere hastighet gjennom Vestfold enn det det er lagt opp til i meldingen). For Vestfolds del er imidlertid arbeidet med økt hastighet og bedre regularitet på Vestfold- banen i forhold til idag, dvs. utbygging av to-spors jernbane og et hensiktsmessig stasjonsnett - den primære oppgaven.

Jeg finner det også riktig å peke på følgende teknisk/politiske forhold som bør legges til grunn i konsekvensutredningene:

Støy. (pkt. 3.6.2.3/4.5.1.3)

Det legges opp til å beregne støykurver på 60 dB(A) for delstrekninger. I tillegg vil det bli foretatt (tilsvarende forenklete) beregninger for 55 dB(A)-utbredelsen på noen kritiske snitt. (pkt. 3.6.2.3). Grensen for tiltak utendørs settes til 60 dB(A). (pkt. 4.5.1.3).

Miljøverndepartementets retningslinjer for vegtrafikkstøy (1979) angir intervallet 55-60 dB(A) som grenseverdi for utendørs støy i boligområder. NSB's støygrenser følger således den øvre grense i intervallet.

Jeg er imidlertid kjent med at Miljøverndepartementet arbeider med nye retningslinjer for veitrafikkstøy og støy fra skinne- gående trafikk. For veitrafikkstøy vil forslaget være 55 dB(A) for utendørs støynivå. Da det er rimelig grunn til å anta at det samme støygrensen vil bli lagt til grunn også for skinnegående trafikk, bør denne støygrensen også gjennomføres i forbindelse med utredningene/planarbeidet for utbedring av Vestfoldbanen.





NSB Hovedktr.		Kass.kod.
- 9 JUNI 1992		
Sak/Doknr.	92/607	2
Arkivbet.	555.9	

Telefon: (033) 13 333  
Telefax: (033) 14 395

Øvre Langgt. 25  
3100 Tønsberg  
Postboks 688  
3101 Tønsberg

NSB - Strategi og miljø,  
Postboks 1162, Sentrum  
0170 OSLO 1

Deres ref.	Deres brev	Vår ref.	Dato
		Jnr: 1404 / 92	05.06.1992
		Ark: 712	
		JL/-	

MELDING OM MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN. DRAMMEN -  
SKIEN - UTTALELSE. FYLKESKULTURSJEFENS MERKNADER VEDR.  
UTREDNINGSPROGRAM.

Det vises til melding om tiltak, datert 31.03.1992, og til Fylkesutvalgets vedtak i sak FU 118/92A, 25. mai 1992 (oversendelse fra fylkesrådmannen til NSB 27.05.1992), og særskilt til fylkesrådmannens merknader under pkt "Kulturminneregistreringen".

Fylkeskultursjefen oversender herved, i tråd med utvalgsaken forslag til detaljert program for kulturminnevern-utredning.

  
Halvard Kausland

Saksbehandlere: Jan Lindh

Vedlegg

Gjenpart: Fylkesrådmannen v/fylkesreg.arkitekt, her  
NSB, Banregionen sør, Plansekretariatet, Strømse torv 1,  
3006 Drammen

## FYLKESKULTURSJEFEN I VESTFOLD:

NSB - MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN.  
KULTURMINNEREGISTRERING - UTREDNING I FORBINDELSE MED  
KONSEKVENsutredning.

Fylkeskultursjefen ønsker med dette å presisere enkelte detaljer som må tas med i et undersøkelsesprogram for konsekvensutredning i forbindelse med modernisering av Vestfoldbanen.

I meldingen er det trukket opp en generell "grovmasket" programforklaring m.h.t. kulturminnevernutredning. I store trekk finner Fylkeskultursjefen at mange av våre innspill i forkant til meldingen nå er ført videre i meldingen. Vi regner derfor med fortsatt samarbeide med NSB i forhold til den konsekvensutredning som vi ser som en naturlig del av det fortsatte arbeidet. Fylkeskultursjefen forutsetter at konsekvensene av tiltak er utredet før evt. reguleringsplaner (med unntak av parsellene ved Skoger og Sande) blir utarbeidet.

I det følgende vil Fylkeskultursjefen imidlertid legge frem forslag til et mer detaljert program for kulturminnevernutredning og hvordan den kan gjennomføres.

### Generelt.

En registrering av nyere tids kulturminner og forhistoriske, automatisk fredete kulturminner må gjennomføres i de områder som direkte eller indirekte vil berørt av tiltaket. Utredningen må avvikles i flere trinn og det er nødvendig å legge opp en strategi der de ulike arbeidsprosessene naturlig leder prosjektet videre.

Fylkeskultursjefen ser ikke bort fra at noen av arbeidstrinnene vil kunne gjennomføres parallellt. Man kan imidlertid ikke se bort fra at det i flere tilfeller vil være behov for å foreta undersøkelsene fordelt i flere trinn, og dermed over lenger perioder.

Fylkeskultursjefen antar at programmet også kan omfattes av arealer utenfor den ca. 1 mil brede sonen som er definert som analyseområdet, i de tilfeller der den nye jernbanens samfunnsmessige ringvirkninger kan påvises å strekke seg utenfor dette område. Dette er imidlertid behov som tidligst vil kunne bli avdekket ved selve utredningsarbeidet.

Vi mener at resultatet av et utredningsprogram om kulturminner må baseres på en samlet vurdering av de kulturlandskap (-soner eller -rom) som traséforslagene påvirker. Ved avgjøringen av landskapsrom eller soner skal ikke bare visuelle hensyn tas, men det historiske landskapet skal i like høy grad vurderes. Vurderingene av landskapene må baseres på verdien av de enkelte objektene (nyere tids kulturminner og forhistoriske, automatisk fredete kulturminner) i, og kulturhistorisk viten om landskapet. Det må foretas en vurdering av faktorenes inbyrdes samspill i en helhetlig kulturmiljø. Fylkeskultursjefen mener derfor at kulturminneregistreringene må utføres som et samlet prosjekt, med felles prosjektledelse. Naturmiljøet, topo-

grafi og ressurser danner vanligvis rammene for de materielle kultursporene og bør derfor trekkes inn i helhetsvurderingene ved utstrakt samarbeide med Fylkesmannens miljøvernavdeling og de lokale landbrukskontorene.

#### Fylkeskultursjefens forslag til program for kulturminneutredning.

Som nevnt ovenfor bør det i programmet forutsettes at kulturminneverdiene ses på under ett, med kulturlandskapet som ramme. Det er imidlertid nødvendig å foreta innsamling av data og annet grunnlagsmateriale separat for de ulike kulturminnetyper, fornminner og nyere tids kulturminner.

Først og fremst fordi gjennomgang og systematisering av eksisterende data må utføres utfra ulike kilder. Videre må vurderinger foretas utfra forskjellige kriterier. Feltarbeidets metodikk i registreringsarbeidet er også ulike for de ulike fagfelt som er representert innenfor kulturminnefamilien, men i feltfasen bør representantene for de ulike fagfeltene møtes for å konkret vurdere kandskapskvaliteter og -verdier.

Nedenfor vil programmet presenteres utfra de tre hovedområdene som utredningen skal omfatte; fornminner, nyere tids kulturminner, kulturlandskap.

#### 1) Fornminner

Med fornminner menes her spor etter menneskelig aktivitet som kan dateres, eller antas å være eldre enn 1537 (reformasjonen). I lov om kulturminner, § 4 gis det eksempler på ulike typer av fornminner.

Målsetningen med et første trinn i utredningsprogrammet skal være å registrere samtlige kjente fornminner innenfor 1 mil sonen. En grovplotting av kjente fornminner er foretatt som et forarbeide til meldingen om tiltak. Dette plot må imidlertid kompletteres. Det må samtidig foretas en dataregistrering med plot av løsfunn som er gjort innenfor 1 mil sonen. Dette vil være av stor vekt for å kunne foreta prognoser om ukjente og ikke-synlige fornminner innenfor området.

Selv om samtlige kommuner langs traseen er registrert for økonomisk kartverk kan vi forvente at en detaljregistrering vil gi oss en mengde nye funn. Dette er også erfaringene fra den omfattende registreringen for gassrørledningen til Østlandet, gjennomført 1990.

Langs de traseer som er aktuelle for vurdering må det derfor også foretas en detaljert nyregistrering for ukjente og ikke-synlige fornminner. Samtidig bør det foretas en kvalitetsvurdering av de kjente fornminnene etter ulike kriterier.

Registreringsfasen må ses som et arbeide fordelt over flere perioder. Gunstigste tiden for registrering i skogmark er f.eks. sen høst, snø- og telefri vinter eller tidlig vår, mens registrering på dyrket mark som regel må foregå på høsten. Etter en første feltperiode vil det være nødvendig med kompletterende undersøkelser i felt. I hele utredningsperioden må det drives flyrekognosering etter ikke-synlige fornminner, og prøvetaking for naturvitenskapelige analyser må tas i områder som kan antas å inneholde skjulte fornminner.

## 2) Nyere tids kulturminner.

Med hensyn til nyere tids kulturminner har de enkelte objektene sjelden samme verne- eller fredningsstatus som fornminnene. Kulturspor yngre enn reformasjonen - enten det er stående bygninger eller andre faste innretninger - har imidlertid stor betydning som sammenholdende element for forståelse av kulturlandskapet.

I hovedsak vil bygningsmassen bli gjenstand for vurdering. Grunnlagsmaterialet for vurdering finnes i høy grad allerede gjennom den omfattende SEFRAK-registreringen av hus eldre enn år 1900. I mange tilfeller må denne registrering kompletteres med åstedsbefaring for vurdering av det totale bygningsmiljøet og virkningen av jernbaneutbyggingen.

Innenfor analyseområdet vil det også være behov for kompletterende registreringer med særlig vekt lagt på andre typer kulturminner enn hus og bygningsmiljøer, som f.eks. kirker, og kirkegårder, hageanlegg og alleer, industrianlegg og andre tekniske anlegg, veier og andre spor etter kommunikasjon, forsvarsanlegg og vardeplasser, spor etter eldre former for landbruk som eldre husmannsplasser, steingarder, fegater, vanningshull, utmarks-fjøs, løer og kullmiler, skytestillinger, fiske- og fangstanlegg m.m. Det vil også være aktuelt å bedrive arkivstudier og intervjuer for kunne gi en historisk bakgrunn til bebyggelsen.

## 3) Kulturlandskap

I den totale vurderingen av landskapet vil de lokale stedsnavnene være av stor betydning. I mange tilfeller vil et lokalt navn kunne gi forklaring til eldre tiders bruk av et område, og dermed gi oss større forståelse for enkelte objekters plassering og betydning i helhetsmiljøet. En vesentlig del av utredningsarbeidet vil derfor omfatte stedsnavnregistrering.

Under begrepet kulturlandskap vil det også kunne foretas tettstedsanalyser m.h.t. påvirkning som f.eks. omlokalisering av en jernbanestasjon, nye barrierer eller fjernende av barrierer vil kunne innebære for et samfunns struktur og videre utvikling.

Registreringen av kulturminner under de tre hovedområdene: fornminner, nyere tids kulturminner og kulturlandskap må, som nevnt sys sammen i en sammenfattende helhetsvurdering der konsekvensene av jernbaneutbyggingen skisseres og der det på faglig grunnlag bør gis råd om behov, krav eller ønsker om avbøtende tiltak.



TELEMARK  
FYLKES-  
KOMMUNE

SAMFERDSELSETATEN  
FYLKESHUSET, 3706 SKIEN  
TLF. (03) 58 42 00  
TELEFAX (03) 52 99 55

NSB Strategi og Miljø  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 Oslo.

NSB Hovedktr.	Kass.kode
24 JUNI 1992	
Sak/Doknr. 19/92-43	
Arkivbet. 339	

Dykkar ref.:

Vår ref.:

Dato:

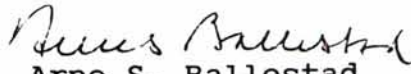
Jnr. 736/92/ASB/kåf/ark.820

22.06.92.

## Modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien

Ovennevnte sak ble behandlet i samferdselsutvalget 5. juni, sak 19/92, og seinare i fylkesutvalget 17. juni, sak 85/92.

./. Saksdokumentene med vedtak følger vedlagt.

  
Arne S. Ballestad  
Samferdselssjef

Saksbehandlar: A.S.Ballestad

Samferdselsutvalet

SAK NR. 19/92

**MELDING**

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, DRAMMEN - SKIEN.**

Bakgrunn.

NSB har sendt til høyring ei konsekvensutgreiing som gjeld utbetring av Vestfoldbanen. Høyringsfristen er sett til 1. juni, men etter avtale med leinga i NSB har vi fått forlengja fristen.

Meldinga er sendt medlemene i eigen ekspedisjon.

Dette er ei stor og viktig sak for Grenland og det har vore ein etter måten stor aktivitet omkring spørsmålet om jernbanesamband med Grenland både i retning Oslo og i retning Sørlandet. Saka kan naturleg sjåast innanfor ramma av den nye fylkesplanen for Telemark.

Plan- og miljøutvalet ga ei fråsegn i sak 6/92 til ein prosjektrapport frå NSB om modernisering av Sørlandsbanen der utvalet oppmoda NSB om å ta med eit alternativ med stor tyding for Grenlandsregionen (alt. 4). Dette alternativet er kome med i den siste planutgreiinga frå NSB når det gjeld nett denne saka.

Samferdslestaten innbaud NSB, Oslo, medlemene i samferdsleutvalet, ordførarane i Skien, Porsgrunn, Sauherad og Notodden til eit møte 12. mai om desse jernbanesakene i Telemark:

- 1) Utbetring av Vestfoldbanen
- 2) Samanknytting av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
- 3) Trafikkauken på Bratsbergbanen

I samband med at meldinga om Vestfoldbanen nå er sendt ut på høyring, kalte fylkeskommunen saman til eit samordningsmøte om saka 19. mai der Skien og Porsgrunn kommunar v/byplankontora, NHO Telemark, LO Telemark, samferdslekantoret og planseksjonen var representerte.

Det har gått føre seg eit prosjektarbeid lokalt i regi av "Vekst i Grenland" sidan oktober 1991. Vekst i Grenland er difor og trekt inn i arbeidet for i størst mogleg grad å samordne ei fråsegn frå dei ulike høyringsinstansane i Grenland.

Nedanstående saksutgreiing med framlegg til vedtak/fråsegn er utarbeidd på grunnlag av nemnde samråing.

Høyringsinstansane i Telemark gir sine eigne fråsegner, men den nemnde samordninga fører til at alle fråsegnene

nå synest å trekke i same lei, noko dei deltakande partane har lagt stor vekt på.

#### Om meldinga

Telemark fylkeskommune er svært nøgd med at NSB nå legg fram meldinga om moderniseringa av Vestfoldbanen. Fylkeskommunen er og samd i det konsekvensutgreiingsprogrammet som NSB her legg opp til.

Fylkeskommunen meiner det er viktig å få ei rett avveining og ei rett utbyggingsrekkefølge av dei ulike utbyggingsetappane på ein modernisert Vestfoldbane;

- bygging av tunnell mellom Larvik og Eidanger
- ei parsellvis opprusting av Vestfoldbanen fram til Larvik med anlegg av dobbeltspor på naudsynte delar av strekninga
- utbetring av kurvatur
- fullføring av dobbeltspor på heile strekninga.

Grenlandsregionen er eit av dei største tyngdepunkta i landet når det gjeld godstransport, og det er eit stort godspotensiale på bane til/frå regionen. Dette er nemnd i meldinga.

Regionen har og ein av dei største befolkningskonsentrasjonane på Austlandet med 90-100 000 menneske. Det er difor eit stort potensiale for auka persontransport i Inter City konseptet frå Grenland. Dette store potensialet kan best utløysast ved ei vesentleg senking av reisetida med tog mellom Grenland og Oslo.

Reisetida med bil når ein køyrer indre veg over Siljan/Sande til Oslo er nå ca 1 time kortare enn med Inter City toget.

Ein reduksjon i reisetid med toget på ein time eller meir, kjem til å endre konkuransetilhøvet tog/bil radikalt for denne Inter City strekninga.

Ei konsekvensutgreiing bør klargjere denne store følsemda (elastisiteten) som vi meiner er tilstades når det gjeld etterspurnaden bil/tog med omsyn på endringar i reisetid mellom Grenland og Vestfold/Oslo.

Ei samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i Grenlandsregionen kjem og til å utløyse eit stort transportpotensiale for heile Sørlandsregionen mellom Stavanger og Grenland/Vestfold/Oslo, både for personar og gods. Jfr. utdrag av rapport "Modernisering av Sørlandsbanen" datert 19.02.1992.

Fylkeskommunen meiner at det i det vidare konsekvensutgreiingsprogrammet må leggjast vekt på ei utgreiing der vinstene både når det gjeld transportøkonomi, miljø, samfunn/region for ein tunnel Larvik-Eidanger blir klarlagte, og der rekkefølge av dei ulike utbyggingsetappane for ei modernisering av heile Vestfoldbanen fram til Grenland avspeglar dette klart.

Utbetringa av Vestfoldbanen kjem i følgje meldinga til å "foregå i etapper, slik at dei prosjekta som gir størst nytte/kostnadseffekt gjennomførast først". Berekninga av nytte/kostnadseffekten for ein tunnel Larvik-Eidanger må både sjåast i samanheng med det store potensialet Grenland representerer når køyretida til Vestfold/Oslo blir kraftig redusert, og i samanheng med ei samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen der denne tunnelen er ein klar føresetnad.

Ei samankopling Vestfoldbanen-Sørlandsbanen får mykje å seie for utviklinga på heile strekninga Oslo-Vestfold-Grenland-Sørlandet-Stavanger. Dette er med på å understreke at Larvik-Eidanger tunnelen ikkje berre er svært viktig for Grenland, men og for ei kopling mot Kristiansand og Stavanger.

Dei tema som er lista opp under "grovmasket" og "finmasket" konsekvensvurderingar synest dekkjande. Fylkeskommunen er spesielt opptatt av at hovudtemaet "Tiltakets samfunnsmessige konsekvenser" med deltemaene "Næringsliv og sysselsetting" og "Utbyggingsmønster og boligbygging" i det grovmaska konsekvensutgreiingsprogrammet også blir tilfredsstillande utgreidd for Grenlandsregionen.

Samferdselssjefen rår samferdselsutvalet til slikt

v e d t a k:

1. Telemark fylkeskommune er svært nøgd med at NSB nå legg fram meldinga om konsekvensutgreiing ved moderniseringa av Vestfoldbanen. Fylkeskommunen er og samd i det konsekvensutgreiingsprogrammet som NSB her legg opp til.
2. Telemark fylkeskommune legg vekt på at det er viktig med ein samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og meiner dette styrkjer grunngevinga for ein tunnel Larvik-Eidanger. Fylkeskommunen oppmodar difor NSB til å ta ei slik vurdering med i det vidare arbeidet med å greie ut om konsekvensar og utbyggingsrekkefølge av tiltak.
3. Ein modernisert Vestfoldbane kjem til å få ein svært positiv verknad for den regionale utviklinga av Grenland både med tanke på næringsliv og utbyggingsmønster.
4. Telemark fylkeskommune er opptatt av at dei ulike utbyggingsetappane som til slutt fører fram til det "endelege produktet", ein dobbelspora, høgfarats Vestfoldbane fram til Grenland, kjem i rett rekkefølge. I dette høve må dei vurderingane som ligg til grunn for ein tunnel Larvik-Eidanger basere seg på det store potensialet Grenland representerer både når



det gjeld personar og gods. I dette potensialet må ein rekne med ein stor del av dei reisande som i dag nyttar bil mellom Grenland og Oslo.

**AVGJERD I SAMFERDSELSUTVALET 05.06.92:**

Harald Orekåsa sette fram følgjande framlegg som tillegg til pkt. 2 i framlegget frå samferdsels-sjefen:

"Telemark fylkeskommune forutsetter at Sørlandsbanen som idag går gjennom distrikts-Telemark, ikke blir nedprioritert som transportåre. Dette av hensyn til bosettingsmønster i Telemark."

Utvalet vart samde om å innarbeide i samferdselssjefen sitt framlegg i pkt. 1 første setning etter Vestfoldbanen:

"Drammen-Skien" etter oppmodning i skriv av 27.05.92 frå LO's distriktskontor.

VOTERING : Framlegget frå samferdselssjefen vart saman med tilleggsframlegget frå Orekåsa samrøystes vedteke.

Saksbehandlere: A.S.Ballestad/T.Fjeld

Fylkesutvalet

SAK NR. 85/92

**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN,  
DRAMMEN - SKIEN**

- ./.. NSB, v/avd. for Strategi og miljø, har med tilvisning til Plan- og bygningslovens § 33 sendt ut til høyring ein plan for modernisering av Vestfoldbanen.

I Telemark er planen sendt til ymse kommunar, Statens vegvesen, NHO, LO og Telemark fylkeskommune.

Fylkeskommunen har drøfta saka med Skien og Porsgrunn kommunar, NHO, LO og Vekst i Grenland. I dette møtet viste det seg å vera stor interesse for at høyringsinstansane skulle forsøke å utarbeide framlegg til felles konklusjonar i sine uttaler.

- Dette er gjort, og konklusjonane går fram av vedlagte ./.. saksdokument for samferdselssak nr. 19/92.

Samferdselsutvalet slutta seg enstemmig til tilrådinga frå samferdselssjefen med følgjande endringar:

Pkt. 1. I første setning tilføyast etter Vestfoldbanen: Drammen - Skien.

Pkt. 2. Tillegg:

Telemark fylkeskommune føreset at Sørlandsbanen som i dag går i gjennom distrikts-Telemark, ikkje blir nedprioritera som transportåre. Dette av omsyn til framtidens busetnadsmønster i Telemark.

Fylkesrådmannen har ingen spesielle merknader til saka ut over det som er nemnd i saksframstillinga.

Som saksopplysning kan nemnast at planleggjing og grunnerverv for tunnellprosjektet Larvik-Eidanger bør kunne gjerast raskt, då det vil vera få konflikhtar med berørte partar. Prosjektet bør derfor klargjerast snarast, slik at det kan startast opp om eventuelle andre høgre prioriterte prosjekt møter vanskar.

Eg rår fylkesutvalet til slik

fråsegn:

1. Telemark fylkeskommune er svært nøgd med at NSB nå legg fram meldinga om konsekvensutgreiing ved

moderniseringa av Vestfoldbanen, Drammen - Skien. Fylkeskommunen er og samd i det konsekvensutgreiingsprogrammet som NSB her legg opp til.

2. Telemark fylkeskommune legg vekt på at det er viktig med ein samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og meiner dette styrkjer grunngjevinga for ein tunnell Larvik-Eidanger. Fylkeskommunen oppmodar derfor NSB til å ta ei slik vurdering med i det vidare arbeidet med å greie ut om konsekvensar og utbyggjingsrekkjefølgje av tiltak. Telemark fylkeskommune føreset at Sørlandsbanen som i dag går i gjennom distrikts-Telemark, ikkje blir nedprioritert som transportåre. Dette av omsyn til framtidens busetnadsmønster i Telemark.
3. Ein modernisert Vestfoldbane kjem til å få ein svært positiv verknad for den regionale utviklinga av Grenland både med tanke på næringsliv og utbyggjingsmønster.
4. Telemark fylkeskommune er opptatt av dei ulike utbyggjingssetappane som til slutt fører fram til det "endelege produktet", ein dobbelspora, høgfarts Vestfoldbane fram til Grenland, kjem i rett rekkjefølgje. I dette høve må dei vurderingane som ligg til grunn for ein tunnell Larvik-Eidanger basere seg på det store potensialet Grenland representerer både når det gjeld personar og gods. I dette potensialet må ein rekne med ein stor del av dei reisande som i dag nyttar bil mellom Grenland og Oslo.

AVGJERD I FYLKESUTVALET I MØTE 17. JUNI 1992:

Tilrådinga frå fylkesrådmannen vart samrøystes vedteken.



**AUST-AGDER FYLKESKOMMUNE**  
**SAMFERDSELSETATEN**

<b>NSB Hovedktr.</b> 1 5 JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. Arkivbet.	38

Saksbehandler : Kjell A. Eidet  
Direkte innvalg : 04117422

NSB-Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 OSLO

Deres ref.: 92/607 555.9

Vår ref.: 700/92  
841.1

12.06.1992

**MELDING OM VESTFOLDBANEN - HØRINGSUTTAELSE**

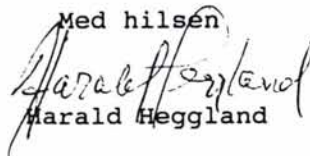
Vi viser til NSB's brev av 27.3.92.

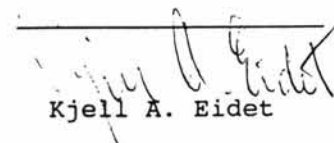
Fylkesutvalget i Aust-Agder har i møte 2.6.92 enstemmig avgitt følgende uttalelse til melding om planutredning vedrørende Vestfoldbanen :

"I forbindelse med planlegging og utbygging av Vestfoldbanen vil Aust-Agder fylkeskommune vise til planene om en sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved bygging av en ny banestrekning mellom Grenland og Skorstøl. Sammen med en modernisert Vestfoldbane vil en slik sammenkopling gi en forbedret og tidsmessig jernbane på strekningen Oslo-Stavanger.

I den videre planprosess for Vestfoldbanen må en sammenkopling med Sørlandsbanen legges til grunn slik at en tar hensyn til dette ved dimensjonering av banen, og ved trasévalg i Grenlandsområdet."

Særutskrift av saken vedlegges.

Med hilsen  
  
Marald Heggland

  
Kjell A. Eidet

Vedlegg



AUST-AGDER FYLKESKOMMUNE  
FYLKESRÅDMANNEN

POLITISK ORGAN: FYLKESUTVALGET			ÅPENT MØTE	X
MØTEDATO: 2. JUNI 1992			LUKKET MØTE	
SAK NR. 92	ARKIV NR.	IKKE OFFENTLIG Offl. §	OFFENT- LIG	X
ETAT/SAKSBEHANDLER : Samferdselsetaten/Kjell A. Eidet Fylkesrådmannen/Sverre Fosse				
BEHANDLET I : SAMFERDSELSUTVALGET: 21. MAI 1992 FYLKESUTVALGET: 2. JUNI 1992				

VESTFOLDBANEN - HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE MELDING

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen rår fylkesutvalget til å treffe slik

U t t a l e l s e :

I forbindelse med planlegging og utbygging av Vestfoldbanen vil Aust-Agder fylkeskommune vise til planene om en sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved bygging av en ny banestrekning mellom Grenland og Skorstøl. Sammen med en modernisert Vestfoldbane vil en slik sammenkopling gi en forbedret og tidsmessig jernbane på strekningen Oslo-Stavanger.

I den videre planprosess for Vestfoldbanen må en sammenkopling med Sørlandsbanen legges til grunn slik at en tar hensyn til dette ved dimensjonering av banen, og ved trasévalg i Grenlandsområdet.

.....

Fylkesrådmannens tilrådning ble enstemmig vedtatt.

## 2. SAKENS BAKGRUNN

NSB arbeider for tiden med en planutredning om modernisering av Vestfoldbanen. Målsettingen er at utredningen skal legges ut til offentlig høring høsten 1992. Etter plan- og bygningslovens bestemmelser (§ 33-3) har NSB som tiltakshaver utarbeidet en melding om planarbeidet. I meldingen er det lagt fram et utredningsprogram som NSB er særlig interessert i å få kommentarer til. Meldingen er bl.a. sendt Aust-Agder fylkeskommune til uttalelse. Meldingen følger saken som uttrykt vedlegg.

Formålet med meldingen er følgende :

- Gi infomasjoner om innhold og framdrift i det forestående planarbeidet til fylker, kommuner og andre interessenter
- Gi myndigheter og berørte parter anledning til å uttale seg og å påvirke innholdet i utredningsprogrammet.
- La høringsuttalelsene inngå som grunnlagsmateriale for det endelige utredningsprogram.

## 3. PROBLEMSTILLINGER

Planene om en sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved en ny linje mellom Grenland og Skorstøl, gjør at utbyggingen av Vestfoldbanen i høy grad er interessant også for Aust-Agder. Problemstillingen sett fra Aust-Agders side blir derfor å vise til de muligheter som en sammenkopling gir, og å sikre at planleggingen av Vestfoldbanen blir sett i en større sammenheng som en integrert prosess som omfatter hele strekningen Drammen-Grenland-Skorstøl-Stavanger.

## 4. HOVEDPREMISSER OG KONSEKVENSER

I meldingen er det satt opp følgende formål for satsing på jernbane :

- Transportøkonomi
- Kvalitetsforbedring av transportsystemet som ledd i regional utvikling
- Miljøpolitikk, herunder arealbruk
- Trafikksikkerhet

Særlig for å nå de miljøpolitiske mål, er økt bruk av jernbane interessant. Dette tilsier en prioritering av de befolkningsrike deler av landet der det både transportøkonomisk og miljømessig ligger til rette for satsing på jernbane. Inter-city trafikken i Østlandsområdet er derfor et satsingsområde for NSB. Vestfoldbanen inngår i dette opplegget.

Et av målene med utredningen er å beskrive jernbanens framtidige rolle i transportsystemet og de regionale konsekvenser dette vil kunne ha. Forutsetningene for planarbeidet er bl.a. å foreta en modernisering/-omlegging av den eksisterende Vestfoldbane til dobbeltspor.

På strekningen Larvik til Eidanger er det aktuelt med ny trasé, vesentlig i tunnel. Dette vil gi 12 km kortere bane. I utgangspunktet forutsettes dagens stoppmønster beholdt. Traséen planlegges til maksimalhastighet på 200 km/t, men det akspeters lavere traséstandard nær de største byene. Sentrumsnære stasjoner med overgangsmuligheter til annen kollektivtransport anses for å være svært viktig. Utbyggingen forutsettes å foregå gradvis slik at de delprosjektene som gir størst nytte/kostnadseffekt bli gjennomført først. Tidshorisonten for hele prosjektet er fullføring innen år 2010. Grove overslag viser et investeringsbehov på 4,5 - 5,5 milliarder kroner i dagens priser, i tillegg kommer nytt togmatriell.

Trafikken på Vestfoldbanen har økt kraftig i de seneste årene, men synes nå å raskt å nærme seg en kapasitetsgrense med dagens trasé. I dag har Vestfoldbanen årlig nær 1,5 millioner reisende. Ved en modernisering av banen som gir kortere reisetid og bedre regularitet, samt en sammenkopling med Sørlandsbanen, tyder foreløpige analyser på at antall reisende kan fordobles til ca 3 millioner reisende pr år.

Når det gjelder godstransport, er Grenland et stort vekstpotensiale for jernbanetransport. Redusert transporttid og økt lasteevne for tog betyr mye for næringslivet. Vestfoldbanen som en del av en framtidig Sørlandbane, vil gi store reduksjoner i kjøretid på strekningen Oslo-Stavanger. Denne strekningen er den hovedstrekning som NSB idag har størst problemer med å tilfredstille kundenes tidskrav.

Utredningsprogrammet for Vestfoldbanen vil i store trekk skje etter samme mønster som vegutredninger etter Vegloven. Det vil si at man må gå igjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur, trafikkgrunnlag, kostandsberegninger og konsekvensutredninger. Det er skissert et utredningsprogram som inneholder følgende punkter og som i hovedsak skal utarbeides i regi av NSB :

- Traséalternativer og arealbruk
- Stasjonslokalisering og utforming
- Anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- Markedsanalyser/driftsopplegg
- Transportkostnader
- Konsekvensutredningsprogram
  - konsekvenser for miljø
  - konsekvenser for naturressurser
  - samfunnsmessig konsekvenser
  - konsekvenser i anleggsperioden
- Sammenstillende analyser
- Program for videre planlegging

#### Kommentarer

I meldingen om Vestfoldbanen er idéen om en sammenkopling med Sørlandsbanen nevnt i noen sammenhenger, men sammenkoplingen har ikke fått noen vesentlig omtale. Dette er ikke så unaturlig siden meldingen omhandler planer for strekningen Drammen-Skien. Det synes ikke å være noe konflikt hverken mellom planene slik de foreligger til nå, eller det omtalte utredningsprogrammet, og planene om en sammenkopling med Sørlandsbanen. Fra Aust-Agder bør en gi en uttalelse hvor en framhever mulighetene for en sammenkopling med Sørlandsbanen og at en sammenkopling må ligge som en forutsetning i den videre planprosess for Vestfoldbanen slik at en hele tiden tar hensyn til dette ved dimensjonering og utforming av Vestfoldbanen.

## 5. TIDLIGERE BEHANDLING

Samferdelsutvalget behandlet saken i møte 21.5.92. Saken var sendt ut fra samferdselssjefen med følgende forslag til uttalelse :

"I forbindelse med planlegging og utbygging av Vestfoldbanen vil Aust-Agder fylkeskommune vise til planene om en sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved bygging av en ny banestrekning mellom Grenland og Skorstøl. Sammen med en modernisert Vestfoldbane vil en slik sammenkopling gi en forbedret og tidsmessig jernbane på strekningen Oslo-Stavanger.

I den videre planprosess for Vestfoldbanen må en mulig sammenkopling med Sørlandsbanen legges til grunn slik at en tar hensyn til dette ved dimensjonering av banen, og ved trasévalg i Grenlandsområdet."

Atle Hindar fremmet forslag om at ordet "mulig" sløyfes i siste setning. Samferdselssjefens forslag med Hindars endringsforslag ble enstemmig vedtatt.

Fylkesrådmannen forslag til uttalelse er i samsvar med samferdselsutvalgets vedtak.



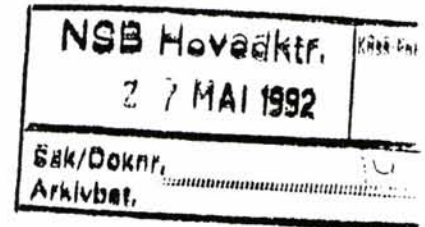




# DRAMMEN KOMMUNE

TEKNISK SEKTOR  
BYPLANKONTORET

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



A.nr. 504.021

Vår ref.AE

Dato. 22.5.92

## VESTFOLDBANEN - MELDING

### Generelt

Byplankontoret har ansvaret for å koordinere uttalelsene til meldinger ette Plan og bygningsloven i Drammen kommune.

Drammen kommune er meget positive til den utvidelse av togkapasiteten som nå planlegges, først ved bruene over elva, og nå videre nedover i Vestfold. Vi anser at Drammen har en både viktig og naturlig plass i kjeden av byer på denne "nye" Vestfoldbanen, og ser fram til de positive virkninger dette kan få for byen.

### Planprosessen

Som helhet anser vi det skisserte opplegg for gjennomføring av planprosessen for å være forbilledlig, og i henhold til Plan og bygningslovens intensjoner.

For Drammens vedkommende vil vi nevne noen punkter som kom opp på den interne drøftingen, uten at vi her tar stilling til prioritering av sakene. Vi har heller ikke tatt endelig stilling til på hvilket plannivå det er aktuelt med de forskjellige vurderingene.

### Traseen

Det er lite redgjort for traseen gjennom tettbebyggelsen i Drammen. Vi forutsetter at dette blir gjort på neste trinn i planprosessen (Kommunedelplan). De mange nærliggende boliger krever en "finmasket" konsekvensvurdering inne i byen.

## Tunell

Punktet over henger naturlig sammen med spørsmålet om hvordan jernbanens tunell utformes. (lengde, påslag etc.)

Ufra hesyn til støy og boliger bør flere tunell-lengder vurderes. F.eks, Smithestrom-Kobbervikdalen, "Bikkjestykket-Kobbervikdalen, Frydenhaug-Kobbervikdalen.

## Byplanmessige forhold

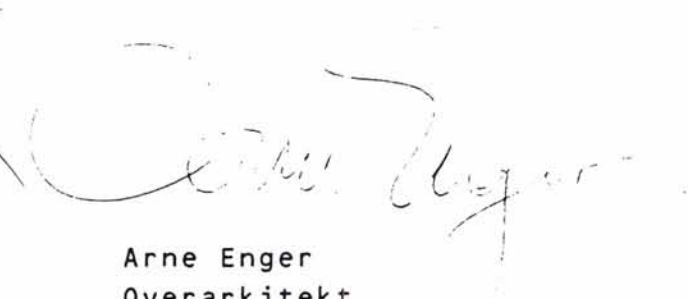
Byplanmessige konsekvenser forutsettes utredet for hele strekningen i byen, og ikke bare for stasjonsområdet.

## Støy og vibrasjoner

Støykart må lages som viser nå-situasjonen og (den nye situasjonen i et gitt år). Både ekvivalent-nivå 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 vibrasjonene redgjøres for.

Hilsen

  
Helge Wetterstad  
Seksjonsleder

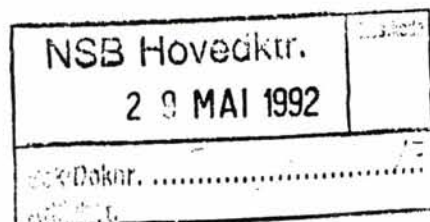
  
Arne Enger  
Overarkitekt



## SANDE KOMMUNE

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

NSB Hovedkontoret, Postboks 1162, Sentrum, 0107 Oslo  
Samferdselsminister Kjell Opseth  
Stortingets samferdselskomité  
Vestfolds stortingsrepresentanter  
Fylkesrådmannen i Vestfold, Svend Foynsgt. 9, 3100 Tønsberg  
NSB baneregion sør, Strømsø Torg, 3000 Drammen



### Modernisering av Vestfoldbanen - melding og forslag til konsekvensutredningsprogram - uttalelse.

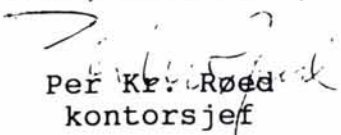
I møte 13. mai -92 behandlet Sande kommunestyre NSB's forslag til program for konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien og utbygging av dobbelt spor på to strekninger i Sande. Kommunestyret gir følgende uttalelse til forslagene:

1. Utredningen av de samfunnsmessige virkningene for næringsliv, sysselsetting, befolkningsutvikling, boligbygging og utbyggingsmønster må skje i nær kontakt med kommunene og gjennomføres med henblikk på senere bruk i kommuneplanarbeidet. Organisering og gjennomføring av utredningsarbeidet må baseres på disse forutsetninger.
2. Utredningene i pkt. 1 forutsettes å vise virkningene for hver av de eksisterende stasjoner med "nedslagsfelt" m.h.t. mulige endringer i stasjonsmønster, stoppmønster og togtilbud på Vestfoldbanen.
3. Som ledd i reguleringsarbeidet for stasjonsområdet i Sande forutsettes det at NSB utarbeider en oversiktsplan som viser stasjonsområdets plassering i sentrumsområdet og mulige framtidige utviklingsmuligheter for Sande sentrum
4. Det stilles krav om at NSB legger fram detaljert framdriftsplan for gjennomføring av reguleringsarbeidene i Sande kommune samt forslag til organsering og opplegg av kommunens deltakelse.
5. Situasjonen for kryssende trafikk forutsettes vurdert for hvert traséalternativ. Forholdene for gang- og sykkeltrafikk og skoleveier forutsettes vurdert spesielt.
6. Oversikt over berørte boligeiendommer og behovet for erstatningsboliger/tomter forutsettes utarbeidet.

7. Det forutsettes at nye forhold i Sande kommune som planutredningene/fylkesdelplanen måtte avdekke, blir tatt hensyn til i arbeidet med de pågående reguleringsplaner. Det endelig godkjente konsekvensutredningsprogram ("finmasket") forutsettes fullt ut gjort gjeldende for planarbeidet i Sande kommune.
8. Sande kommune vil sterkt understreke behovet for en rask realisering av dobbeltspor på Vestfoldbanen. Dette er nedfelt både i NSB's langtidsplaner og i fylkesplanen for Vestfold. Sande kommune vil gå i mot at andre kapitalkrevende NSB-prosjekter på en tilfeldig måte gis høyere prioritet og derved vil utsette realiseringen av dobbeltspor på Vestfoldbanen."

Forøvrig vises til rådmannens saksframlegg i K-sak 35/92, som vedlegges.

Sande kommune, rådmannen, den 25.05.92

  
Per Kr. Røed  
kontorsjef

Kopi til: Kommunene i Vestfold  
Teknisk sjef  
Skolesjefen  
Kultursjefen

SANDE KOMMUNE  
FORMANNSKAPET

Fra formannskapetets møteprotokoll  
den 6. mai 1992.

Fra kommunestyrets møteprotokoll  
den 13. mai 1992.

Av 25 medlemmer var 25 til stede (medregn. møtende varamedlemmer).

---

F-sak 80/92: MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - MELDING OG  
K-sak 35/92: FORSLAG TIL KONSEKVENsutREDNINGSPROGRAM - UTTALELSE.  
Ark. 721

---

#### Sammendrag.

Det foreslås uttalelse til NSB's forslag til program for konsekvensutredninger i forbindelse med modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien og utbygging av dobbelt spor på to strekninger i Sande.

Vedlegg: Melding om konsekvensutredninger av 31.03.92, NSB Hovedkontoret  
Informasjonsbrosjyren "Nye spor på Vestfoldbanen", NSB

#### Innledning.

NSB Hovedkontoret har utarbeidet melding etter Plan- og bygningslovens (Pbl) § 33-3 i forbindelse med planarbeid for modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien. Meldingen er ment å skulle gi fylkene, kommunene og andre interesserte i planarbeidet informasjon om innhold og framdrift av det forestående plan- og utredningsarbeid.

Meldingen inneholder forslag til konsekvensutredningsprogram både for planutredningen/fylkesdelplanen og for reguleringsarbeidet med to aktuelle delstrekninger i Sande kommune.

Melding og forslag til konsekvensutredningsprogram er 27.03.92 oversendt Sande kommune til høring. Høringsfristen er 01.06.92. Meldingen er samtidig lagt ut til offentlig ettersyn.

NSB ønsker å få fastlagt og godkjent det foreslåtte konsekvensutredningsprogram i forbindelse med høringen. Hovedvekten legges på forslaget til konsekvensutredningsprogram og opplegget av det videre planarbeid samt uttalelsen til disse punkter. For informasjon om prosjektet ellers vises i hovedsak til meldingen. Deler av dette vil være kjent fra arbeidet med Kommuneplanen 1991 - 2001 og de pågående reguleringsarbeider.

Det er imidlertid først nå NSB presenterer et samlet plan- og utredningsprogram for modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien. Det er forutsatt at plan- og utredningsarbeidet skal gjennomføres etter reglene for fylkesdelplaner etter Pbl. Forslag til planutredning/fylkesdelplan ventes å foreligge i løpet av september 1992 og skal være sluttbehandlet innen mars 1993. Planen vil fastlegge hovedprinsippene for trasé, kjøretid og utbyggingstakt. På grunnlag av planutredning/fylkesdelplan vil det deretter bli utarbeidet kommunedelplaner (for delstrekninger som bør ses i sammenheng) og reguleringsplaner for de enkelte byggetapper.

NSB er allerede i gang med detaljplanlegging av kurveutretting og utbygging til dobbelt spor på to delstrekninger i Sande kommune - Sande sentrum (Åsheim - Holm) og Skoger (Drammen grense - Gutu). Utarbeiding og behandling av reguleringsplaner for disse strekninger er forutsatt å skje parallelt med planutredningen/fylkesdelplanen. Byggestart er planlagt til april 1993, forutsatt nødvendige bevilgninger.

I planutredningen vil den resterende banestrekning gjennom kommunen bli vurdert. Kurveutretting/omlegging blir vurdert mellom Gutu og Åsheim samt syd for Holm. På resterende strekning, dvs. syd for Sande sentrum mot Holm vil man følge eksisterende trase.

#### Reglene for melding og konsekvensutredning.

Etter Plan- og bygningslovens kap. VII a skal det bl.a. i forbindelse med større investerings- og utbyggingstiltak sendes melding om tiltaket til det aktuelle fagdepartement, samt til fylkeskommune, fylkesmann og kommune. Departementet legger meldingen ut til offentlig ettersyn og sender den til uttalelse til berørte myndigheter og interesseorganisasjoner. Departementet avgjør på grunnlag av meldingen og uttalelsene til den, om det skal foretas konsekvensutredning og fastsetter utredningsprogram. Samferdselsdepartementet er i dette tilfelle fagdepartement. Samferdselsdepartementet har delegert sin myndighet og oppgaver i saken til NSB, Hovedkontoret.

Formålet med en konsekvensutredning er å klargjøre virkninger av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Utredningen skal sikre at virkningene blir tatt i betraktning under planlegging av tiltaket og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket kan gjennomføres.

#### Formål og forutsetninger for tiltaket.

Utbygging av jernbane blir sett som et virkemiddel i en mer miljøorientert samferdselspolitikk. Satsing på jernbane har imidlertid flere formål:

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

Ut fra disse mål er det i Norsk jernbaneplan 1990-93 prioritert 5 tiltak, herunder modernisering av Vestfoldbanen. Vestfoldbanen inngår i NSB's Inter City-opplegg, med Skien, Lillehammer og Halden som ytterpunkter. Utbygging av banestrekningene vil kunne bidra til å knytte hele Oslofjordområdet sammen til en fremtidsrettet storbyregion. Sammenknytning med Sørlandsbanen via Grenland er en framtidig mulighet.

Passasjertrafikken på Vestfoldbanen har økt fra 850.000 passasjerer årlig i 1978 til nesten 1,5 mill. i dag. Med nytt materiell, modernisert banestrekning og redusert kjøretid har NSB beregnet passasjertallet til 2,5 mill i år 2000 (3 mill. dersom Sørlandsbanen

tilknytted). Godstrafikken over Vestfoldbanen i dag 1.500 vogner pr. måned. Grenlandsområdet står for 50% av trafikken. Analyser av godsmarkedet viser potensiale for stor økning av transportmengden.

Moderniseringstiltaket omfatter kurveutretting/linjeomlegging og ombygging til dobbelt spor på flere strekninger i Vestfold, hvorav flere i Sande kommune, samt en tunnel direkte fra Larvik til Eidanger. Traséen planlegges ut fra maksimalhastighet på 200 km/t. Dagens stasjonsmønster er i utgangspunktet forutsatt beholdt. Prosjektet forutsetter en samtidig utvikling av stasjonene og legger vekt på gode overgangsmuligheter til annen kollektivtrafikk.

#### Foreløpige vurderinger av tiltakets virkninger.

I forbindelse med en planutredning NSB utførte i 1989, ble det i samarbeide med Vestfold fylkeskommune og fylkesmannen foretatt en grov kartlegging av tilgjengelig materiale for en del tema som tas opp i meldingen; så som vilttrekk, naturområder, stier, skiløyper og fornminner.

NSB har dessuten foretatt en del foreløpige konsekvensutredninger for miljø, naturressurser og samfunn.

#### Nærmere om plan/utredningsarbeidet.

Utredningsarbeidet vil i store trekk skje med form og innhold som vegutredninger etter Vegloven. Dette vil si at man må gjennom en planlegging som omfatter såvel infrastruktur (traséer, stasjoner m.m.), trafikkgrunnlag (markedsvurderinger av person- og gods-trafikk), driftsopplegg, kostnadsberegning og konsekvensutredning. Planen skal sikre en moderne trasé for jernbane med tilstrekkelig kapasitet mellom Drammen og Skien. Konsekvensutredningen skal belyse de forhold som er relevante for å gjøre de riktige valg.

Planutredningen vil ta opp følgende tema:

- \* traséalternativer og utforming
- \* stasjonslokalisering og utforming
- \* anleggskostnader/vedlikeholdskostnader
- \* markedsanalyser/driftsopplegg
- \* transportkostnader
  - fremføringskostnader
  - tidsforbruk og tidskostnader

#### Nærmere om opplegget av konsekvensutredningene.

NSB legger opp til en to-delt konsekvensutredning knyttet til fasene i plan/utredningsprogrammet. Første del omfatter en "grovmasket" konsekvensutredning på planutredning/fylkesdelplannivå for hele strekningen. Den etterfølges av en "finmasket" konsekvensutredning på kommunedelplan/reguleringsplannivå for bestemte delstrekninger.

Meldingen har forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram for delstrekningene i Sande sentrum og Skoger.



## Forslaget til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram.

Nedenfor gis en oversikt og kort omtale av programmet. For detaljert gjennomgang vises til meldingen.

Konsekvenser for miljø:

### \* Luftforurensing

Omfanget av redusert utslipp ved mulig overføring fra andre transportformer til jernbane blir vurdert i globalt, regionalt og lokalt perspektiv.

### \* Klimaendringer

Virkningene pga. endret utslipp av CO<sub>2</sub> og andre klimagasser, også i forhold til nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp, blir vurdert for hele tiltaket samlet.

### \* Støy/vibrasjoner

Støyforholdene vil bli utredet på et overordnet nivå og med forenklete forutsetninger m.h.t. framtidig materiell, trafikkgrunnlag, trafikkfordeling, trasé, terreng og bebyggelse. Utbredelse av støysone for 60 dB(A) (55 dB(A) på noen kritiske snitt) vil bli angitt med og uten støyskjerming.

### \* Landskap og naturmiljø.

Verneinteresser innen landskap, kulturmiljø og naturvern beskyttes av lovverket. Det foretas kartregistreringer i en sone langs linjeinngrepet som gir mulighet for å vurdere virkninger av inngrepet i forhold til åpenhet og skalaforhold, og som viser forholdet mellom skog, dyrka mark og bebyggelse. Verdifulle landskapsområder og kulturmiljøer vises også.

Inngrepets virkning i forhold til landskapsbilde/verdifulle områder beskrives. Videre beskrives en linjeføring i forhold til terrenget, forhold til randsone, silhuettvirkning, store fyllinger og skjæringer og virkning ut over selve linjen.

Bebyggelse, kulturskapt elementer, øvrige faste kulturminner, spesifiseres. Mulighetene for funn av fornminner vurderes. Tiltakets virkninger for landskapets kulturhistoriske innhold, verdifulle kulturminner, kulturmiljø samt påvirkning av befolkningens opplevelsesmuligheter vurderes.

### \* Naturvernområder

Formålet er å vurdere og registrere virkningen på naturvern og viltinteresser modernisering av Vestfoldbanen vil ha for det aktuelle området. Det gis også en grov vurdering av mulighetene for avbøtende tiltak. I utredningen på fylkesplannivå er traséens nøyaktighetsgrad slik at en for en stor del bare kan peke på mulige konfliktområder. Hovedformålet er å kunne gi en mest mulig faglig riktig rangering av alternativene. Problemfeltet elg/jernbane omtales særskilt.

## Konsekvenser for naturressurser:

## \* Energiforbruk

Tiltakets totale virkninger på energiforbruket beregnes (virkninger av mulige overføringer av person- og godstransport fra mer energikrevende transportformer).

## \* Driftsforholdene i landbruket og skogbruket

Tiltakets betydning for driftsforholdene vil bli vurdert ut fra kjennskap til kvaliteten på områdene (JAV-klassifisering, arealbruk og tilgjengelighet). Anslag for arealforbruk i forskjellige arealkategorier angis. Driftsulemper p.g.a. endret tilgjengelighet omtales.

## Samfunnsmessige konsekvenser:

## \* Trafikkulykker

Endringer i antall ulykker som følge av overføringer av person- og godstransport fra veg og eventuelt lufttransport beregnes. Informasjon om personskaderisiko for nye tog med høyere hastighet innhentes. Bedring som følge av fjerning av planoverganger tas med.

## \* Næringsliv og sysselsetting

Det vil bli utarbeidet en egen delutredning for å belyse de viktigste virkningene av modernisering av Vestfoldbanen, for norsk næringsliv som helhet, og for næringsliv og sysselsetting i Vestfold og Grenland.

I utbyggingsfasen beregnes direkte og indirekte leveranse- og sysselsettingsvirkninger av utbyggingstiltaket både på nasjonalt og regionalt nivå.

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

## \* Utbyggingsmønster og boligbygging

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

For å analysere disse forhold vil befolkningsutviklingen på regionalt nivå i Vestfold som følge av endrede flyttemønstre, og som følge av drift av en modernisert Vestfoldbane bli beregnet.

Befolkningsutviklingen gir i sin tur grunnlag for beregninger av endringer i regionens utbyggingsmønster som følge av en modernisert bane. I dette arbeidet vil vi samarbeide nært med Vestfold fylkeskommune, slik at fylkeskommunens ønsker kommer frem, og slik at fylkesplanens målsettinger så langt som mulig kan bli lagt til grunn.

\* Sosiale og velferdsmessige forhold

Raskere jernbane bringer området nærmere Oslos sosiale og kulturelle innflyttingsområde. Mulige endringer i sosiale samhandlingsmønstre og økt bruk av Oslo-områdets sosiale og kulturelle tilbud vil bli tatt opp og drøftet i forannevnte melding.

\* Friluftsliv og rekreasjon

Eksisterende og event. potensielle friluftssinteresser vil bli registrert og vurdert i forhold til de konflikter modernisering av Vestfoldbanen kan få. Vurderinger foretas overfor kystlinjer og viktige vassdragsområder, bymarker og store sammenhengende friluftsområder. Friluftssinteressene i de berørte områder spesifiseres.

\* Konsekvenser i anleggsperioden

Omfanget av anleggsdriften defineres. Virkningene for støy og luftforurensning samt langsiktige skadevirkninger fra anleggsmaskiner og transport til/fra anlegget vurderes.

\* Trafikkantenes opplevelser

Det foretas en vurdering av de ulike alternativer m.h.t. hvilke synsinntrykk de reisende vil oppleve, f.eks. tunneller, natur-/kulturlandskap, byer/tettsteder.

Forslag til "finmasket" konsekvensutredningsprogram for delstrekningene i Sande kommune.

Forslaget til konsekvensutredningsprogram for de to aktuelle delstrekningene i Sande kommune følger mønsteret i planutredningen/fylkesdelplanen, men er på en del områder mere detaljert. Nedenfor gis en oversikt og kort omtale av programmet.

Konsekvenser for miljø:

\* Luftforurensning.

Det er ikke forutsatt videre beregninger på dette plannivå. Beregningene vil bli justert dersom forutsetningene for overført trafikk endres.

\* Klima.

Lokalklimaet kan påvirkes av store skjæringer og fyllinger. Det er ingen skjæringer eller fyllinger som ventes å føre til lokal-klimatiske endringer for de aktuelle delstrekninger.

\* Støy og vibrasjoner.

Støyberegninger utføres og nødvendige skjermingstiltak inngår i reguleringsplanene for de aktuelle delstrekninger. Grensen for tiltak utendørs settes til 60 dB(A). Skjermingstiltakene vurderes ut fra landskapsmessige virkninger. Spesiell vekt legges på tiltak nær Sande sentrum. Her vurderes også vibrasjoner og eventuelle avbøtende tiltak.

\* Landskap.

Planene omfatter områder som i hovedsak er jordbruksområder. Landskapsmessige virkninger vurderes og tiltak inngår i planene, bl.a. : visualisering av inngrep, forslag til konkrete avbøtende tiltak med materialbruk etc., vurdering av etterbruk og tilbakeføring av gamle sporområder.

\* Kulturmiljø.

Mulighetene for funn av fornminner vurderes i denne fasen, herunder feltregistreringer. Inngrep og virkninger i forhold til verneverdige og fredede kulturminner samt kulturmiljøet vurderes og tiltak konkretiseres.

\* Naturvernområder, plante- og dyreliv.

Tiltakets konsekvenser vil bli vurdert mer detaljert opp mot:

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

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

Konsekvenser for naturressurser:

\* Energiforbruk

Ingen ytterligere vurdering, kun evt. justeringer p.g.a. endringer i trafikk tallene.

\* Driftsforhold i landbruket og skogbruket.

Betydningen for landbruket kvantifiseres m.h.t. arealforbruk, driftsforhold, berørte gårdsanlegg/eiendommer, arrondering, tilgjengelighet osv.

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

#### Samfunnsmessige konsekvenser:

- \* Trafikkulykker
- \* Næringsliv og sysselsetting
- \* Utbyggingsmønster og boligbygging
- \* Sosiale og velferdsmessige forhold
- \* Friluftsliv og rekreasjon

Det er ikke forutsatt behov for ytterligere utredninger på disse områder utover det som foretas i planutredningen/fylkesdelplanen.

Beregning av antall trafikkulykker kan skje dersom særlige forhold tilsier dette.

Grundige registreringer og vurderinger av friluftsliv- og rekreasjonsinteresser foretas gjennom kontakt med brukerorganisasjoner og ansvarlige for fagområdet i kommunene. Forholdene i tettstedene vurderes spesielt (parker og friluftsanlegg). Tiltakene i Sande kommune vurderes ikke å føre til nye begrensninger eller hindringer.

- \* Konsekvenser i anleggsperioden.

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

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

#### RÅDMANNEN BEMERKER:

Meldingen opererer på to plannivå; et overordnet (fylkesdelplan) nivå og et lokalt (kommuneplan/reguleringsplan) nivå. Jeg vil sterkt understreke sammenhengen mellom plannivåene.

På kort sikt vil interessen naturlig nok være knyttet til planleggingen av de to aktuelle delstrekningene i kommune, særlig parsellen i Sande sentrum med tilhørende stasjonsutforming.

Som det pekes på i meldingen, vil en modernisering og endret drift av Vestfoldbanen påvirke framtidig bosettings- og næringsutvikling i Vestfold og i Oslofjordområdet ellers. På lang sikt er det disse langsiktige samfunnsmessige virkninger som vil bety mest for kommunens framtidige utvikling.

Jeg ser det derfor som svært positivt at virkningene for næringsliv, sysselsetting, befolkningsutvikling, boligbygging og utbyggingsmønster tas opp som egen delutredning. Det er naturlig at dette er en del av den "grovmaskede" konsekvensutredning på fylkesdelplan-nivå, men må skje i samarbeid med kommunen. Kontakten med kommunen er ikke bare et ansvar for fylkeskommunen, men også for NSB. Resultaten må detaljeres og presenteres slik at de kan anvendes i senere kommunal planlegging. Dette må det tas hensyn til ved organisering og gjennomføring av planarbeidet.

Jernbanens betydning for et område henger nøye sammen med den plass de enkelte stasjoner får i det framtidige jernbanemønster/tilbud. Det forutsetter at utredningen tar opp og belyser virkningene for bolig- og næringsutvikling i "nedslagsfeltet" for alle eksisterende stasjoner ved mulige endringer i stasjonsmønster, stoppmønster og togtilbud på Vestfoldbanen. Videre forutsettes tilbringersystemet vurdert, d.v.s. stasjonsutforming og tilknytning til andre kollektivtilbud.

Jeg har ikke merknader til forslaget til "grovmasket" konsekvensutredningsprogram m.h.t. virkninger for miljø og naturressurser.

Forslaget til "finmasket" konsekvensutredningsprogram vil for Sande kommunes del gjelde arbeidet med reguleringsplaner for Sande sentrum og Skoger. Utredning på kommuneplannivå for disse strekninger er ikke aktuelt utover det som tidligere er utført. Arbeidet med reguleringsplanene skal skje parallelt med og avsluttes før arbeidet med planutredningen/fylkesdelplanen. Dette stiller etter min oppfatning spesielle krav til opplegg og gjennomføring av konsekvensutredningene i reguleringsarbeidet.

Reguleringsplanarbeidet i Sande kommune er forsert i forhold til øvrige delstrekninger hvor planutredningen/fylkesdelplanen vil foreligge før reguleringsarbeidet tar til. Ut fra mulighetene for en rask igangsetting av anleggsarbeidet har jeg ikke noe å bemerke til dette, men det tas forbehold m.h.t. nye forhold som planutredningen/fylkesdelplanen måtte avdekke i den grad dette får betydning for de pågående reguleringsarbeider i Sande kommune. Jeg forutsetter selvfølgelig også at det endelig fastsatte konsekvensutredningsprogram gjøres gjeldende for reguleringsplanarbeidet i Sande kommune.

I Sande sentrum er det foreslått tre traséalternativ. Disse er tidligere presentert for kommunen. Jeg finner utredning av disse tilstrekkelig og dekkende som grunnlag for endelig valg. Ønske om andre traséalternativ må imidlertid tas opp nå.

Omlegging av jernbanen vil, uansett valg av alternativ, føre til store endringer m.h.t. arealbruk, trafikkkløsninger og andre reguleringsmessige forhold i Sande sentrum. Det er nær sammenheng mellom plassering og utforming av stasjonen, framtidig utvikling av Sande sentrum og lokalsenterets betydning for utbyggingsmønsteret i kommunen. Det er derfor ikke tilstrekkelig at planleggingen avgrenses til selve stasjonsområdet. Det må foretas en totalvurdering av sentrumsområdet (på overordnet nivå) hvor stasjonsområdets lokalisering vises i forhold til framtidig utvikling av sentrum.

Konsekvensutredningsprogrammet bør utvides når det gjelder forholdene for kryssende trafikk. Moderniseringen forutsettes å gi bedre forhold ved at man går over til planfrie kryssinger. Nåværende og ny situasjon må kartlegges og vurderes for hvert alternativ med henblikk på gang-/sykkeltrafikk og skoleveier.

Opplegget i forhold til landbrukseiendommer synes godt ivaretatt. Flere boligeiendommer berøres i alternativene. Konsekvensutredningen må derfor kartlegge omfanget av dette, behovet for erstatningsboliger osv.

M.h.t. framdrift og organisering av arbeidet med reguleringsplanene forutsetter det at NSB utarbeider en detaljert framdrifts- og organisasjonsplan. Planen må vise kommunens deltakelse i reguleringsarbeidet ut fra behovet for gjensidig informasjon og som formell reguleringsmyndighet.

Rådmannen foreslår at saken oversendes kommunestyret med følgende

#### i n n s t i l l i n g :

Sande kommunestyre uttaler følgende i forbindelse med NSB's melding og forslag til konsekvensutredning for modernisering av Vestfoldbanen:

1. Utredningen av de samfunnsmessige virkningene for næringsliv, sysselsetting, befolkningsutvikling, boligbygging og utbyggingsmønster må skje i nær kontakt med kommunene og gjennomføres med henblikk på senere bruk i kommuneplanarbeidet. Organisering og gjennomføring av utredningsarbeidet må baseres på disse forutsetninger.
2. Utredningene i pkt. 1 forutsettes å vise virkningene for hver av de eksisterende stasjoner med "nedslagsfelt" m.h.t. mulige endringer i stasjonsmønster, stoppmønster og togtilbud på Vestfoldbanen.
3. Som ledd i reguleringsarbeidet for stasjonsområdet i Sande forutsettes det at NSB utarbeider en oversiktsplan som viser stasjonsområdets plassering i sentrumsområdet og mulige framtidige utviklingsmuligheter for Sande sentrum
4. Det stilles krav om at NSB legger fram detaljert framdriftsplan for gjennomføring av reguleringsarbeidene i Sande kommune samt forslag til organisering og opplegg av kommunens deltakelse.
5. Situasjonen for kryssende trafikk forutsettes vurdert for hvert traséalternativ. Forholdene for gang- og sykkeltrafikk og skoleveier forutsettes vurdert spesielt.
6. Oversikt over berørte boligeiendommer og behovet for erstatningsboliger/tomter forutsettes utarbeidet.
7. Det forutsettes at nye forhold i Sande kommune som planutredningene/fylkesdelplanen måtte avdekke, blir tatt hensyn til i

arbeidet med de pågående reguleringsplaner. Det endelig godkjente konsekvensutredningsprogram ("finmasket") forutsettes fullt ut gjort gjeldende for planarbeidet i Sande kommune.

#### **FORMANNSKAPETS INNSTILLING:**

Protokoll fra skolestyrets møte 28.4.92, sak 31/92, ble delt ut til formannskapetets medlemmer.

-"-

**Representanten Kristoffersen, foreslo nytt pkt. 8 slik:**

"Sande kommune vil sterkt understreke behovet for en rask realisering av dobbeltspor på Vestfoldbanen. Dette er nedfelt både i NSB's langtidsplaner og i fylkesplanen for Vestfold. Sande kommune vil gå i mot at andre kapitalkrevende NSB-prosjekter på en tilfeldig måte gis høyere prioritet og derved vil utsette realiseringen av dobbeltspor på Vestfoldbanen."

-"-

**Representanten Berg foreslo nytt pkt. 9 slik:**

"Sande kommune ber om at det utarbeides hovedplan for hele kommunen."

-"-

Rådmannens forslag pkt. 1- 7 enst. vedtatt.

Kristoffersens forslag til nytt pkt. 8 enst. vedtatt

Bergs forslag til nytt pkt. 9 falt med 5 mot 2 stemmer.

#### **KOMMUNESTYRETS VEDTAK:**

-"-

Protokoll fra kulturstyrets møte 05.05.92, sak 39/92, ble delt ut til kommunestyrets medlemmer.

-"-

**Representanten Berg, foreslo nytt pkt. 9 slik:**

"Sande kommune viser til jernbanemeldingen side 35 og kommuneplanen for Sande side 38, og ber om at det utarbeides og behandles hovedplan for hele kommunen før det blir tatt endelig avgjørelse for noen deler av traséen i Sande."

**Representanten Hoen fremmet følgende endringsforslag til pkt. 3:**

"Som ledd i reguleringsarbeidet for stasjonsområdet i Sande forutsettes det at NSB utarbeider en oversiktsplan som viser mulig plassering av stasjonsområdet og mulige framtidige utviklingsmuligheter for Sande sentrum. Det er en forutsetning at kommunen må komme sterkt med i utformingen av sentrum."

-"-

Formannskapetets innst. pkt. 1 og 2 enst. vedtatt.

Hoens endringsforslag til pkt. 3 falt med 6 mot 19 stemmer.

Formannskapetets innstilling til pkt. 3 vedtatt 19 mot 6 stemmer.



Formannskapetets innstilling pkt. 4 - 7 enst. vedtatt.

Formannskapetets innstilling pkt. 8 enst. vedtatt.

Bergs forslag til nytt pkt. 9 falt med 5 mot 20 stemmer.

Rett utskrift:

*Randi Winje*  
Randi Winje



HOLMESTRAND KOMMUNE  
RÅDMANNSKONTORET

3081 Holmestrand, den 21.05.1992  
Postuttak  
Telefon : 033 - 51590  
Telefaks: 033 - 53667

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

NSB Hovedktr.		Kass.kode
2 MAI 1992		
Sak/Doknr.		1
Arkivbøt.		

Journalid: R /92 /0674  
Arkivnr. :

#### MELDING ETTER PBL § 33, VEDR. VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN.

Holmestrand formannskap behandlet ovennevnte sak i møte 19. mai 1992 som sak nr. 73/92, og vedtok følgende enstemmige uttalelse:

"Holmestrand kommune stiller seg meget positiv til de store perspektiver og planer som framgår av melding pr. 31.03.92.

Planprosessen må sies å gjelde en utbygging for neste årtusen, og vi vil sterkt understreke viktigheten av at hele NSB-planleggingen må skje ut i fra dette perspektivet. Det meget langsiktige perspektiv m.h.t. miljøkonsekvenser må ikke bli nedprioritert til fordel for kortsiktige økonomiske hensyn.

Gjennom nordre Vestfold må det under utarbeidelse av planene tas helhets-hensyn ved at planetappene gjøres så lange at de totale konsekvenser for en kommune kan framgå på et tidlig stadium i planleggingen. Konkret i nordre Vestfold vil vi framholde betydningen av at strekningen Sande/Holmestrand grense - Nykirke og strekningen Holmestrand/Sande grense - Koppervikdalen sees som aktuelle etappelengder i planprosessen. Det må settes inn store nok planleggingsressurser slik at planleggingen kan foregå uten unødvendig bruk av tid.

Holmestrand kommune merker seg den store betydning en fullt modernisert Vestfoldbane kan få med hensyn til å redusere trafikkproblemene i Vestfold og å fremme en gunstig samfunnsutvikling. En storsatsing på Vestfoldbanen kan avlaste behovet for investeringer i veisystemet. Vi ber om at NSB følger opp sistnevnte forhold overfor Statens Vegvesen med sikte på å få redusert omfanget av E18-utbyggingen."

Rådmannen i Holmestrand

*Jarl Lindefjeld*  
Jarl Lindefjeld

*Tove Svendsen*  
Tove Svendsen  
konsulent



# VÅLE KOMMUNE

RÅDMANNEN

Vår dato  
080492

Vår referanse  
GH/jh

Deres dato  
-

Deres referanse  
-

NSB Hovedkontoret  
Avd. for Strategi og miljø  
Postboks 1161 Sentrum  
0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kod.
10 APR. 1992	
Sak/Doknr. .... X	
Arklybet.	

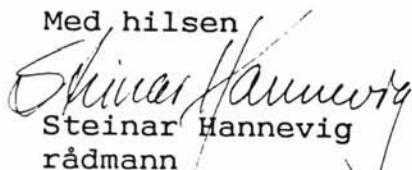
UTTALELSE TIL "MELDING OM MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN".


Vi har mottatt Deres melding datert 270392.

Så langt vi erfarer vil strekningen gjennom Våle i det alt vesentlige legges i tunnel. Dette vil i så fall være miljømessig positivt for Våle.

Våle kommune er forøvrig positiv til det moderniseringsprogrm NSB arbeider med for Vestfoldbanen, og ber om å bli holdt orientert i nødvendig grad i den videre saksbehandling.

Med hilsen

  
Steinar Hannevig  
rådmann

  
Gunnar Hestnes  
tekn.sjef.



# BORRE KOMMUNE

NSB Hovedktr.	Kass.kode
- 5 JUNI 1992	
Sak/Doknr. .... 92/607	30
Arkivbet. .... 555 9	

NSB Hovedkontoret  
avd. for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

Deres ref.:

Vår ref.: H/gle

92014815 Ark: 724  
92001208

## MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN.

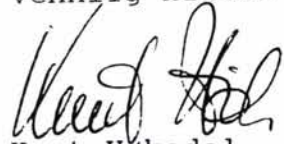
Det vises til Deres 27.03.92 (ref.92/607 555.9). Formannskapet behandlet saken 26.05.92 (sak 218/92). Det ble fattet følgende vedtak:

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 trafikksikkerhet 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.


Gjenpart av dette brev er sendt kommunens tekniske sjef og miljøvernsjefen.

Rådmannen i Borre, 03.06.92

Vennlig hilsen



Knut Høkedal  
Ass. rådmann



## H O F K O M M U N E

ORGAN: HOF KOMMUNALE NÆRINGSRÅD  
 SAKSNR.: 0007/ 92  
 MØTEDATO: 12.05.92  
 ARKIVNR.: 721  
 SAKSBEHANDLER: RUTH NORDBY WEYDAHL

NSB Hovedktr.	
25 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	X
Arkivbet.	

SAK: MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Hof kommunale næringsråd ser positivt på modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien slik det fremgår av planutredning datert 31.3.92.  
 Enstemmig.

~~Utskrift~~ Ruth Nordby Weydahl

Utskrift: NSB Hovedkontoret, Oslo

STOKKE KOMMUNE  
MØTEBOK

NSB Hovedktr.	Kass.kode
25 MAI 1992	
Sak/Doknr. ....	X
Arkivbet.	

---

Sak nr.	Utvalg	Møtedato	Arknr.	Saksbeh.
29/92	HTS	20.5.92	Q62	Jørgen Fidjeland

---

I mappe: Oversendelse fra NSB dat. 27.3.92

MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, DRAMMEN - SKIEN.  
UTTALELSE TIL PLANLEGGINGSPROGRAM

Bakgrunn

NSB arbeider med planer for modernisering av Vestfoldbanen med tanke på bl.a. høyhastighetstog (160-200 km/t) og dobbeltspor på deler av strekningen.

I henhold til plan- og bygningslovens § 33 er det pga. prosjektets omfang laget en "Melding" som nå sendes ut til høring. I denne meldingen beskrives det videre utredningsprogram.

KORT OM INNHOLDET

Planverktøy

Oversiktsplaner (valg av hovedtraséer m.v.) vil skje på fylkesplannivå. Etter som trasévalgene blir mer avklart vil man søke og innarbeide planene i kommunedelplaner for den enkelte kommune. Detaljplanlegging/byggeplaner vil skje i form av reguleringsplan.

Fremdrift

Detaljplanleggingen ved Sande og Skoger er allerede i gang. Det forventes anleggsstart i 1993 for disse deler. I Vestfold forøvrig forventes at fylkesdelplan vil være ferdig i 1993 og at anleggsarbeider kan skje fra 1995.

Utredningsprogram

Av det foreslåtte utredningsprogram nevnes følgende:

- traséalternativer/arealbruk
- stasjonslokalisering
- konsekvenser for miljø  
Luft, klima, støy, landskap, verneområder
- energiforbruk
- driftsforhold i landbruket
- trafikkulykker
- næringsliv/sysselsetting
- utbyggingsmønster
- sosiale forhold
- friluft/rekreasjon

## KONSEKVENSER FOR STOKKE

Hittil har man i planleggingen tatt utgangspunkt i dagens stoppmønster på Vestfoldbanen. Det er foreløpig ikke gitt noen andre signaler i så henseende.

### Alternativer

Følgende alternativer er trukket fram hittil:

- \* utretting av linjen mellom Akersmyra og Stokke stasjon.
- \* tunnel under Bokemoa og ny stasjon sør for eksisterende stasjon.
- \* trasé vest for flystripa ved Torp flyplass
- \* ny trasé til Tønsberg:  
Stokke-Sjustokk-Nøtterø-Tønsberg.

Alternativene vil bli gjenstand for konkret behandling senere.

### FORSLAG TIL VEDTAK:

Man har ingen vesentlige merknader til Melding om modernisering av Vestfoldbanen Drammen-Skien.

### HTS VEDTAK:

Forslag til vedtak enstemmig tiltrådt med 6 mot 0 stemmer.

-----  
W. Brynhildsen (s) Ø. Nilsen (s) A.M. Mathisen (s) m.fl  
-----

Utskrift sendes NSB Strategi og miljø, Postboks 1162, 0107 Oslo idet en viser til foranstående vedtak.

RETT UTSKRIFT: *Yvonne Ostgaard*

Stokke, den 21. mai 1992

*Jørgen Fidjeland*  
Jørgen Fidjeland  
sekr.



**RÅDMANNEN I TØNSBERG****FORMANNSKAPET**

Møtedato: 03.06.92  
Saksnr. : F-sak 92/258  
Arkivnr.: N21 &13  
Saksbeh.: SBG

<b>NSB Hovedktr.</b>	Kass.kode
17 JUNI 1992	
Sak/Doknr.	57
Arkivbet.	

**MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN-SKIEN - UTTALELSE****Dokumentoversikt**

Vedlagt saken:

Ligger i saksmappen:

PU-sak 92/03

**Innledning/bakgrunn:**

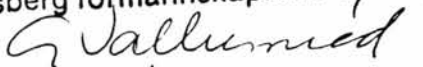
Det vises til PU-sak 92/03, som er framlagt for formannskapet som planutvalg i møte den 3. juni. Av hensyn til fristen for uttalelse legges saken fram nå.

**Innstilling 27.05.92:**

Formannskapet vedtar planutvalgets anbefaling i sak 92/03.


  
Per Kolstad  
rådmann

Rådmannens forslag  
vedtatt i formann-  
skapets møte i dag  
med 13 mot 0 stemmer  
Tønsberg formannskap...3.6.92

  
sekr.

Sendes NSB Hovedkontoret, p.b. 1162 Sentrum, 0107 Oslo idet det vises til formannskapetets vedtak.

RÅDMANNEN I TØNSBERG 09.06.92.



Svend Bergan Grane  
Plankonsulent

Kopi:  
Komm.dir. Miljø og Teknikk, HER  
Fylkesmannen i Vestfold, Miljøvernadv.  
Nøtterøy kommune  
Tjøme kommune  
Ramnes kommune  
Stokke kommune  
Våle kommune  
Borre kommune

**FORSLAG TIL UTTALELSE TIL MELDING OM MODERNISERING AV VESTFOLD-  
BANEN DRAMMEN-SKIEN.**

- 1 Hovedpunktet for Tønsberg i forbindelse med moderniseringen av Vestfoldbanen synes først og fremst å være at eksist. personterminal fortsatt må ligge i tilknytning til bykjernen og ikke flyttes til Kjelleområdet. Dette er en klar forutsetning i kommuneplanen.  
En flytting av jernbanens personterminal til Kjelle ville i tilfelle bety at byens sentrale knutepunkt for kollektivnettet ble forskjøvet ca. 1 km. ut fra selve bykjernen. Et sentralt knutepunkt for kollektivtrafikk i direkte tilknytning til bykjernen er en av hovedforutsetningene for et levende og attraktivt bysenter og for et miljø- og ressursvennlig transportsystem.  
Som det vesentligste element mot en flytting av personterminalen til Kjelle er at denne høyst sannsynlig ville kunne medføre en trinnsvis "forskyvning" av byfunksjoner mot Kjelle og som en helt vital konsekvens av dette kunne "dødlege" bykjernen.
- 2 Kommuneplanen forutsetter at NSB's godsterminal flyttes ut av byområdet til nytt næringsareal syd for Barkåker, til et terminalområde hvor bane- og veitransport samlokaliseres. En flytting av godsterminalen vil redusere den uakseptable store transport av gods/farlig gods på sentrumsgater og gjennom sentrumsnære boområder. Flyttingen vil likeledes frigjøre arealer for at NSB's personterminal kan videreutvikles som en del av et kollektivt trafikk-knutepunkt i bykjernen hvor arealbruk/funksjoner i størst mulig grad integreres med buss-/gang-/sykkelsystem og parkering.  
  
Kommunen ber på nytt NSB om å vurdere en lokalisering av ny hovedterminal i midtre Vestfold til området syd for Barkåker da denne også vil kunne få regional interesse.  
En samlokalisering av terminaler for bane og vei vil ligge til rette for en fleksibel fremtidig strategi for at en større andel av godstransporten kan overføres til jernbane.
- 3 For kurveutrettingen Adal-Barkåker og gjennom Fritsølia forutsettes alternative linjer konsekvensvurdert av hensyn til bo-nærmiljø og oppsplitting av landsbruks-/natur- og landskapsområdet.  
Utrettingen bør sees i en større helhet hvor spesielt også videreføringen syd for Barkåker inngår.
- 4 Kurveutrettingen øst for Sem mellom Aulieelva og Akersmyra forutsettes konsekvensvurdert på tilsvarende måte som for Barkåker; spesielt med vekt på oppsplitting av store sammenhengende jordbruks-/landskaps- og naturområder og av hensyn til bo-nærmiljøet på Vik-Løkeberg.  
Forholdet til eksisterende bane og det lokale stasjonsområdet med sidespor osv. i Semsbyen forutsettes også vurdert fra NSB's side.
- 5 Den skisserte løsningen med å legge jernbanen i kulvert fra Tønsberg stasjon og under Kanalen til Nøtterøy og videre i tunnel til Vestfjorden og frem til Stokke, anses som interessant da denne linjen kan gi en vesentlig innkorting av lengde (5-6 km) og gi grunnlag for et større hastighetsnivå.

Av hensyn til byplanmessige forhold i Tønsberg, kryssing av Kanalen/Vestfjorden og krav til stor miljøsikring langs linjen (tunneller/kulverter), vil denne løsningen måtte bli kostbar.

Den alternative linjen som er skissert noe lenger mot nord-vest; Korten - Nordbyen - Byfjorden - Kaldnes - Vestfjorden - Stokke med ny jernbanestasjon i nedre del av Nordbyen anses ut fra byplanmessige forhold (arealdisponering, trafikale- og miljømessige konsekvenser) for ikke å være en aktuell løsning for Tønsberg kommune.

- 6 Under forutsetning av at kommunen blir trukket inn i et nært samarbeid i forbindelse med fastleggingen av de nye traseer for utretting av jernbanen i arbeidet med egen fylkesdelplan, er kommunen positiv til en forenklet planprosess hvor det utarbeides reguleringsplaner direkte på grunnlag av fylkesdelplanen uten at det også utarbeides egen kommunedelplan i forbindelse med moderniseringen av Vestfoldbanen gjennom kommunen.

**INNSTILLING 26.05.92:**

Kommuneplanutvalget tiltrer forslaget til uttalelse til MELDINGEN fra NSB av 31.03.92 om modernisering av Vestfoldbanen Drammen-Skien.

Oddvar Brun  
administrasjonsdirektør

Organ:	Formannskapet	Teknisk hovedutvalg
Saksnr:	205	0031/1992
Møtedato:	03.06.92	26.05.92
Møtested:	Formannskapssalen	Festsalen, Tjodalyng
Arkivnr:	N21	

**S A K : HØRINGSUTTALELSE.  
VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN. MELDING ETTER PLAN-  
OG BYGNINGSLOVENS § 33. KONSEKVENsutREDNING.**

**SAKSBEHANDLER:** Plansjef Lars Erik Jaatun og overark. Torstein Kiil/eba.

**VEDLEGG:**

1. NSB Hovedkontoret 31.03.92. Melding etter plan- og bygningslovens § 33. Konsekvensutredning. Vestfoldbanen Drammen-Skien (sendes kun medlemmer) Se eget vedlegg.

**SAKSFRAMSTILLING:**

Saken gjelder:

NSB ved hovedkontoret, avdeling for Strategi og Miljø, har utarbeidet melding etter PBL § 33 om konsekvensutredning for opprusting/omlegging av Vestfoldbanen Drammen - Skien. Planene berører Larvik i vesentlig grad både på strekningen Sandefjord - Larvik og Larvik - Porsgrunn.

Meldingen inneholder bl.a. et forslag til program for hvilke konsekvensutredninger som NSB skal gjøre i tilknytning til det forestående planarbeidet.

Høringen har da som formål å peke ut forhold som den enkelte kommune mener bør vektlegges og konsekvensvurderes særskilt og i forhold til det fremlagte program.

Fakta/saksopplysninger:

Formålet med bestemmelsen om konsekvensutredning.

Hensikten med bestemmelsen om konsekvensutredninger er å sikre at virkningen av tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn, blir tatt i betraktning ved planleggingen av og ved beslutninger om tiltaket. Slik kan en i større grad forebygge skader på miljø og samfunn framfor å reparere dem etter at de har oppstått. Krav om konsekvensutredninger følger tiltak som har en investeringsramme større enn 200 mill. kroner.

Arbeidet med konsekvensutredninger inndeles i to faser, meldingsfasen og konsekvensutredningsfasen. I meldingsfasen som denne saken befinner seg nå, skal utbygger redegjøre for tiltaket og gi en foreløpig analyse av mulige konsekvenser. Der det synes aktuelt å gjennomføre en konsekvensutredning skal utbygger også foreslå et utredningsprogram slik det er gjort i denne saken.

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

#### Framdrift for utredningsarbeide.

Utredningsarbeidene vil ende opp i forslag til fylkesdelsplaner med tilhørende konsekvensutredninger. Fylkesdelsplanen skal foreligge vinteren 93. Deretter vil man starte arbeidet med kommunedelplaner innenfor hver kommune og senere reguleringsplaner tilpasset hver utbyggingsetappe. Utbyggingstakten er avhengig av NSB's prioritering av de enkelte prosjekt og de bevilgninger som blir gitt.

#### Videre medvirkning.

Organiseringen av arbeidet og planfremstillingen fra fylkesdelsplan til kommunedelplan og reguleringsplaner bør gi et godt grunnlag for å kunne komme med innspill fra alle parter i saken.

#### **VURDERINGER:**

I et informasjonsmøte som NSB og fylkeskommunen arrangerte den 14. mai d.å. ble det reist spørsmål om man - for å spare tid - kunne unnlate å behandle prosjektet både som fylkesdelplan og som kommunedelplan. Dvs: om man kunne gå direkte fra behandling av fylkesdelplanen til reguleringsplan- nivå. På bestemte forutsetninger bør dette, etter vår mening, være mulig. Vi vil da legge følgende forutsetninger til grunn:

- A. Detaljeringsgraden i fylkesdelplan bør økes i nivå fra 1:50000 til 1:10000 og/eller 1:20000.
- B. Behandlingstiden for fylkesdelplanen må utvides. Man vil likevel oppnå en vesentlig besparelse i planleggingstid om kommunedelplanen kan utelates.
- C. Arbeidet med fylkesdelplanen må foregå i intim kontakt med de enkelte kommunene. Det må legges tilbørlig vekt på de syn som kommer frem ved den offentlige høringsrunden.

De kommentarene som gis her knytter seg derfor både til fylkesplan-nivå og til kommuneplan-nivået og de gjelder hvilke tema som skal tas med i utredningsprogrammet.

1. Planene som legges frem gjelder høyhastighetstog mellom eksisterende bysentra - kanskje særlig mellom disse sentrumsområdene og det sentrale Oslo-området. Dette vil klart styrke de etablerte byområdene i Vestfold.

Når det gjelder den videre innvirkning på utbyggingsmønsteret i regionen, på miljøpolitikk og arealbruk - slik man er opptatt av - vil den bli særlig betydelig i den utstrekning NSB også bruker linjenettet i den lokale kollektivtrafikken.

Spørsmålet om jernbanens muligheter og engasjement i lokaltrafikken må derfor utredes samtidig. Den kan skje ved en parallell bruk av hovednettet når dette får 2 spor og/eller ved en alternativ bruk av eksisterende nett.

2. Planene for hurtigtogs persontrafikk må også korresponere med planene for godstrafikken. I den utsendte meldingen står det bl.a. om godstrafikken:

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

En Sentralhavn på Revet i Larvik har geografiske forutsetninger for å kunne bli en av Norges aller mest sentrale havner. Skal dette potensialet utvikles bør det være en selvfølge at også NSB deltar i arbeidet med en slik langsiktig strategi.

3. Plassering og prinsipper for utforming av stasjonsområdet i Larvik må inngå i utredningsarbeidet. Det er flere alternativer og bør ha som forutsetning

- at Larvik sentrum fortsatt ligger der det ligger og utvikles videre.
- at plasseringen og utformingen av stasjonsområdet vil være et særlig viktig element i denne utviklingen.

Blant alternativene kan vi nevne:

- 3.1. Tracè i tunnel under byen og underjordisk stasjonsanlegg i sentrum.

3.2. Tracè i tunnel under byen og stasjonsanlegg i Hammerdalen, med tilrettelagt direkte forbindelse til Torvet og det indre sentrumsområdet.

3.3 Stasjonsområdet beholdes der det er i dag, men tracèen legges i skjæring og tunnel over havneområdet slik at forbindelsen mellom sentrum og indre havn kan gjenskapes.

For alle 3 alternativene gjelder: Det er uholdbart på lengre sikt å opprettholde jernbanen som en barriere mellom sentrum og havnen. Samtidig får man også bort dagens vanskelige kryss med Dronningens gate.

4. En mer direkte linje fra Sandefjord til Larvik enn dagens tracè (nord for Tjøllingvollen) kan gi vesentlig innkorting av lengde og kjøretid. Et slikt forslag bør derfor også utredes nærmere.

Rådmannen har - slik saken nå er utredet - ingen merknader.

#### **Teknisk hovedutvalg foreslår:**

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.
4. I tillegg til opprusting/omlegging av eksisterende tracè på strekningen Sandefjord - Larvik, bør det utredes ett eller flere alternativer som ligger nord for Tjøllingvollen.

#### **BEHANDLING I TEKNISK HOVEDUTVALG:**

Kommunaldirektørens forslag ble enstemmig vedtatt.

#### **RÅDMANNENS**

#### **I n n s t i l l i n g :**

Teknisk hovedutvalgs forslag til uttalelse bifalles.



**B E H A N D L I N G   I   F O R M A N N S K A P E T :**

Gunnar Eliassen framsatte slikt forslag:

"Pkt. 3 tillegg:

Det bør vurderes en samordning av NSB's planer gjennom Larvik fra øst med Vegvesenets løsning av Grunnlinja for samme strekning."

Såvel rådmannens innstilling som Gunnar Eliassens tilleggforslag ble enstemmig vedtatt.

Rett utskrift bevitnes og sendes

- NSB, Hovedkontoret
- Vestfold fylkeskommune
- Kommunaldirektør teknisk etat

Larvik, 04.06.92  
for rådmannen

  
Bjørn Evensen  
spesialkonsulent

S E R U T S K R I F T

av

Porsgrunn formannskaps møtebok i møte, den 25. Juni 1992.

Til stede: 17 medlemmer og varamedlemmer.

Det ble behandlet:

Sak nr. 285.

Modernisering av Vestfoldbanen, Drammen - Skien. Uttalelse om melding om tiltak etter plan- og bygningslovens pgr. 33-3 om konsekvensutredninger.

**V E D T A K:**

Formannskapet stiller seg svært positiv til det foreslåtte utredningsprogrammet fra NSB, og kommunen vil gjerne delta i arbeidet med lokale og andre kunnskaper en sitter inne med.

En vil forøvrig bemerke på følgende:

1. Grenlandsområdet med sine rundt regnet 100.000 personer vil være et stort potensiale for økt trafikk når reisetiden til Oslo med bane går ned.  
Raskere forbindelse til Larvik fra Porsgrunn vil dessuten være med på å knytte Vestfold og Grenland tettere sammen. Tilbakeflytting og mulig tilstrømming må også være med i vurderingen.  
Befolkningstettheten og trafikkmønsteret i regionen synes gunstig sett ut fra mulighet for koordinering av kollektivtrafikken og lett tilgjengelighet forøvrig.
2. En vil også peke på de store godsmengdene som finnes i området og at Breviksbanen med pågående utbygging av havnespor til Breviksterminalen, eksisterende industrispor til Herøya og Roligheten og terminalen på Menstad bør være tungtveiende i den videre utviklingen av godstransporten. Eidanger kan være aktuell som parkeringsområde og omkoplingsområde for godstrafikk, spesielt med tanke på jernbaneferge.
3. Ut fra det som er nevnt under 1 og 2 er det helt klart at det har stor betydning for næringsutvikling og bosetting i regionen at banestrekningen Porsgrunn - Larvik forbedres vesentlig på et tidlig tidspunkt. Dagens situasjon med meget høy lokal arbeidsløshet bør være med i vurderingen sammen med vurdering av hva som kan utløse trafikkpotensiale i distriktet.
4. Selv om ikke sammenkopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er med i dette prosjektet, synes det viktig å ta dette med i vurderinger av trafikkgrunnlaget for Vestfoldbanen og særlig med hensyn til den etappevise utbyggingen.

(enst.)

NSB Hovedktr.

Kass.kode

09 JULI 1992

Sak/Doknr. X (35)

Arkivbet. Juni 1992.

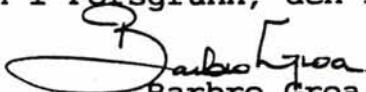
**Rett utskrift.**

Utskrift med avtrykk av sakens dok. sendes NSB  
Hovedkontoret, Avdeling for strategi og miljø, Postboks  
1162 Sentrum, 0107 Oslo.

Utskrift med avtrykk av sakas dok. sendes samferdsels-  
sjefen i Telemark, Fylkesbakken 6, Skien, og fylkets  
samferdselsutvalg v/leder Jarle Helle, Fylkeshuset,  
3706 Skien.

Utskrift med avtrykk av sakens dok. sendes bygningsrådet  
v/leder Per Gjødningseter, Kjølnesgt. 15 A, Porsgrunn og  
byplankontoret til underretning.

Ordføreren i Porsgrunn, den 26. juni 1992.

  
Barbro Groa  
bem.



**MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN, DRAMMEN - SKIEN. UTTALELSE OM  
MELDING OM TILTAK ETTER PLAN-OG BYGNINGSLOVENS PGR. 33-3 OM  
KONSEKVENSTUTREDNINGER.**

BEHANDLENDE ORGAN	MØTEDATO	SAK NR
Bygningsrådet Formannskapet	16.06.92	/92
	16.06.92	/92
ARKIV: 721	SAKSBEHANDLER: Jon Keim	

Vedlagt dokument: 1. Skriv fra NSB HOVEDKONTORET, avdeling for strategi og miljø 27.03.92.  
2. Innstilling for fylkets samferdselsutvalg i sak 19/92.

Øvrige dokumenter  
i saken

: 3. Melding etter plan- og bygningsloven 31.03.92.

**Merknad:**

Meldingen er et ledd i plan- og bygningslovens bestemmelser om konsekvensvurdering av større tiltak. Det forutsettes at slike vurderinger skal foretas, og at en i denne omgang ønsker å få fram forslag til hvilke temaer m.m. som skal konsekvensvurderes og hvilken form utredningen bør ha.

Hensikten med prosjektet er modernisering av Vestfoldbanen med ønsker om økt kapasitet, redusert reisetid og bedre regularitet.

Tiltaket forutsetter økte hastigheter opp mot 200 km/t, iallefall mellom byene. Dette vil medføre behov for endringer av nåværende trase på flere strekninger. Økt trafikk og hyppigere avganger fører til behov for dobbeltspor på deler eller hele strekningen. Etter hva vi forstår vil utredningen ta for seg dobbeltspor på hele strekningen Drammen - Skien.

Utbyggingen vil skje i etapper etter en vurdering av kost/nytte. Det antydes at prosjektet ikke kan ferdigstilles før århundreskiftet.

2. En vil også peke på de store godsmengdene som finnes i området og at Breviksbanen med pågående utbygging av havnespor til Breviksterminalen, eksisterende industrispor til Herøya og Roligheten og terminalen på Menstad bør være tungveiende i den videre utviklingen av godstransporten.  
Eidanger kan være aktuell som parkeringsområde og omkoplingsområde for godstrafikk, spesielt med tanke på jernbaneferge.
3. Ut fra det som er nevnt under 1 og 2 er det helt klart at det har stor betydning for næringsutvikling og bosetting i regionen at banestrekningen Porsgrunn - Larvik forbedres vesentlig på et tidlig tidspunkt. Dagens situasjon med meget høy lokal arbeidsløshet bør være med i vurderingen sammen med vurdering av hva som kan utløse trafikkpotensialet i distriktet.
4. Selv om ikke sammenkopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er med i dette prosjektet, synes det viktig å ta dette med i vurderinger av trafikkgrunnlaget for Vestfoldbanen og særlig med hensyn til den etappevise utbyggingen.

Rådmannen i Porsgrunn, 03 juni 1992.

  
Egil Aadland

Gunnar Gerg



# SKIEN KOMMUNE

RÅDMANNEN

Rådhuset  
Postboks 158,  
3701 Skien

Tlf. Sentralbord: (03) 58 10 00  
Telefax: (03) 52 38 01  
Bankgiro: 2680.07.01049  
Postgiro: 0805 5576905

NSB Hovedkontoret  
Adeling for Strategi og miljø  
Postboks 1161 Sentum

0107 OSLO

NSB Hovedktr.		Kass.kode
0 6 JULI 1992		
Sak/Doknr.		46
Arkivbet.		

Deres ref.:

Vår ref.: Ark 721/1 Jnr 4706/92 LNE

Dato: 92-07-01

## MELDING OM MODERNISERING AV VESTFOLDBANEN - INNHOLD I KONSEKVENsutREDNINGER

Vi viser til melding av 92-03-30 om innholdet i konsekvensutredninger i samband med modernisering av Vestfoldbanen, Skien-Drammen.

Vi viser videre til forlenget frist i forbindelse med uttalelsen fra Telemark fylkeskommune, som har vært koordinerende instans i arbeidet med uttalelsen.

Skien bystyre behandlet uttalelsen på sitt møte 92-06-25, jf vedlagte kopi av utskrift fra sak 69/92.

*Skien kommune, rådmannen - kommuneplanseksjonen*

Dag Sagafos  
Plansjef

*Lars Nerheim  
Planmedarbeider - miljøvern*

Kopi: Telemark fylkeskommune, samferdselssjefen  
Kommunaldirektøren for teknisk sektor

U T S K R I F T

av forhandlingsbok for Skien formannskap og bystyre.

År 1992, den 25. juni  
holdt bystyret møte i Skien Rådhus, bystyresalen, under ledelse av  
ordfører Per Sigurd Lauvstad (A).

Møtet hadde vært kunngjort i pressen den 19. juni s.å.,  
og dokumentene utlagt fra samme dag.

Av bystyrets 69 representanter var til stede 52 medlemmer  
og 17 varamedlemmer.

Det ble behandlet:

Ark. 721/1  
Jnr. 4706-92

Sak 69/92

OPPRUSTING AV VESTFOLDBANEN, SKIEN - DRAMMEN. INNHALDET I  
KONSEKVENSGREIINGA.

Formannskapets innstilling enstemmig vedtatt.

R e t t   u t s k r i f t

Skien formannskap, den 30. juni 1992.

  
Per Sigurd Lauvstad  
/ordfører

K.K. Larsen

## SKIEN BYSTYRE

UTVALG	SAKSNR.	MØTEDATO	ARK.	JNR.	SAKSBEH.
FORM	206/92	16.06.92	721/1	4706/92	DS
MILJ	15/92	10.06.92	721/1	4706/92	LNE


**OPPRUSTING AV VESTFOLDBANEN, SKIEN - DRAMMEN. INNHALDET I  
KONSEKVENSGREIINGA.**

Formannskapetets innstilling:

Bystyret viser til melding frå NSB om innhaldet i konsekvensutgreiing i samband med opprusting av Vestfoldbanen, Skien - Drammen:

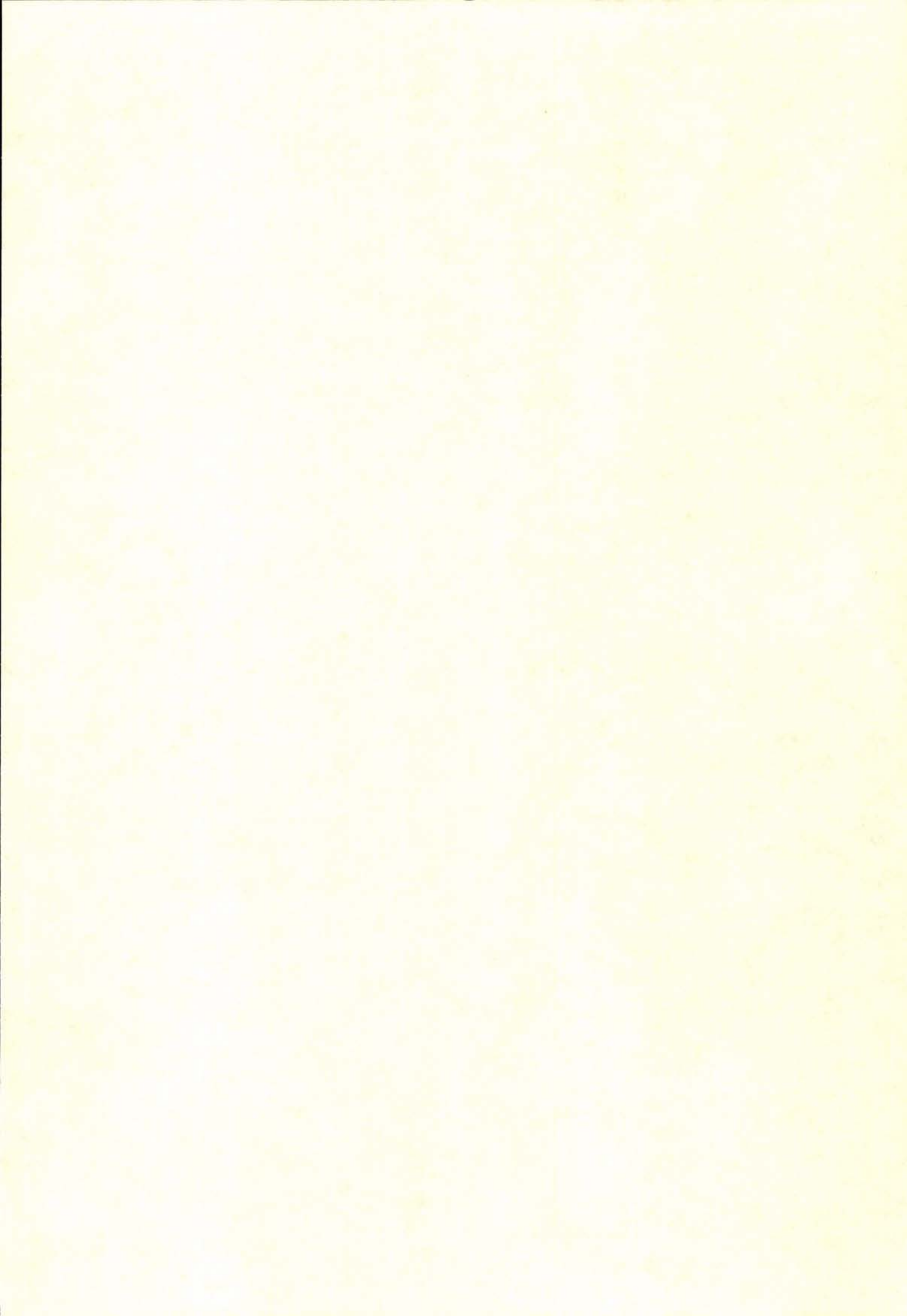
1. Skien kommune er nøgd med at NSB no legg fram meldinga om konsekvensutgreiing ved modernisering av Vestfoldbanen (Drammen - Skien).  
Kommunen er i hovudsak samd i det konsekvensutgreiingsprogrammet som NSB her legg opp til.
2. Skien kommune legg vekt på at det er viktig med ei samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, og meiner at dette styrkjer grunngevinga for ein tunnel Larvik-Eidanger. Kommunen oppmodar difor NSB til å ta desse prosjekta med i det vidare arbeidet med å greie ut konsekvensar og utbyggingsrekkjefølgje av tiltak.
3. Ein modernisert Vestfoldbane kjem til å få ein svært positiv verknad for den regionale utviklinga av Grenland både med tanke på næringsliv og utbyggingsmønster.
4. Skien kommune er opptatt av at dei ulike utbyggingsetappane som til slutt fører fram til det "endelege produktet", ein dobbelspora, høgfarats Vestfoldbane fram til Grenland, kjem i rett rekkjefølgje. I dette høve må dei vurderingane som ligg til grunn for ein tunnel Larvik - Eidanger basere seg på det store potensialet Grenland representerer både når det gjeld personar og gods. I dette potensialet må ein rekne med ein stor del av dei reisande som i dag nyttar bil mellom Grenland og Oslo.  
Tunnelen Larvik - Grenland må difor skyvast fram i tid.

Skien formannskap, den 17. juni 1992.

  
Per Sigurd Lauvstad  
ordfører

H. Rasmussen







# NORGES NATURVERNFORBUND

THE NORWEGIAN SOCIETY FOR CONSERVATION OF NATURE

NSB Hovedkontoret,  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum,  
0107 OSLO.

Deres ref.

Vår ref.

NSB Hovedktr.	Kass.kode
- 4 JUNI 1992	
Sak/Doknr. .... 92/607.26	Dato
Arkivbet. .... 555.9	1.6.92

Dato 1.6.92

## MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN-SKIEN.

Vi viser til høringsbrev datert 27.3.d.å.

En omfattende modernisering av Vestfoldbanen, slik NSB nå legger opp til, vil kunne få stor betydning for det framtidige trafikkmønsteret i Vestfold og tilgrensede områder. Mulighetene for en ikke ubetydelig avlastning av E18-trafikken, både for person- og godstrafikken, er særlig interessant. Med tilknytning og framtidig modernisering av Sørlandsbanen er også forholdet til flytrafikken interessant.

Hvor stor overgangen fra vei til bane kan bli i den aktuelle region er avhengig av hvordan det nå prioriteres m.h.t. igangsetting og størrelse på planlagte NSB- og E18-utbygginger. NSB bør informere Samferdselsdepartementet om E18-utbyggingens konsekvenser for ny Vestfoldbane. Veitrafikken må ikke gis konkurransefortrinn i form av en ny 4-felts motorvei, mens jernbaneutbyggingen skjer etterpå eller samtidig med at ny 4-felts trase for E18 bygges. De potensielle miljøeffektene av ny Vestfoldbane fryktes derfor svekket av veiutbyggingen.

Ny linjeføring for Vestfoldbanen må planlegges ut i fra et overordnet og langsiktig perspektiv. Planstrekningene må gjøres så lange at i det minste en hel kommune kan sees under ett. Helhetsvurderinger må komme inn på et tidlig planstudium. Linjeplanleggingen må ikke bindes av kortsiktige økonomiske hensyn. Ved linjeomlegginger må eksisterende banelegeme tilbakeføres til landbruket. På enkelte strekninger kan den gamle jernbanelinjen tas i bruk til gang- og sykkelvei.

Medlem av Den internasjonale naturvernunion og Føderasjonen for europeiske natur- og nasjonalparker.

POSTADRESSE  
Postboks 2113  
Grünerløkka  
0505 OSLO 5

BESØKSADRESSE  
Nedre gate 5  
OSLO

TELEFON  
(02) 71 55 20  
TELEFAX  
(02) 71 56 40

POSTGIRO  
5 09 46 02

BANKGIRO  
1720.05.00717

Naturvernforbundet ønsker å delta aktivt i den videre planleggingen av høyhastighetsspor på Vestfoldbanen.

Med vennlig hilsen  
**NORGES NATURVERNFORBUND**



Tore Killingland  
fagsjef

Landsutvalget for Jernbane  
Postboks 154  
1430 Ås

Norges Statsbaner - Hovedkontoret  
Avdeling for Strategi og Miljø

Oslo


Fax 36 62 42

Vedr.: Melding om Vestfoldbanen etter Plan- og bygningslovens § 33  
Dato: 29.5.92.

Vi har følgende merknader til plandokumentet:

- 1) Side 9, 14 og 34: I meldingen redegjøres det først for dobbeltspor (s.9) og "tosporet" (s.14). Men under beskrivelsen av kurvøutretting Skoger s. 34 ff. kan man få inntrykk av at det dreier seg om et enkeltsporet anlegg. I det minste er det ikke uttrykkelig sagt at det skal anlegges dobbeltspor. Anlegg av enkeltspor her vil etter vår oppfatning være meningsløst, og vi antar at meldingen bare er uklart utformet.
- 2) Side 14 og 16: I meldingen er det antydnet to ulike løsninger for tilknytning av Horten via Skoppum. Vi er klar over at Horten ligger godt innenfor en 3-mils korridor fra jernbanelinjen slik f.eks. SJ og Rall ForumSweden definerer markedsomfang. Imidlertid vil en geografisk tyngdepunktsanalyse vise at Horten er det området der Vestfoldbanen er svakest forankret i markedet, og vi synes derfor det er uheldig at en trasé øst for den nåværende ikke er vurdert.
- 3) s.27-30: Meldingen bør roses for sin ansats til drøftelse av Landskap, kulturmiljø og naturvernområder. Det er muligens slik at denne gruppen formål gjør at vi bør foretrekke tunnelfremføring selv om dette ikke skulle være det bedriftsøkonomisk gunstigste alternativet. Det ser ikke ut til at planleggerne har brukt dette som noe kriterium ved valg av fremføringskorridor. I så fall kan man få det uheldige inntrykk at NSB foreløpig bare har lært ordene og ikke tatt meningen med ordene til seg.

For styret i LfJ



Svøin A. Løken  
Styremedlem



NSB, Hovedkontoret  
Avd. for Strategi og Miljø  
Postboks 1162, sentrum  
0107 OSLO

<b>NSB Hovedktr.</b>	Kassa.kode
24 JUNI 1992	
Sak/Doknr. 92/607 42	
Arkivbet. 555 9	

Deres ref.

Vår sak nr. 115/92 KL/ev  
(bes oppgitt ved svar) 654

Porsgrunn, 23. juni 1992

### MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN.

Viser til deres brev av 27.03. d.å.

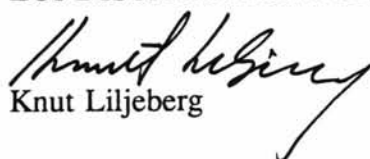
Vi beklager at vi ikke har greid å overholde høringsfristen.

Etter å ha gjennomgått meldingen, vil vi avgi flg. generelle kommentar:

**LO i Telemark støtter i hovedsak den fremlagte melding.**  
**Vi vil understreke at vi ser det som svært viktig at Vestfoldbanen Drammen -Skien blir prioritert i NSBs videre utbyggingsplaner.**

Dette til orientering.

Med hilsen  
LOs DISTRIKTSKONTOR, TELEMAR

  
Knut Liljeberg



# KRISTELIG FOLKEPARTI - TELEMARK

Fylkeskontor, Rektor Ørnsgt. 6, Skien  
Postboks 128, 3701 Skien - Telefon (03) 52 77 56 - Postgiro 5 54 53 14 - Bankgiro 8147.30.49481

Skien, 30. mai 1992

LJH/RR

NSB Hovedkontoret  
Strategi- og miljøvernavdelingen  
Postboks 1162 Sentrum  
0107 OSLO

<b>NSB Hovedktr.</b>	Kass.kode
<b>29 MAI 1992</b>	
Sak/Doknr.	
Arkivbet.	

## UTTALELSE TIL MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN

Politisk utvalg i KrF i Telemark har med interesse satt seg inn i meldingen om en modernisering av Vestfoldbanen Drammen - Skien.

### Generelt

Det er med glede vi merker oss den sterke vekten det er lagt på miljøhensyn og på at en modernisering av jernbanen på denne strekningen vil bety et reelt alternativ til bruk av bil. Vi sier oss også svært tilfreds med den vekten det er lagt på grundige konsekvensanalyser når det gjelder miljø, naturressurser, samfunnsmessige konsekvenser og konsekvenser i anleggsperioden til gjennomføringen av planutredningen/fylkesdelplanen. Likeså forslaget til det såkalte "finmaskede" konsekvensutredningsprogrammet for kommunedelplaner.

### Ny direkte trasé fra Larvik til Eidanger

For Grenlandsområdet vil det få stor betydning dersom Vestfoldbanens strekning fra Larvik til Eidanger legges om til ny direkte trasé som for en stor del vil gå i tunnel. Ny trasé vil iflg. forslaget være ca. 12 km kortere enn eksisterende trasé. I tillegg slås det i denne meldingen fast at en ny og kortere jernbanestrekning - sammen med innføring av nytt materiell - kan redusere reisetiden fra dagens ca. 33 min. til ca. 14 min. fra Larvik til Porsgrunn. Med en slik omlegging vil jernbanen bli et reelt alternativ til bilen.

## Modernisering av Vestfoldbanen. Betydningen for Grenlandsområdet

En modernisering av jernbanetraséen Drammen - Skien - sammen med innføring av nytt materiell, evt. nye stasjonsutforminger og bedre kollektivtilknytning - vil få stor betydning for Grenlandsområdet. Passasjerantallet på denne strekningen er stadig økende, men det synes som om kapasitetsgrensen snart er nådd. Derfor er det med glede vi konstaterer at dette viktige arbeidet nå settes i gang. Det at strekningen kortes inn og traséen forøvrig rustes opp slik at hastigheten økes betraktelig, vil bety svært mye, spesielt for nedre deler av Telemark. Utbyggingen av Oslo S, stopp ved Nasjonalteateret og ved Lysaker gjør at forbindelseslinjene til videre kommunikasjonsnett til andre deler av landet og til utlandet blir lettere tilgjengelig.

I tillegg til at en modernisering av strekningen Drammen - Skien er viktig for persontrafikken, vil vi også understreke at Grenlandsområdet er et industribygdepunkt i Norge, med bl.a. Norsk Hydro og andre bedrifter som har et stort transportbehov. Analyser viser at det også finnes et potensiale til store økninger i transportmengden på Vestfoldbanen. En modernisering av jernbanenettet som vil gi store reduksjoner i kjøretid vil være svært viktig både for næringsliv og sysselsetting både i Vestfold og i Grenlandsområdet.

### Sammenknytting av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

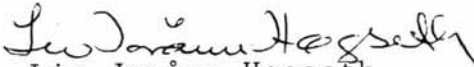
Politisk utvalg i KrF i Telemark merker seg forøvrig med interesse de mulighetene som antydes vedr. sammenknytting av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Hvordan denne tilknyttingen bør skje, og hvor ønsker vi ikke å ta stilling til i denne sammenhengen. Vi ser imidlertid klart at det også vil være store fordeler ved en tilknytting i en eller annen form.

### Konklusjon

Politisk utvalg i KrF i Telemark ser med forventning fram til å følge det videre arbeidet med moderniseringen av Vestfoldbanen Drammen - Skien. Vi vil samtidig - så sterkt vi kan -

understreke betydningen av at denne planen - og lignende preserende planer av begrenset omfang - ikke blir lagt på is til fordel for gigantplaner (jfr. forslaget om Ringerikstunnelen) som krever så store investeringer at planer andre steder i landet ikke kan realiseres.

KrF i Telemark, Politisk utvalg



Liv Jorånn Høgseth

leder



# NHO

NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON  
CONFEDERATION OF NORWEGIAN BUSINESS AND INDUSTRY

Vår dato/Our date  
1992.04.08  
Deres dato/Your date  
1992.03.27

Vår referanse/Our reference  
KMS/il Dir.sekr  
Deres referanse/Your reference  
92//607 555.9

NSB Hovedkontoret  
Avd. Strategi og Miljø  
Postboks 1162, Sentrum  
0107 OSLO


NSB Hovedktr.	Kass.kode
13 APR. 1992	
Ser./Øknr. ....	
Arkivbet.	

**MELDING OM MODERNISERT VESTFOLDBANE DRAMMEN - SKIEN**  
Vårt saksnr. 92/2222

Det vises til Deres brev av 27. mars vedrørende ovenstående.

Denne meldingen foranlediger ingen uttalelse fra vår side.

Vennlig hilsen  
NÆRINGSLIVETS HOVEDORGANISASJON

  
Knut-Marius Sture  
Direktør

Post til organisasjonen bes vennligst stilet til NHO, ikke til enkeltperson

Postadresse/Postal address  
Postboks 5250 Majorstua

Adresse/Address  
Middelthuns gate 27

Telefon/Telephone  
Nasjonalt (02) 96 50 00

Telefax (02) 69 55 93  
Telex 71434 nho n

NSB, Avd. for Strategi og Miljø  
v/Yngve Pedersen  
Postboks 1162 Sentrum

0107 OSLO

NSB Hovedktr.	Kass.kode
1 MAI 1992	
Søk/Doknr.	
Arkivbet.	

Vår ref.: KR/KH

Deres ref.: Drammen, 15.5.1992

## JERNBANE OVER OSLOFJORDEN TØNSBERG - HORTEN - MOSS IDÉVURDERING OG KONSEKVENsutREDNING

Med henvisning til muntlige avtaler med Dem, har vi gjennomført en idévurdering av vår idé "Kryssing av Oslofjorden med ny dobbeltsporet høyhastighetsjernbane på strekningen Tønsberg - Borre - Moss".

En kritisk gjennomgang av de tidligere utførte traséstudier og beregninger bekrefter at idéen om én felles høyhastighetsbane for øst- og vestsiden av Oslofjorden mellom Horten/Moss og Oslo vil kunne vise seg å bli et meget aktuelt alternativ til den nå foreslåtte utbygging av Vestfoldbanen via Drammen til Oslo.

Det arbeidet som til nå er utført, anslår vi å ha kostet kr. 200 - 250.000,-. Vi foreslår derfor en øvre kostnadsramme på kr. 250.000,- for denne del av prosjektet, med henvisning til normale honorarsatser og oppdragsvilkår.

Vi ser fram til Deres reaksjon på vår idé og foreløpige vurderinger av denne.

Som vi tidligere har foreslått, tror vi det er riktig at arbeidet med forslaget videreføres med en utredning snarest mulig og parallelt med utredningene av Vestfold- og Østfoldbanen.

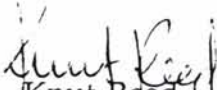
Vi føler at denne idéen og bearbeidningen av den er såpass spesiell at det nærmer seg grensesonen mellom konsulentoppdrag og "åndswerk". Vi forutsetter derfor at De henvender Dem til oss når og hvis det er aktuelt å bearbeide idéen videre.

Vi håper De har forståelse for dette synspunkt, og ser fram til et eventuelt videre interessant samarbeide om et prosjekt som vi fortsatt tror kan bli ett av de mest interessante samferdselsprosjekter i 90-årene.

Vi vil til slutt nevne at vi sitter inne med en stor mengde av beregninger og problemløsninger som ikke har vært mulig å dokumentere i rapporten på den relativt korte tiden vi har hatt til rådighet. Det ville være ønskelig med en grundigere gjennomgang av dette så snart De har anledning til det.

Med vennlig hilsen

BRUER IKB A/S

  
Knut Ræed  
Adm.dir.

  
Einar Hansen



NSB Hovedktr.	Kass.kode
12 JUNI 1992	
Sak/Doknr. 12 159 5	
Arkivbet.	

Skien, den 04.06.1992

NSB Hovedkontoret  
Avdeling for strategi og miljø  
Postboks 1162 Sentrum

0107 Oslo

#### VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN

Vi er kjent med at melding etter plan- og bygningslovens § 33 - konsekvensutredninger vedrørende ovennevnte banestrekning er sendt ut på høring til bl.a. kommunene i Grenland og Telemark fylkeskommune.

Vekst i Grenland er ikke høringsinstans, men vi tillater oss likevel å peke på noen momenter som er meget vesentlige og bør tas til etterretning.

Vi ber om at konsekvensutredningen utvides til også å omfatte tilkoblingen til Sørlandsbanen. Tunnelprosjektet som er prioritert etter linjeutbedringen delvis to-sporsstrekninger og gjennomgående to-spors trase til Larvik bør opp-prioriteres slik at kobling Vestfoldbanen/Vestfoldbanene kan finne sted tidligere enn forutsatt i NSB's planer.

Tunnel Larvik-Eidanger vil umiddelbart utløse person/godspotensialet i Grenland og styrke økonomien i prosjektet. Videre vil tunnellen langt hurtigere gi åpning for kobling av Vestfoldbanen/Sørlandsbanen. Strekningen Oslo-Stavanger har det høyeste effektiviseringspotensiale når det gjelder NSB's hovedlinjer. Befolkningsgrunnet langs strekningen er det høyeste og kjørehastigheten mot Grenland den laveste sammenlignet med andre linjer. Dokumentasjon som bekrefter dette er tidligere oversendt Dem.

Med vennlig hilsen  
VEKST I GRENLAND



Leif Svarstad

Kopi: Telemark fylkeskommune  
Ordføreren i Skien  
Ordføreren i Porsgrunn  
Ordføreren i Bamble

NSB Hovedktr.	Kass.kode
1. JUNI 1992	
Sak/Doknr. ....	le
Arkivbet. ....	

Erik Hardeng  
Hauges vei 11 D  
0871 Oslo

Oslo, 28.5.1992

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

## MERKNADER TIL MELDING OM VESTFOLDBANEN DRAMMEN - SKIEN

Jeg sender herved merknader til NSB's Melding om Vestfoldbanen Drammen - Skien, Konsekvensutredninger.

Med vennlig hilsen

*Erik Hardeng*  
Erik Hardeng

## **Merknader til NSB's Melding om Vestfoldbanen Drammen - Skien, Konsekvensutredninger.**

### **Økonomi (1.1 Begrunnelse for tiltaket)**

Med bakgrunn i [1] og [2] kan det dokumenteres at en full utbygging av InterCity-nettet (Skien-Lillehammer-Halden) vil være meget lønnsomt for NSB, også når alle investeringer tas med. Utbyggingen vil dermed være selvfinansierende. Dette momentet bør komme klarere frem i den videre planleggingen (vedlegg 1).

### **Kost/nytte (1.2 - 1.3 Avgrensning - Annen planlegging)**

Fylkesplanen i Vestfold ber om at NSB raskt må få "tog med høy hastighet" (side 10). NSB sier at "de prosjektene som gir størst nytte/kostnadseffekt gjennomføres først" (side 9). I følge NSB's egne anslag [3] er det krengetog som oppfyller dette best (størst kost/nytte på kort tid). NSB's planer for sporforbedring "kan derimot ikke ferdigstilles før århundreskiftet" (side 9), eller "år 2010" (side 12). NSB bør derfor følge sine egne utredninger og prioritere krengetog høyest. Sporforbedringer bør deretter prioriteres etter en vurdering av kost/nytte (vedlegg 2).

### **Bedre bane eller bedre materiell ? (1.4 Markedsvurdering)**

Meldingen unnlater konsekvent å nevne krengetog som et effektivt virkemiddel for å redusere reisetiden. I følge NSB's egen utredning [4] vil krengetog gi høyere gjennomsnittshastighet. Innføring av slikt materiell reduserer behovet for traséomlegginger med 20 - 30%, og det gir tilsvarende store økonomiske besparelser. Den økonomiske gevinsten kan bli over 1 mrd. kr (vedlegg 3).

### **Maksimalhastighet (1.2 Tiltakets avgrensning)**

Det sies at Vestfoldbanen bør utbygges "for maksimalhastighet på 200 km/t" (side 9). I følge [4] er det unødvendig å prosjektere InterCity-strekninger for mer enn ca. 150 km/t. Bygging av trasé for større hastighet er derfor sløsing med ressurser. Den økonomiske gevinsten kan bli opp mot 1 mrd. kr (vedlegg 4).

### **Sørlandsbanen (1.3 - 1.4 Annen planlegging - Markedsvurdering)**

En maksimalhastighet på 200 km/t kan bare begrunnes ut fra ønsket om å kjøre Sørlandsbanen på strekningen. Utbygging av Vestfoldbanen vil da subsidiere en ny Sørlandsbane, samtidig som man tvinger Sørlandsbanen til å kjøre den lengst mulige strekning (vedlegg 5).

## Vedlegg til de enkelte punktene

### Vedlegg 1 - Økonomi

Ref [2] gir følgende økonomiske overslag for InterCity-utbygging:

IC Driftsøkonomi (Gods dekker 15% av banekostnadene, 160 km/t + krengetog, alle beløp i 1000 kr)		
Driftsinntekter	2019937.5	100.0%
Årskostnader, inv.	1038437.0	51.4%
Driftskostnader	622500.0	30.8%
Sum (årsresultat)	359000.0	17.8%

En InterCity-utbygging med et årlig overskudd på 18% vil være meget positiv for NSB. Dersom tiltakene i vedlegg 3 og 4 innføres, reduseres investeringsbehovet, og utbyggingen blir enda mer lønnsom.

### Vedlegg 2 - Kost/nytte

Alle tiltak som gir bedre kapasitet og redusert reisetid bør rangeres etter en vurdering av kost/nytte. Dette gjelder både på materiell- og på banesiden. En slik vurdering mangler i den utsendte meldingen, de enkelte tiltakene presenteres som fakta, uten henvisning til andre kilder.

NSB anslår internt at krengetog er 30 - 50 ganger mer effektivt enn sporforbedringer når reisetiden skal reduseres. Krengetog kan innføres på Vestfoldbanen om 2 - 5 år, mens sporforbedringer ikke gir gevinst før om 10 - 15 år. NSB's prioritering bør derfor være klar.

Meldingen foreslår en lang rekke sporforbedringer. En rangering etter kost/nytte bør vise at det er de store traséforbedringer, som J: Larvik - Eidanger, som gir best effekt, mens mindre forbedringer har liten verdi på InterCity-strekninger.

Dersom trafikken på en forbedret Vestfoldbane øker slik man antar (Larvik 400.000 -> 1.400.000, side 12), bør man planlegge dobbeltspor også på strekningen Larvik - Eidanger, bla.a. fordi Porsgrunn/Skien blir et sterkt trafikk-knutepunkt. I tillegg bør man vurdere bedre tilknytning mellom Vestfoldbanen og Notodden/-Kongsberg.

### Vedlegg 3 - Bedre bane eller bedre materiell ?

Innføring av krengetog reduserer kravet til minsteradius med ca. 40% . Dermed reduseres behovet for traséforbedringer drastisk. I ref [2] reduseres investeringene for Vestfoldbanen fra 2.15 mrd. kr til 1.71 mrd. kr = 0.44 mrd. kr ved bruk av krengetog (enkeltspor). For dobbeltspor blir gevinsten tilsvarende større. Meldingen om Vestfoldbanen anslår investeringer på 4.5 - 5.5 mrd. kr. En tilsvarende prosentvis reduksjon gir en gevinst på mer enn 1 mrd. kr.

### Vedlegg 4 - Maksimalhastighet

Opprettholdelse av dagens stoppmønster står ikke i forhold til ønsket om en trasé med maksimalhastighet på 200 km/t. Stoppmønsteret bør opprettholdes, ev. utvides for noen tog, for å sikre trafikkgrunnlaget i konkurranse med buss og privatbil. I følge [4] vil gjennomsnittshastigheten, selv på en ny trasé, ikke komme over 110 - 120 km/t. "Økning av maks hast utover 160 km/t gir ingen effekt".

En ny trasé kan derfor planlegges med minste kurveradius 500 m. Det gir minste kurvehastighet ca. 130 km/t for krengetog, som er høyere enn den beregnede gjennomsnittshastighet. Reduksjon i minsteradius fra 2000m (200 km/t) ev. 1100m (160 km/t) til 500m betyr ytterligere reduksjon i nødvendige investeringer, samt en raskere bygging, ved at ca. 30% av strekningen må forbedres, mot kanskje ca 60 - 70%. Basert på tallene i vedlegg 3 gir det en gevinst som kan bli opp mot 1 mrd. kr.

Å kreve 1100 - 2000m trasé-radius gjennom eksisterende bebyggelse i Vestfold vil være vanskelig, tidkrevende og sløsing med ressurser.

### Vedlegg 5 - Sørlandsbanen

Det foreslås å legge Sørlandsbanen om Vestfoldbanen. Det gir knapt noen reduksjon på strekningen Drammen - Vegårshei (ca. 2 - 5 km). Fra før av er Bratsbergbanen den korteste forbindelsen Skien - Oslo, med ca. 170 km, mot Vestfoldbanen 195 - 185 km (nåværende - ny).

En ny Sørlandsbane bør kunne kjøres med en gjennomsnittshastighet på 160 - 200 km/t, maks. hast. inntil 250 km/t. Dette er vanskelig ev. umulig å gjennomføre på en InterCity-trasé langs kysten med stor lokaltrafikk og mange stasjoner, uansett hvor god trasé man bygger. I stedet for å prøve å presse inn en 200 km-trasé, som foreslått, bør man heller planlegge en direkteforbindelse utenfor tettstedene, for eksempel fra Porsgrunn til Sande, ev. Skien - Skollenborg (den første er mest aktuell). En slik forbindelse, ca 60 km, sparer ca 35 km i forhold til kystlinjen. Den kan bygges for det man sparer på å bygge med 500 m. radius i stedet for 1100 - 2000 m. radius. Dette er samme prinsipp som er aktuelt for modernisering av Østfoldbanen. Da oppnås:

- Strekning Oslo - Kristiansand: Ca. 310 km.
- Reisetid Oslo - Kristiansand: Ca. 2 timer
- Strekning Oslo - godsterminal i Grenland: Ca. 150 km.
- Redusert støy i tettsteder fra gods- og høyhastighetstog

Det er derfor viktig at planleggingen av en forbedret Sørlandsbane ikke låses til planene for Vestfoldbanen på en uheldig måte.

### Referanser

- [1] Høyhastighetstog i Norge, NSB, mai 1990
- [2] Høyhastighet, dokumentasjonsrapport, NSB, mai 1990
- [3] Teknisk FOU nr. 1, FORSØK MED KRENGING, NSB, oktober 1991
- [4] Materieell for høyhastighet Oslo - Kornsjø samt bruk av høyhastighetsmaterieell på andre baner (under utarbeidelse), NSB, mai - juni 1992.



Thorleif Jacobsen  
Tunnelveien 29  
3080 Holmestrand

transportkonsulent  
NSB Gods Vestfold-Telemark

NSB Hovedktr.		Kass. kode
27 MAI 1992		
Søk/Doknr.	12	
Arkivbet.	555.9	

Tønsberg, 26.05.92

NSB Hovedkontoret v/ Yngve Pedersen  
Avdeling for Strategi og miljø

OSLO

#### **KOMMENTARER TIL MELDING/KONSEKVENsutredninger om Vestfoldbanen**

Jeg viser til side 13, 2. avsnitt om terminalplasseringer i Tønsberg og Larvik.

I perioden januar-mai 1991 arbeidet en gruppe ved NSB Gods, hvorav undertegnede var med, med lokalisering av en ny godsterminal i Horten-Tønsberg området.

Bakgrunnen var et initiativ fra Borre kommune om å utrede en eventuell plassering av en ny godsterminal på Langmyra syd for Skoppum stasjon.

Det var også kjent at Tønsberg kommune hadde antydnet en mulig plassering av en godsterminal på et område like syd for Barkåker stasjon.

#### **Ny godsterminal på Barkåker?**

Gruppen konkluderte med at Langmyra ikke var aktuell, og at den beste plassering for en ny godsterminal i området var Barkåker, med tanke på framtidig satsing på kombinerte transporter og dette markedets beliggenhet.

Kommuneplanen for Tønsberg legger i dag opp til en godsterminal på Barkåker. Samferdselssjefen i Vestfold har nylig også påpekt at Vestfold fylkeskommune har uttalt seg positivt til ovennevnte etablering.

#### **Bruk av gammel trasé?**

Dersom Vestfoldbanen blir ombygd etter de foreløpige planene, som bl.a. omfatter utretting av linjen syd for Barkåker, er det nærliggende å se på en lokalisering rundt nåværende trasé. Som eksempel kan nevnes at liknende plassering er gjort for Langmyra godsterminal ved Kristiansand.

Det er nevnt i planen at de enkelte deler av moderniseringen vil skje i "lønnsomhetsrekkefølge".

Det skulle være interessant å få beregnet NSB's samlede gevinst (for både person og gods) ved en etablering av godsterminal på Barkåker.

Momenter som teller med her er:

- Godsterminal på Barkåker frigjør arealer for Persontrafikk i byen, samt at godstrafikkens belastninger ellers blir borte.
- Linjegods kan inviteres til en etablering på samme område. Dette kan gi gjensidige fordeler, både for NSB Gods og Linjegods, samtidig som det blir enda bedre plass for Persontrafikk i Tønsberg. Linjegods' langsiktige leieavtale med NSB i Tønsberg vil vel uansett opphøre om ca. 10 år.
- Godstrafikken i Tønsberg (både Linjegods og NSB Gods) har i dag etter min mening altfor trange og lite rasjonelle kår.

Hilsen

  
Thorleif Jacobsen

28.4.1992

Plansjef Helge Tunheim,  
Norges Statsbaner,  
3006 Drammen

Forslag til fremtidig utvikling av jernbanen i Grenland.  
-----

Hvordan skal Grenland utvikle seg kommunikasjonsmessig mot år 2100?  
Skal jernbanekommunikasjonene fra 1880-årene også gjelde i år 2080?

-----  
Bosetningsforholdet som ga grunnlag for jernbanen i det forrige århundre var direkte knyttet til bysenteret. Det var ingen bosetning av betydning utover selve bykjernen.

I dag må trafikkanten kjøre til jernbanestasjonene enten med buss eller med bil. Det er bare en håndfull mennesker som kan gå til jernbanen.

-----  
Avstanden mellom Porsgrunn og Skien jernbanestasjoner er i tid ca. 8 minutter.

En sentral stasjon midt i Grenland vil ligge like serviceberettiget til for industri og befolkning som dagens 2 stasjoner.

-----  
Hele området fra Gulset til Klyve, industriområdet på Kjorbekk og Vestsiden forøvrig vil via Menstadbrua komme raskere til et stasjonsområde i Menstadorrådet da man unngår å kjøre gjennom bysentrene (mindre forurensning).

Storindustrien i søndre del av Porsgrunn og Bamble vil kanskje få 5 minutter lengre kjøring, men ved å benytte Kulltangenbrua vil man unngå bykjøring og komme raskere frem.

-----  
Kortere reisetid

Med tunnel fra Bjørkedalen til Menstad og utretting av partier fra Larvik og vestover til Bjørkedalen sparer man å kjøre ned til Eidanger og opp til Skien igjen. Man sparer togstopp i Porsgrunn og slipper å kjøre helt opp til Skien.

-----  
Sparer miljøet på Osebakken

Med tunnel frem til Menstad og kryssing av Sørlandsbanen over elva der slipper man 2 spor og sparer inngrep i det allerede belastede bomiljøet På Osebakken.

-----  
En sentralstasjon på Menstad vil kunne gi en felles rutebilstasjon til lettelse for trafikkantene. Kort vei buss/bane for trafikk både til Telemarken/Vestlandet som Sørlandsbussene og jernbanebussen til Vestfold. Til intern bytrafikk Skien/Porsgrunn drar man selvfølgelig nytte av eksisterende bussterminaler.

-----  
En sentralstasjon på Menstad ligger i kort avstand til flyplassen på Geiteryggen.

-----  
Man kan få en felles taxisentral for Grenland med felles telefon-nummer,

## Sentralstasjon i Grenland

ark 2

selv om drosjene selvsagt vil være stasjonert på forskjellige steder i regionen.

### Økonomi

En sentral jernbanestasjon vil på sikt være både rasjonelt og økonomisk i stedet for 2 mindre enheter.

Grenland sentralstasjon vil kunne bli et knutepunkt på Sørlandsbanen, og et kommunikasjonscenter for det sørøstlige Norge. (Sørlandet/Telemark-Vestlandet)

I parentes bemerkes at når Sørlandsbanen blir forlenget og man bruker nåværende tracé vil antagelig Porsgrunn bare bli et stoppested, Skien vil få en birolle i jernbanesammenheng og Grenland som sådant vil tape på det. Osebakken blir oppstykket og Skiens interesser for jernbanen i Porsgrunn vil bli minimal, med andre ord: Vi kan ende opp i samme jernbanestruktur i år 2080 som i 1880.

### Visjoner

I et byområde som Skien/Porsgrunn med sine 80-90.000 mennesker har man stått kommunikasjonsmessig på stedet hvil når det gjelder jernbane. Man følger i dag de samme opptrukne linjer som man gjorde for over 100 år siden. Hvilket annet byområde av tilsvarende størrelse operer med 2 mindre hovedstasjoner? Stavanger, Kristiansand, Drammen?

Det er nå man må legge til rette for de neste 50 år. Skal Grenland bli et vekstsentrum også jernbanemessig kan man ikke ha de samme utendørs perronger i Skien/Porsgrunn som man hadde for 100 år siden.

Grenland blir liggende etter i utviklingen hvis man ikke i sterkere grad samler ressursene.

### Sluttord

Mine visjoner er ikke noen fasit, det er sikkert andre møter å løse dette på, men jeg tror at man må tenke lengre frem i tid - til år 2050, minst - se 50 år tilbake, se på befolkningsantallet og "ekspansjonen" i Grenland sammenlignet med tilsvarende byområder i Norge.

Blir vi liggende etter fordi vi mangler en fellesnevner til felles driv i Grenland?

Vi må se på Grenland som en enhet og ikke bruke ressursene på detaljer, hvorfor mangler vi vyer i Grenland?

Man må kanskje tvinges til bedre samarbeid kommunene imellom ellers vil man

*Johnny Sørensen*

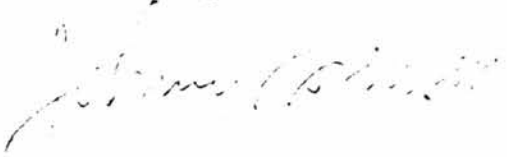
Sylterøya  
Postboks 93  
N-3951 Brevik  
Tel. (03) 57 09 51

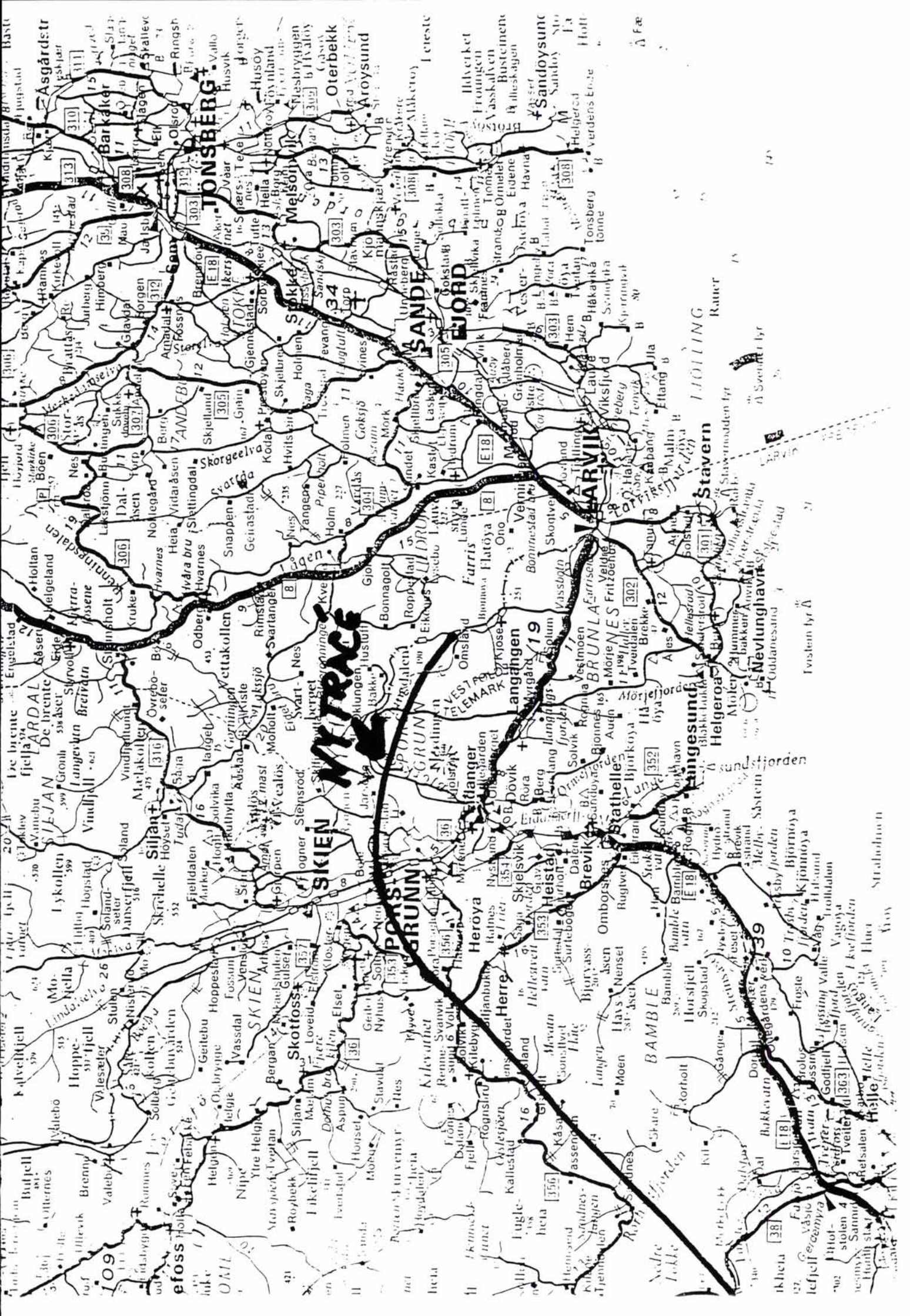
Sentralstasjon i Grenland  
-----

ark 3

komme i samme situasjon som veinettproblematikken, hvor man heller ikke klarer å se helheten, men kun innenfor egne kommunegrenser.

Med vennlig hilsen





**NYTRAC**

**SKIEN**

**BRUNN**

**Angangen 19**

**Stangesund**

**39**

NSB Hovedktr. - ? JUNI 1992	Kass.kode
Sak/Doknr. .... Arkivbøt	

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

Larvik, 27. mai 1992

Merknader til melding om nytt trasévalg for Vestfoldbanen.

- \* Ifølge meldinger fra NSB om "ny" Vestfoldbane går det fram at det kan bli aktuelt med nye trasévalg på strekningen mellom Larvik og Sandefj.
- \* Ut ifra de opplysninger og kart som er i meldingen, er det vanskelig å se nøyaktig hvor traséene er tenkt lagt, og dermed hvem de eventuelt vil berøre.
- \* Etter henvendelse til NSB's planavd. i Drammen fikk vi tilsendt traséforslag for nevnte strekning. Dette kartmateriale er adskillige år gamle. Flere boligfelt/boligområder som er inntil 15-20 år gamle er ikke inntegnet på kartet!  
 -Det sørlige traséforslag går bl.a. gjennom boligfeltene "Valbyskogen" og "Guriskogen" hvor det bor flere tusen innbyggere. Dette området er det tetttest befolkede område utenom bybebyggelse på strekning Larvik-Lauve St.
- \* Jernbanen fører med seg mange miljømessige ulemper for de som bor inntil, eller i nærheten av sporet. Den vil bl.a. gi vibrasjon- og støyforerensing, mulig oppstyking, eller redusering av driftsgrunlaget for landbruket osv. ifølge planen vil også antall tog pr. døgn øke kraftig.
- \*\* Undertegnede er gårdbrukere og grunneiere i området Guri, Huseby, Viksfjord. Vi vil få våre eiendommer oppdelt og ødelagt, og kanskje hele livsgrunlaget for landbruksdrift på berørte eiendommer vil bli borte dersom det sørlige alternativet blir valgt.

Vi er klar over at noen må bli berørt dersom det skal legges ny trasé, og vi ber derfor om at nordlige trasévalget blir utredet på lik linje med det sørlige. Det nordlige alternativ ser ut til ikke å ville berøre på langt nær så mange mennesker som det sørlige. Det vil dessuten også gi mulighet for større hastighet og kortere reisetid.

Hilsen

*Hans Geir Guren*  
 Hans Geir Guren  
 Guren  
 3280 Tjodalyng

*Paul O. Utklev*  
 Paul Olav Utklev  
 Vikveien  
 3280 Tjodalyng

*Magnus Tvedten*  
 Magnus Tvedten  
 Østby  
 3280 Tjodalyng

*Kjell G. Huseby*  
 Kjell G. Huseby  
 Huseby  
 3280 Tjodalyng

*Clas Huseby*  
 Clas Huseby  
 Huseby  
 3280 Tjodalyng

*Leif Løwe*  
 Leif Løwe  
 Valby/Løwe  
 3280 Tjodalyng

*Hans Guren Øystein Skalleberg*  
 Hans Guren Øystein Skalleberg  
 Guren Guren  
 3280 Tjodalyng 3280 Tjodalyng.

*Haakon Stokke*  
 Haakon Stokke  
 Valby  
 3280 Tjodalyng

*Aasta Rauan*  
 Aasta Rauan  
 Huseby  
 3280 Tjodalyng

