

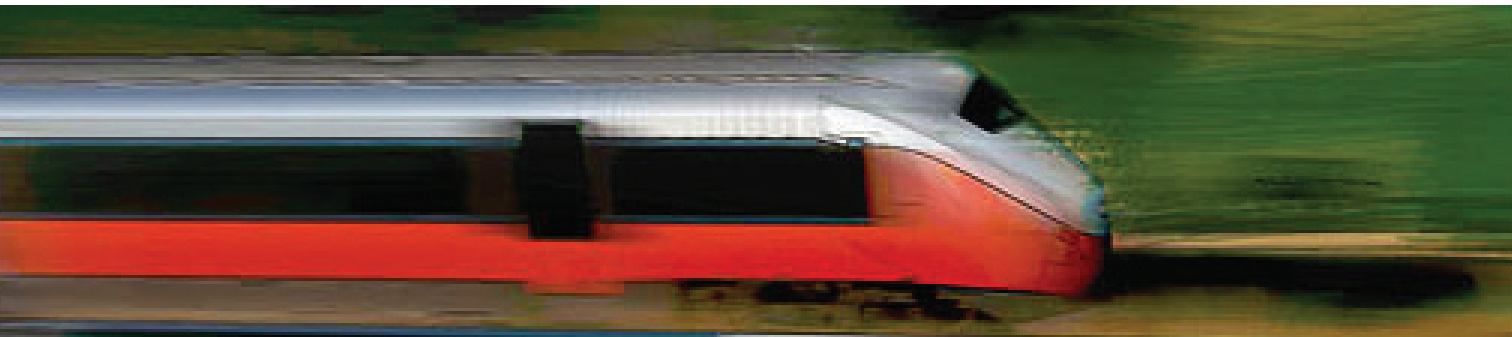


Nykirke - Barkåker

Fastsatt planprogram

KOMMUNEDELPLANER MED KONSEKVENsutREDNINGER FOR DOBBELTSPOR
NYKIRKE - BARKÅKER I KOMMUNENE HORTEN, RE OG TØNSBERG

9.9.2014



Vestfoldbanen, Nykirke - Barkåker

Fastsatt planprogram

Kommunedelplaner med konsekvensutredning for dobbeltspor Nykirke Barkåker i kommunene Horten, Re og Tønsberg

01A	Fastsatt planprogram	9.9.2014	Jan Martin Ståvi	Harald Kvifte	Sigrid Stokke	
00A	Forslag til planprogram til fastsettelse	6.5.2014	Jan Martin Ståvi	Harald Kvifte	Sigrid Stokke	
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: Vestfoldbanen, Nykirke - Barkåker, Fastsatt planprogram - Kommunedelplaner med konsekvensutredning for dobbeltspor Nykirke - Barkåker i kommunene Horten, Re og Tønsberg		Antall sider: 44				
		Produsent:				
		Prod.dok.nr.:	01A	Rev:		
		Erstatter:	00A			
Erstattet av:						
Prosjekt nr.: 965000 - Intercity Planfase: Forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning Saksrom nr.: 201304186		Dokumentnummer: ICP-30-A-00001		Revisjon: 01A		
 Jernbaneverket		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:		

FORORD

Modernisering av Vestfoldbanen er en del av Intercityatsingen på Østlandet. I henhold til Nasjonal transportplan 2014 – 23 skal dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker være bygget innen 2023.

Fra Konseptvalgutredningen for Intercitystrekningen Oslo – Skien forelå det tre korridorer og fire alternativ: Alternativ 1 Bakkenteigen, alternativ 2 Skoppum øst, alternativ 3A Skoppum vest med stasjon og alternativ 3B Skoppum vest uten stasjon. Alternativ 3B er nå ute, se nedenfor. Kommunedelplan med konsekvensutredning skal avklare alternativ.

Dette planprogrammet beskriver hvordan kommunedelplanarbeidet skal gjennomføres. Jernbaneverket er tiltakshaver, og kommunene er i utgangspunktet planmyndighet. Både Vestfold fylkeskommune og Horten kommune har gjort vedtak om at de ønsker statlig plan, og sendte anmodning om dette til departementet i juni 2013. Arbeidet med planprogrammet er utført i samarbeid med de berørte kommunene og regionale myndigheter i Vestfold.

Planprogram for kommunedelplan dobbeltsporet Nykirke – Barkåker ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring 28.02. 2014 med frist 11.04.2014 for merknader.

Programmet har vært tilgjengelig hos

- Jernbaneverkets anleggskontor i Tønsberg, Eckersbergsgate 4,
- Jernbaneverket nettsider (www.jernbaneverket.no/Intercity)
- Horten kommune, Apotekergata 12
- Horten kommunes nettsider (www.horten.kommune.no).
- Tønsberg kommune, kundemottak på Byfogdløkken, Halfdan Wilhelmsens allè 1
- Tønsberg kommunes nettsider (www.tonsberg.kommune.no)
- Re kommune, Regata 2
- Re kommunes nettsider (www.re.kommune.no)

Kommunene og Jernbaneverket avholdt åpent møte onsdag 12. mars kl.19.00 i kommunestyresalen i Horten.

Asplan Viak AS har vært engasjert av Jernbaneverket for å utarbeide planprogrammet dobbeltsporet Nykirke – Barkåker. Bjørg Wethal og Kristen Fjeldstad har deltatt i arbeidet. Jan Martin Ståvi har hatt ansvar for kvalitetssikringen og Sigrid Stokke har vært oppdragsleder for Asplan Viak. Jernbaneverkets kontaktperson i arbeidet har vært Jofrid Burheim.

Spørsmål knyttet til planarbeidet kan rettes til Jernbaneverket v/ Elsebeth Anicken Bakke, Elsebeth.Anicken.Bakke@jbv.no eller tlf 915 29 402.

*

Merknader til forslag til planprogram er sammenfattet og kommentert i eget dokument. På grunnlag av momenter framkommet under høring og offentlig ettersyn foreslår Jernbaneverket en del presiseringer i programmet. Det er gjort endringer som beskrevet under.

Etter beslutning i Samferdselsdepartementet tas alternativ 3B, løsning uten stasjon i Horten, ut fra videre planlegging. Dette er også i samsvar med kommunenes vedtak under behandling av planprogrammet. Planprogrammet er gjennomgående endret i henhold til dette. Samferdselsdepartementets brev av 1. september 2014 er vedlagt.

Det er i tillegg gjort følgende endringer:

Kap 2.4 Relevant planarbeid for IC-strekningene: Suppleres med teknisk og økonomisk vurdering av godssportilknytning.

Kap 3.1 Alternativer: Ny overskrift 3.1.1 Felles forutsetninger. Forutsetningen om å vurdere fire (nå tre) alternativ presiseres. Vurdering av godssportilknytning er presisert. Innfartsparkering ved stasjonene føyet til som del av tiltaket (for alt 1, 2 og 3). Etterfølgende nivå 3-kapitler blir 3.1.2 osv.

Kap 4.3 Prissatte konsekvenser: Supplert med omtale av miljøkostnader knyttet til klimagassutslipp i anleggs- og driftsfasen.

Kap 4.4 Ikke prissatte konsekvenser: Ny overskrift 4.4.1 Tema og metode. Etterfølgende nivå 3-kapitler blir 4.4.2 osv.

Kap 4.4.2 Konsekvenser i anleggsperioden: Det presiseres at anleggskonsekvenser skal utredes for hvert tema (gjentas ikke i de etterfølgende kapitlene).

Kap 4.4.5 Nærmiljø og friluftsliv: Jakt og fiske som friluftaktivitet omtales. Støy i friluftsområder beregnes.

Kap 4.4.6 Naturmiljø: Utredningsbehovet presiseres med behov for supplerende dokumentasjon og registrering av vilttrekk og vurdering av behov for vilttiltak.

Kap 4.4.7 Kulturmiljø: Omtalen av metode supplert med behovet for supplerende registreringer.

Kap 4.4.8 Naturressurser: Jordvern framhevet som særlig viktig problemstilling

Kap 4.6 Lokal og regional utvikling: Utredningsoppgaver og metoder er presisert.

Kap 5.3.2 Samhandling, medvirkning og informasjon: Supplert med omtale av åpne kontordager og nyhetsark til berørte.

Kap 5.4 Planlagt framdrift: Tabellen er oppdatert mht antatt framdrift.

Kap 6 Dokumentasjon: Krav til innhold i planbeskrivelsen er presisert.

Ytterligere presiseringer av utredningsoppgavene vil bli gjort i oppdragsspesifikasjonen for plan- og utredningsoppdraget.

Oslo, 9. september 2014

INNHOOLD

1. Om planoppgaven	5
1.1 <i>Prosjektet i et større perspektiv</i>	5
1.2 <i>Formålet med planarbeidet</i>	6
1.3 <i>Formelt grunnlag for planleggingen</i>	6
1.4 <i>Planprogrammets funksjon</i>	6
2. Forutsetninger og andre planer	7
2.1 <i>Nasjonale føringer</i>	7
2.2 <i>Regionale planer, Vestfold</i>	7
2.3 <i>Lokale planer</i>	9
2.4 <i>Relevant planarbeid for IC-strekningene</i>	11
3. Utredningsalternativer	13
3.1 <i>Alternativer</i>	13
3.2 <i>Planområdet</i>	15
4. Utredningstema	17
4.1 <i>Viktige problemstillinger</i>	17
4.2 <i>Metode</i>	18
4.3 <i>Prissatte konsekvenser</i>	18
4.4 <i>Ikke prissatte konsekvenser</i>	19
4.5 <i>Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse</i>	32
4.6 <i>Lokal og regional utvikling</i>	33
4.7 <i>Drøfting av måloppnåelse</i>	38
4.8 <i>Oppsummering</i>	38
5. Planprosess og medvirkning	39
5.1 <i>Planprosess</i>	39
5.2 <i>Planmyndighet</i>	39
5.3 <i>Organisering og gjennomføring av planarbeidet</i>	40
5.4 <i>Planlagt framdrift</i>	40
6. Dokumentasjon	43

Vedlegg: Samferdselsdepartementets brev av 1. september 2014.



Figur 1 Planstrekninger i IC-prosjektet med utbyggingstakt i henhold til Nasjonal transportplan 2014-23

1. OM PLANOPPGAVEN

1.1 Prosjektet i et større perspektiv

1.1.1 Bakgrunn

Tidlig på 90-tallet, i forbindelse med siste Norsk Jernbaneplan, ble det lagt en Intercity-strategi (IC-strategi) om at fremtidig etterspørsel etter transporttjenester mellom Oslo og Lillehammer, Halden og Skien burde møtes med et moderne jernbanetilbud. Dette skulle bidra til at større andeler av transportarbeidet, spesielt for de daglige reisene, kunne betjenes kollektivt, og til en flerkjernet bystrukturutvikling langs IC-strekningene. På infrastrukturens side ville et slikt togtilbud kreve et jernbanenett med sammenhengende, moderne dobbeltspor. Siden er noen strekninger bygget ut og andre er under bygging, mens om lag 230 kilometer av banestrekningene fortsatt har gammelt og kurverikt enkeltspor.

En fullt utbygd Vestfoldbane med dobbeltspor vil ha virkning for hele Intercityområdet, ikke bare Grenland, Vestfold, Buskerud og Oslo. IC-strekningene vil få et miljøvennlig transportsystem som knytter bo- og arbeidsområdene sammen. Banen vil gi økt kapasitet for person- og godstransport i IC-området og sikre tilstrekkelig punktlighet, frekvens og reisetid. Nytt av de ulike konseptene er vurdert banevis og sammenstilt i *Felles avsluttende overbygningsdokument*¹. Gjennomføring av utbyggingen er behandlet i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023.

1.1.2 Konseptvalgutredning IC

I 2010 ønsket Jernbaneverket gjennom en mulighetsstudie å analysere eventuelle endringer i forutsetningene som var lagt til grunn for IC-strategien, for å finne ut om den burde revideres. Jernbaneverket fikk da et mandat fra Samferdselsdepartementet for en konseptvalgutredning (KVU). KVU IC ble levert i februar 2012, og anbefalte et konsept med moderne dobbeltspor via byene. Dimensjonerende hastighet skal hovedsakelig være 250 km/t, med unntak for å kunne betjene byene. Sentral stasjonslokalisering og utvikling rundt knutepunktene er lansert som suksesskriterier, og forutsigbare rammebetingelser og finansiering pekt på som svært viktig. Samtlige IC-strekninger skal tilrettelegges for et nytt persontogtilbud med hyppige avganger, korte kjøretider og høy punktlighet. For Dovre- og Østfoldbanen er det lagt vekt på kapasitet for økt gjennomgående godstrafikk, mens Vestfoldbanen dimensjoneres for godstransport for å gi omkjøringsmulighet når Sørlandsbanen er stengt og eventuelt lokalt gods.

For de fleste strekningene langs Vestfoldbanen ble det anbefalt én trasékorridor i KVU. For Nykirke – Barkåker heter det at valget mellom fire alternativer i tre korridorer skal tas gjennom kommunedelplan: Fra tidligere planarbeid var trasékorridorer med stasjoner på Bakkenteigen og Skoppum Øst tatt med i KVU-arbeidet. En trasékorridor over Skoppum Vest uten stasjon ble gjennom KVU-arbeidet lansert som et alternativ med lavere investeringskostnader. Etter lokale ønsker ble trasékorridoren over Skoppum Vest også vist i et alternativ med stasjon. Fastsatt planprogram omfatter kun løsning med stasjon i denne korridoren.

¹ Jernbaneverket (2012) Felles avsluttende Konseptvalgutredning for IC-strekningene Oslo - Halden, Oslo - Lillehammer og Oslo – Skien.

En konseptvalgutredning med etterfølgende KS1 (kvalitetssikring 1) behandles gjennom et Regjeringsnotat. For KVU IC valgte Regjeringen å legge dette til Stortingets behandling av Nasjonal transportplan (NTP) 2014-23 i juni 2013.

1.1.3 Nasjonal transportplan 2014-23

I Nasjonal transportplan gis en tydelig bestilling for videre utvikling av IC-strekningene, både når det gjelder trinnvis utvikling av infrastruktur og mulig togtilbud, og rammer for investeringskostnadene. For Vestfoldbanen heter det at det skal være sammenhengende dobbeltspor nord for Tønsberg i 2024, og at strekningen Nykirke – Barkåker skal være ferdig i 2023.

1.2 Formålet med planarbeidet

Gjennom kommunedelplanen med konsekvensutredning skal det velges korridor og alternativ for dobbeltsporstrekningen Nykirke – Barkåker på Vestfoldbanen. Dette skal være grunnlag for videre planlegging.

Dette dokumentet, planprogrammet for kommunedelplan for tiltaket, beskriver planarbeid og utredningstema nærmere.

1.3 Formelt grunnlag for planleggingen

Dobbeltspor på strekningen Nykirke – Barkåker planlegges med hjemmel i plan- og bygningsloven (PBL). Planleggingen gjennomføres i første omgang som en kommunedelplan, der arbeidet organiseres og gjennomføres etter PBL kapittel 4 og 11. Tiltaket er konsekvensutredningspliktig etter PBL § 4-2. Forskrift om konsekvensutredninger av 26. juni 2009 legges til grunn for arbeidet med konsekvensutredningen. Tiltakene kommer inn under forskriftens § 2 *Planer og tiltak som alltid skal behandles etter forskriften*.

Planarbeidet berører kommunene Horten, Re og Tønsberg. Programmet er utarbeidet av Jernbaneverket, som er tiltakshaver.

1.4 Planprogrammets funksjon

I plan- og bygningsloven er det stilt krav til planprogram, bla for kommunedelplaner. Planprogrammet skal legge grunnlag for planarbeidet og utredninger som belyser konsekvensene for alle tre alternativene som vist på figur 4. Alle alternativer skal belyses i planarbeidet. Planprogrammet skal også beskrive hvordan arbeidet skal gjennomføres. Her inngår samhandling og medvirkning.

Etter forskrift om konsekvensutredning § 5 skal planprogrammet:

- klargjøre formålet med planarbeidet
- redegjøre for rammer og premisser avklart gjennom overordnet plan
- beskrive hvilke utbyggingsstrategier og alternativer som vil bli vurdert
- beskrive antatte problemstillinger som vil bli belyst, herunder valg av metode
- være tilpasset omfanget av, og nivået på, planarbeidet og de problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte
- beskrive opplegg for informasjon og medvirkning

2. FORUTSETNINGER OG ANDRE PLANER

2.1 Nasjonale føringer

2.1.1 Nasjonal transportplan 2014-23 (NTP)

Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal Transportplan 2014-2023 ble lagt fram 12. april 2013 og behandlet i Stortinget 18. juni 2013. Som vist i kapittet 1.1. legges det opp til at Intercity-strekningene mellom Oslo og Hamar, Tønsberg og Seut ved Fredrikstad skal være utbygd innen 2024, og at dobbelsportsrekningen Nykirke – Barkåker skal være ferdig i 2023.

Anbefalingene og målsettinger fra NTP og KVV IC legges til grunn for videre planlegging etter plan- og bygningsloven.

2.1.2 Nasjonale miljømål

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging T-1497² oppsummerer regjeringen hvilke områder som skal ha fokus slik at planleggingen på best mulig måte bidrar til et mer bærekraftig samfunn. De er delt i seks områder som på en, eller flere måter vil berøre denne planleggingen:

- klima og energi
- by og tettstedsutviklingen
- samferdsel og infrastruktur
- verdiskapning og næringsutvikling
- natur, kulturmiljø og landskap
- helse, livskvalitet og oppvekstmiljø

2.2 Regionale planer, Vestfold

2.2.1 Regional planstrategi, Veivalg for Vestfold

Regional planstrategi for Vestfold³ foreslår at det i perioden 2012-2016 skal utarbeides fem nye regionale planer:

² Miljøverndepartementet (2011) Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging. T-1497

³ Vestfold fylkeskommune (2012) Regional planstrategi 2012-2016. Veivalg for Vestfold.

- Regional plan for et helhetlig opplæringsløp
- Regional plan for verdiskapning og innovasjon
- Regional plan for Vestfoldbanen
- Regional plan for intermodal godstransport i Buskerud, Vestfold og Telemark
- Regional plan for klima og energi

Alle disse vil direkte eller indirekte ha betydning for, eller påvirke valg av korridor for dobbeltsporet på strekningen Nykirke-Barkåker.

Regional plan for verdiskapning og innovasjon skal utvikle bedre vilkår for kunnskapsutvikling, kunnskapsmiljøer og kunnskapspersoner i fylket. I planprogrammet⁴ omtales Campus Vestfold og nytten av å samles om dette kraftsenteret i fylket for å styrke og bruke det i videreutvikling av Vestfold. Planen overlapper planen for helhetlig opplæringsløp.

Regional plan for intermodal godstransport har som formål å flytte en større andel av godstransportarbeidet fra vei til bane og sjø. En mulig introduksjon av godstransport på Vestfoldbanen, og mulighet til godsomlasting til eller fra sjø i Drammen, Larvik og Grenland vil gi et viktig bidrag til reduserte klimagassutslipp. Forslag til planprogram er sendt på høring⁵.

2.2.2 Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk⁶ Vestfold har 8 samfunns mål:

1. Vestfold er en bærekraftig og framgangsrik region.
2. Vestfolds matjordareal er økt, og de spesielle og uerstattelige verdiene i Vestfolds natur, kulturlandskap og kulturmiljøer er bevart.
3. Byene, tettstedene og bygdene i Vestfold er attraktive og livskraftige.
4. Vestfold er konkurransedyktig nasjonalt og internasjonalt, og trekker til seg kompetent arbeidskraft og nyskapende virksomheter.
5. Ulikheter i folkehelse og levekår er redusert.
6. Transportsystemet er miljøvennlig, sikkert og effektivt.
7. Vestfold er et foregangsfylke for reduserte klimautslipp og miljøvennlig energibruk.
8. Samfunnsikkerheten i Vestfold er svært høy.

Til hvert av samfunnsmålene er det utarbeidet en utdypende målbeskrivelse, strategier og retningslinjer. Strategiene benytter seg av en rekke virkemidler, men retningslinjene er knyttet til hvordan de enkelte målene skal behandles i arealplanene.

Sentralt for flere av samfunnsmålene står utviklingene av attraktive byer, tettsteder og bygder som grunnlag for trivsel og god folkehelse, verdiskapning og effektiv ressursbruk, vern og forvaltning av ikke fornybare ressurser, redusert forurensning og klimaskadelige utslipp fra transport og oppvarming. Dette er områder av betydning for denne planleggingen.

⁴ Vestfold fylkeskommune (2013) Regional plan for verdiskapning og innovasjon (versjon datert 21. oktober 2013.)

⁵ Vestfold og Telemark fylkeskommuner(2013) Intermodal godstransport i Telemark og Vestfold. Forslag til planprogram datert 15.10.2013

⁶ Vestfold fylkeskommune (2013) Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Mål, strategier, retningslinjer og effektmål. Vedtatt av fylkestinget 25. april 2013.

2.2.3 Campus Vestfold 2040

I samarbeid med Statsbygg, Horten kommune, Vestfold fylkeskommune og grunneiere startet Høgskolen i Vestfold høsten 2012 en utviklingsplan for Campus Vestfold⁷. Prosjektets mål var å sette søkelyset på hvordan Campus Vestfold kan vokse som profesjons- og næringslivsorientert utdannings- og forskningsinstitusjon fram mot 2040. Planen skulle også se på hvordan campusutvikling kunne bli en integrert del av Hortens byutvikling og regional utvikling i hele Vestfold.

Samtidig med utviklingsplanen er det utarbeidet en mulighetsanalyse⁸ som er omtalt i kapitlet om lokal og regional utvikling.

Campusutviklingsplanen og mulighetsstudien skal være grunnlag for utarbeiding av en områdeplan for campusområdet. Arbeidet med områdeplanen avventer avklaring av korridor for jernbane på strekningen Nykirke – Barkåker.

2.3 Lokale planer

2.3.1 Kommuneplan Horten kommune

Både kommuneplanens samfunnsdel og arealdel skal rulleres. Et planprogram er utarbeidet og sendt på høring⁹.

Gjeldende kommuneplan¹⁰ for Horten har som sin visjon:

«Horten som et regionalt senter for kunnskap og opplevelser»

I den gjeldende kommuneplan for Horten, kommuneplanens arealdel, er ny korridor for Vestfoldbanen tegnet inn rett øst for Skoppum tettsted¹¹. Denne korridoren er fra konsekvensutredningen fra 2006 da konsekvensutredningen fra 1996 ble oppdatert. Korridoren ble kalt H2. I planarbeidene på 1990-tallet og i 2006 var en korridor om Bakkenteigen også med. Horten kommune valgte likevel alternativ H2 og lagt inn i kommuneplanen.

2.3.2 Kommuneplan Re kommune

Hverken gjeldende kommuneplan eller planprogrammet for revisjonen av kommuneplanen har tydelige mål eller lignende som berører eller er styrende for det foreliggende planarbeidet.

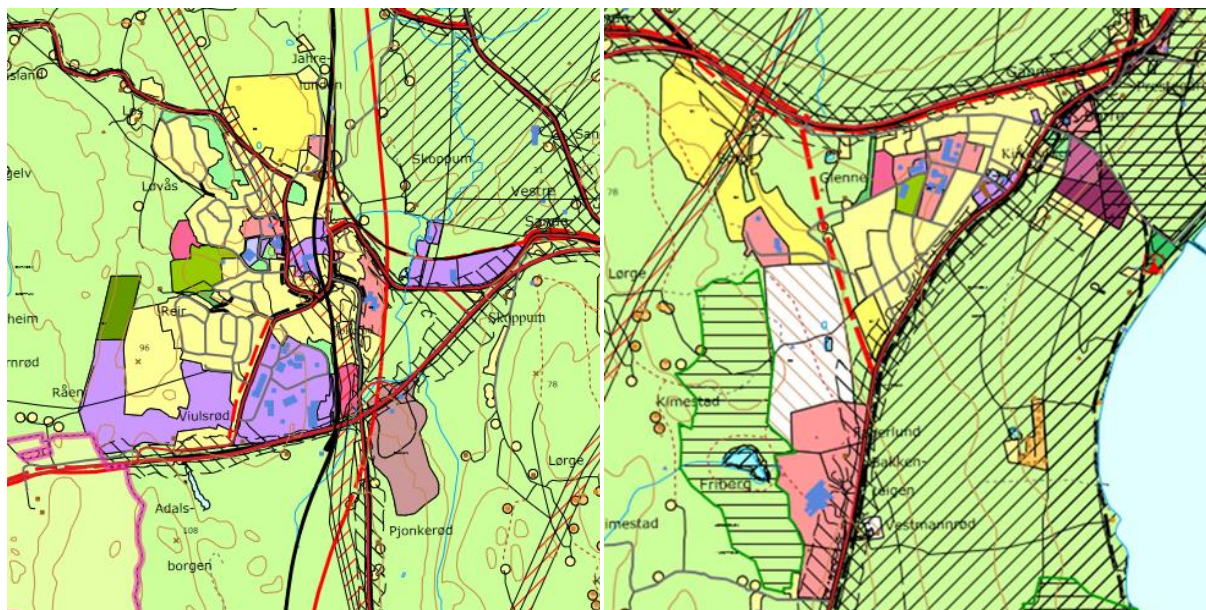
⁷ Høgskolen i Buskerud og Vestfold, Statsbygg (2014) Campus Vestfold 2040

⁸ Høgskolen i Buskerud og Vestfold (2013) Campus Vestfold, Mulighetsstudie for Høgskolen i Buskerud og Vestfold

⁹ Horten kommune (2013) Kommuneplan for Horten og kommunedelplan for Horten sentrum 2014 - 2026. Forslag til planprogram datert 15. juni 2013.

¹⁰ Horten kommune (2003) Kunnskap og opplevelser. Kommuneplan for Horten 2003-2015.

¹¹ Horten kommune (2012) Kommuneplanens arealdel.



Figur 2 Utsnitt Kommuneplanens arealdel, Horten kommune. Vedtatt arealbruk omkring Skoppum og omkring Borre og Høgskolen i Buskerud og Vestfold.

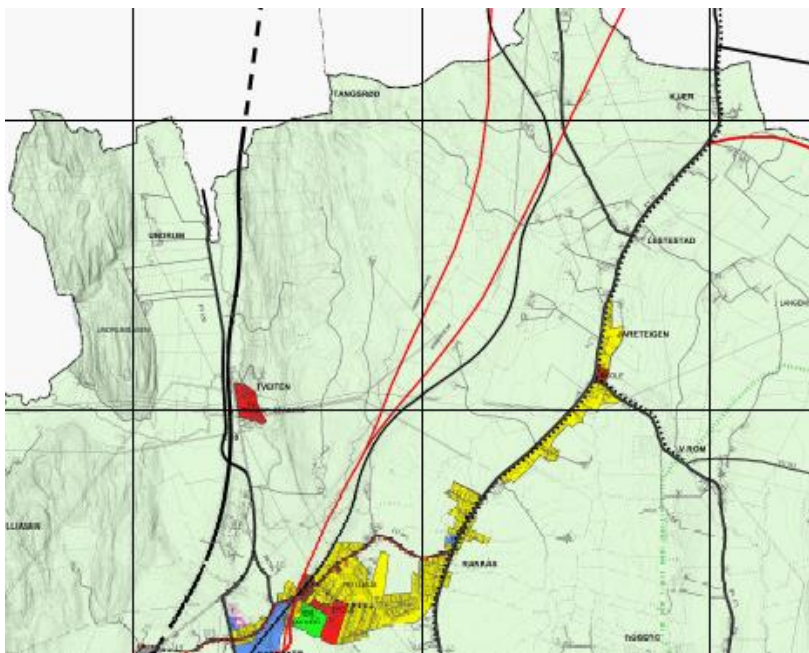
2.3.3 Kommuneplan Tønsberg kommune

Tønsberg kommune reviderer kommuneplanen sin. I høringsutkast til samfunnsdelen¹² er det et par mål som vil ha betydning for valg av korridor for dobbeltsporet.

- Tønsberg kommune har som mål et godt samarbeid med Høgskolen i Vestfold.
- Videre vil kommunen ha en bærekraftig forvaltning av miljø, naturkvaliteter og areal. Det skal skje gjennom at dyrket og dyrkbare arealer som hovedregel ikke omdisponeres.

I gjeldende kommuneplan, arealdelen er både tidligere foreslått korridor om Bakkenteigen og Skoppum øst tegnet inn.

¹² Tønsberg kommune (2013) Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2026. Høringsutkast.



Figur 3 Utsnitt kommuneplanens arealdel 2008 – 2020 for Tønsberg kommune

2.4 Relevant planarbeid for IC-strekningene

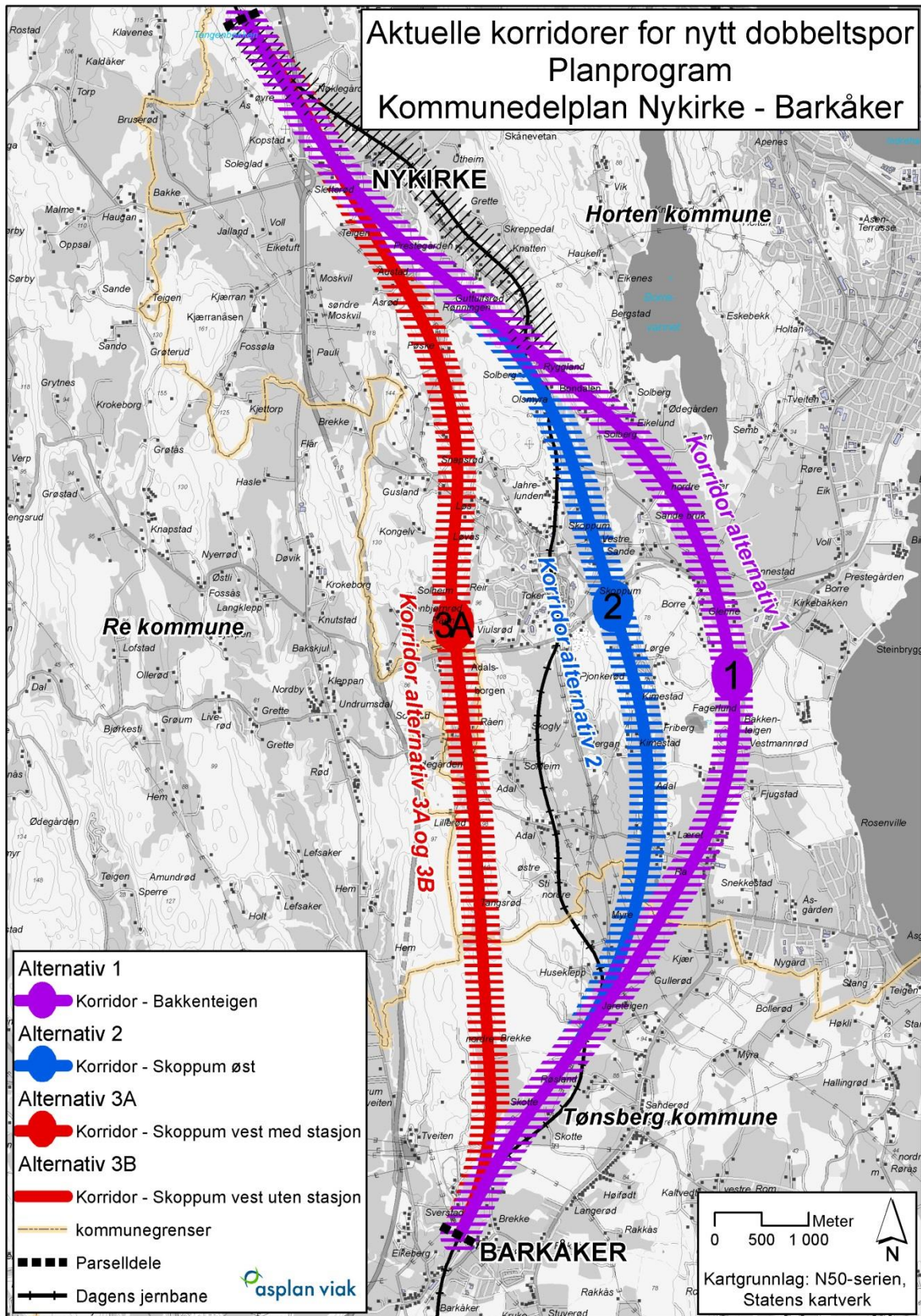
Planlegging i regi av IC-prosjektet skal følge et prinsipp om at mest mulig skal gjøres kun én gang. Igangsatt arbeid som særlig vil gi føringer for den videre planleggingen av strekningen Nykirke – Barkåker er:

Et **konseptdokument**, som beskriver et helhetlig konsept bestående av togtilbud og infrastruktur på Intercitystrekningene skal utarbeides. Konseptdokumentet bygger på mål og forutsetninger for person- og godstrafikk. I konseptdokumentet defineres tilbudskonsept (togtilbud/ruteplan, stoppmønster og trafikkformer), infrastrukturmodell og vedlikeholdsstrategi. Konseptdokumentet skal bidra til helhetlige og standardiserte løsninger som ivaretar koblingen mellom planlagt togtilbud og krav til infrastruktur, og sikrer at infrastrukturen er godt tilrettelagt for drift og vedlikehold med tilstrekkelig hensettingskapasitet.

Muligheter og konsekvenser ved tilkobling til planlagt godsterminal på Kopstad vil bli vurdert i konseptdokumentet og i kommunedelplan med konsekvensutredning.

Teknisk designbasis er en teknologisk strategi som skal gi føringer for teknologiske valg / løsninger for systemene som danner jernbanen. Teknisk designbasis skal forenkle beslutningsprosessene der jernbanens tekniske regelverk enten beskriver flere alternative løsninger eller ikke er dekkende, og gjelde for samtlige IC-strekninger.

En **knutepunktstrategi** skal gi en felles tilnærming til funksjoner knyttet til knutepunktene langs IC-strekningene, og rolle- og ansvarsdeling mellom de ulike aktørene som involveres i utviklingen av og rundt dem.



Figur 4 Alternative prinsipper for korridorer mellom Nykirke og Barkåker. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

3. UTREDNINGSLTERNATIVER

I Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Skien¹³ er det anbefalt å gå videre med fire utbyggingsalternativ i tre korridorer for strekningen Nykirke – Barkåker gjennom kommunene Horten, Re og Tønsberg. Valg av lokalisering av stasjon i Horten er knyttet til valget av korridor gjennom kommunen.

Konseptvalgutredningens korridorer er utgangspunkt for kommunedelplanen. I planarbeidet vil trasékorridorene bli justert, basert på blant annet økt kunnskap om konsekvenser og kostander. Gjennom kommunedelplanen fastsettes korridor for ny trasé. Påfølgende planfase er reguleringsplan. Her optimaliseres traseen ytterligere, og fastsettes endelig.

3.1 Alternativer

3.1.1 Felles forutsetninger

Jernbaneverkets utgangspunkt var at fire alternativ i tre korridorer skal utredes. Dette var forankret i konseptvalgutredningen for IC og i Nasjonal transportplan. Samferdelsdepartementets beslutning er at det skal vurderes stasjon i alle korridorene, jf forordet. Planprogrammet legger derfor de tre korridorene, alle med stasjon i Horten, fra KVU IC til grunn for kommunedelplan med konsekvensutredning. Dette er prinsipløsninger som vil bli utviklet videre i planarbeidet. Eksempelvis vil bl a konsekvensene ved å passere i øst ved Nykirke, om lag som dagens trasé, bli undersøkt nærmere. Lokalisering av jernbanestasjonene er også å betrakte som prinsipp. Muligheter og konsekvenser ved tilkobling til den planlagte godsterminalen på Kopstad vil også bli vurdert.

Ny infrastruktur på Intercitystrekningene dimensjoneres i henhold til NTP hovedsakelig for 250 km/t, der dette ikke innebærer vesentlige merkostnader sammenlignet med dimensjonerende hastighet på 200 km/t.

Det er ikke geometrisk mulig å legge gjennomgående jernbanetrasé via Horten sentrum. Dagens Vestfoldbane passerer Horten ca 4,5 km vest for byen i luftlinje, med stasjon på Skoppum.

Som del av tiltaket regnes nødvendig infrastruktur knyttet til dobbeltspørtiltaket, så som dobbeltspor med stasjon, nødvendige konstruksjoner som bruer, tunneler, kulverter, driftsveger, innfartsparkering, arealer til deponi og beredskap. Arealer som berøres i anleggsfasen beskrives som midlertidige anlegg og vurderes. Inngrepsbredden vil variere med terrenget. Minste bredde for ferdig bane vil være om lag 17 meter. I tillegg kommer eventuelle skråningsutslag, konstruksjoner og driftsveg. I anleggsperioden vil inngrepsbredden være betydelig større.

En rekke forhold, som for eksempel grunnforhold, vurderes i forbindelse med den tekniske planleggingen og gir forutsetninger for vurdering av prissatte konsekvenser og risiko- og sårbarhetsanalyse.

¹³ Jernbaneverket (2012) Konseptvalgutredning. Konseptvalgutredning for IC-strekningen Oslo-Skien.

3.1.2 Alternativ 1, Bakkenteigen

Korridoren er ca. 15,7 km lang. Stasjon på Bakkenteigen vil ligge ved Campus Vestfold med Høgskolen i Buskerud og Vestfold, forskningsparken, og inntil et kollektivbasert knutepunkt. Tilgjengeligheten til hovedveinettet er god, med mulighet for overgang til stamruter for buss mellom Horten og Tønsberg. Tilgjengeligheten for gående og syklende avhenger av løsninger på Bakkenteigen og en eventuell ny forbindelse mellom RV19 og FV325.

Stasjonen vil bli liggende ca. 4,9 km fra Horten sentrum i luftlinje eller ca. 5,3 km langs eksisterende veg.

Korridoren er vist med lilla farge på oversiktskart, figur 4. Skraveringen langs eksisterende bane angir at det kan være aktuelt å passere øst for Nykirke.

3.1.3 Alternativ 2, Skoppum øst

Korridoren er ca. 14,8 km. Stasjonen ligger nær hovedveinettet, med muligheter for etablering av innfartsparkering. Stasjonen ligger noe utenfor tettstedet Skoppum. Stasjonen vil bli liggende ca. 5,0 km i luftlinje fra Horten sentrum målt i luftlinje eller ca. 6,4 km langs eksisterende vegnett. Den vil ligge ca. 1,5 km fra Bakkenteigen i luftlinje eller 4,9 km langs dagens vegnett.

Stasjonslokaliseringen medfører behov for tilbringerute med buss, fordi stasjonen vil ligge utenfor kollektivaksen mellom Horten og Tønsberg. God innfartsparkering vil være av stor betydning.

Korridoren er vist med blå farge på oversiktskart, figur 4.

3.1.4 Alternativ 3A, Skoppum vest med stasjon

Korridoren er ca. 13,6 km. For Skoppum vest gjelder mange av de samme problemstillingene som for alternativet Skoppum øst når det gjelder tilgjengelighet, knutepunktsutvikling og parkeringsmuligheter.

Stasjonen vil bli liggende ca. 6,4 km i luftlinje fra Horten sentrum målt i luftlinje eller ca. 8,6 km langs eksisterende vegnett. Fra stasjonen vil det være ca. 3,0 km til Bakkenteigen i luftlinje eller 6,6 km langs eksisterende vegnett.

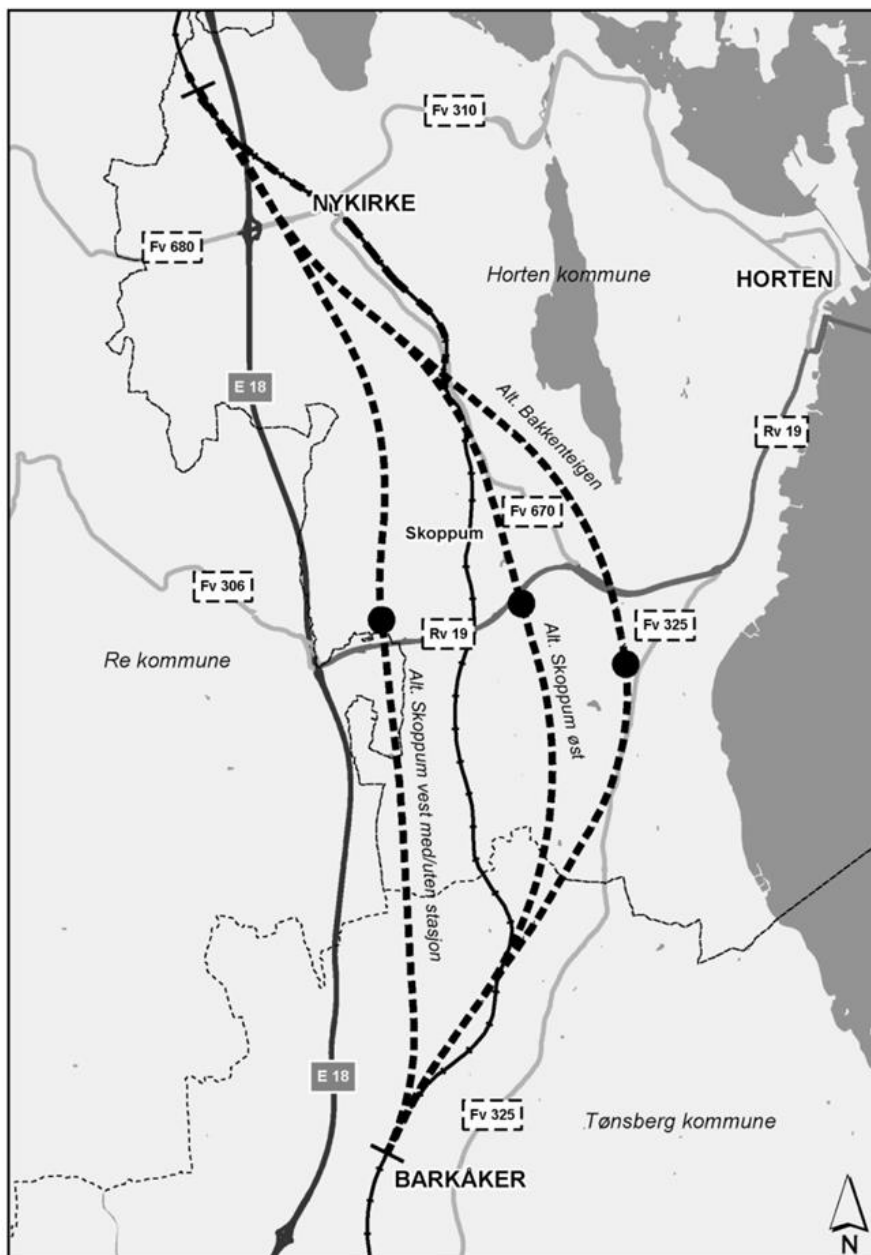
Korridoren er vist med rød farge på oversiktskart, figur 4.

Alternativet omtales videre kun som alternativ 3, jf beslutningen om at løsning uten stasjon i denne korridoren utgår.

3.1.5 Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon

Alternativet utgår, jf forordet.

3.2 Planområdet



Figur 5 Forenklet oversiktskart med prinsipper for aktuelle korridorer. Alternativ Skoppum vest uten stasjon utgår.

De tre alternativene berører tre kommuner fysisk. Det meste av planområdet ligger i Horten kommune. Den sørligste delen av parsellen ligger i Tønsberg kommune. Det vestlige alternativet, Skoppum vest, går også gjennom Re kommune. Alle alternativene skal kobles til dobbeltsporstrekingen Holm – Nykirke som er under bygging i nord, og den ferdigbygde dobbeltsporstrekingen Barkåker – Tønsberg i sør.

Innenfor planområdet ligger de gamle stasjonsstedene Nykirke, Skoppum og Barkåker. Mellom disse ligger det tidligere kommunesentret Borre. I tilknytning til Borre ligger også Høgskolen i Buskerud og Vestfold og det teknologiske næringsmiljøet tilknyttet høgskolen.

E18 og RV 19 er en del av det overordnede vegnettet. E18 krysser Vestfoldbanen ved Nykirke og går deretter vest for, men parallelt med Vestfoldbanen. RV 19 knytter E18 sammen med ferjesambandet Horten – Moss.

Den gamle hovedvegen mellom Horten og Tønsberg, Hortensveien (FV 325) tangerer planområdet ved høgskolen. Dette er en svært trafikkbelastet veg. Hortensveien og RV19 er begge adkomstveger til høgskolen. RV19 fortsetter på vestsiden av E18 som FV 306.

På Nykirke krysser Vestfoldbanen den nordre hovedvegen mellom E18 og Horten (FV 310, Kopstadveien), nær Kopstadkrysset på E18.

Alternativene går gjennom frodige og vakre landskap. Det gjelder både de store åpne landskapsrommene rundt Borrevannet og Adal og de mer småskala landskapene i nord og vest. Alternativene berører også den store endemorenen Raet.

Gunstig klima og næringsrik grunn har gjort landskapet frodig med et rikt plante- og dyreliv, og høyproduktive jord- og skogbruksarealer. Etter at isen trakk seg tilbake og vegetasjonen var godt etablert, var landskapet attraktivt å slå seg ned i. Området har derfor svært stor tidsdybde med kulturhistoriske miljøer og -kvaliteter som strekker seg over lang historisk tid.

Det tradisjonelle næringslivet er knyttet til landbruket og tettstedene. Høgskolen Vestfold og det høyteknologiske miljøet, eller Campus Vestfold, er i sterk utvikling og har ca. 500 arbeidsplasser og vel 4500 studenter.

4. UTREDNINGSTEMA

4.1 Viktige problemstillinger

Kommunedelplanarbeidet har som formål å finne fram til det alternativet som best møter de overordnede målene for tiltaket, og som balanserer andre allmenne hensyn. Utredningsoppgavene i kommunedelplanarbeidet må gjenspeile dette.

Generelt er dobbeltsporet Nykirke – Barkåker en del av et nasjonalt jernbanenett. Det er derfor av nasjonal interesse hvordan infrastrukturen utnyttes slik at den legger grunnlag for regional og lokal utvikling og styrker passasjergrunnlaget. Jernbanen med stasjoner skal bygge opp om byutvikling og regional utvikling langs Vestfoldbanen og i resten av Intercityområdet, slik det går fram av konseptvalgutredningene for Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen¹⁴. Hvor og hvordan parsellen Nykirke – Barkåker bygges ut, vil ha betydning både lokalt og regionalt i Vestfold.

Utbyggingen av Vestfoldbanen er erkjent som et viktig tiltak for å sikre regional utvikling i Vestfold slik det også går fram av Regional planstrategi¹⁵ og Regional plan for bærekraftig arealpolitikk¹⁶. Banealternativ og og stasjonslokalisering på strekningen Nykirke – Barkåker vil ha ulik evne til å generere trafikk og til å skape utvikling utenfor selve nærområdet til stasjonen, eksempelvis utviklingen av Høgskolen i Buskerud og Vestfold. Dette blir en vesentlig problemstilling i planarbeidet.

Nytt dobbeltspor for Vestfoldbanen mellom Nykirke og Barkåker er et relativt stort inngrep i et viktig natur- og kulturlandskap. Borre har områder av nasjonal verdi innenfor flere tema. Det gjelder bl.a. dyrka og dyrkbar mark, produktiv skog, naturmiljø, kulturmiljø og landskap. Valg av korridor vil ha stor betydning for hvor store arealer med dyrket mark, høyproduktiv skog og dyrkbar mark som vil bli omdisponert. Det samme gjelder konflikter knyttet til naturmiljøet, blant annet Adalstjern naturreservat med bøkeskog og fattigmyr. Valget vil også ha betydning for konfliktnivået når det gjelder kulturminner og kulturmiljø. Nykirke, Adal og Borre er rike på kulturminner. Områdene har spesielt stor tidsdybde. Borreskåla er et stort landskapsrom av nasjonal verdi.

Til temaet friluftsliv, knyttes også store lokale og regionale verdier, spesielt i og omkring Fogdeskogen i Borre, Tangsrød i Tønsberg og Re, og området mellom Skoppum og Nykirke.

Alt i alt stiller dette krav til at konsekvenser og målkonflikter blir belyst på en systematisk måte, slik at beslutningsunderlaget for valg av alternativ blir best mulig.

¹⁴ Jernbaneverket (2012) Konseptvalgutredningene for Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen. Se <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Inter-City->

¹⁵ Vestfold fylkeskommune (2012) Regional planstrategi 2012-2016. Veivalg for Vestfold.

¹⁶ Vestfold fylkeskommune (2013) Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Mål, strategier, retningslinjer og effektmål.

4.2 Metode

Prissatte konsekvenser skal analyseres og presenteres i henhold til Jernbaneverkets metodehåndbok JD205 Samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen¹⁷ når det gjelder de prissatte konsekvensene og sammenstillingen av prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Håndbok 140 Konsekvensanalyser¹⁸ (H140), Statens vegvesen benyttes for de ikke prissatte konsekvensene, dvs konsekvenser for landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø og naturressurser.

Lokale og regionale virkninger (bosetting, arbeidsmarked mm) vurderes for seg, utenom prissatte og ikke prissatte konsekvenser i den samfunnsøkonomiske analysen. Se kap 4.6 for nærmere omtale.

Gjennom denne kombinasjonen av metoder unngås kilder til dobbelttelling, dvs at en og samme virkning blir tillagt vekt flere ganger.

Kunnskapsgrunnlag og usikkerhet i grunnlag og vurderinger må framgå av alle elementer i konsekvensutredningen.

Konseptvalgutredningen er behandlet via Nasjonal transportplan 2014 – 23. Der er det vedtatt at dobbeltsporet på strekningen Nykirke – Barkåker skal bygges. Det finnes derfor ikke et reelt 0-alternativ. For både de prissatte og de ikke prissatte konsekvensene er det derfor forskjellen mellom de ulike alternativene det er vesentlig å få analysert.

For de prissatte konsekvensene tas det utgangspunkt i en tenkt situasjon i åpningsåret for banestrekningen og for de ikke prissatte konsekvensene vil dagens situasjon være utgangspunktet for å beskrive konsekvensene.

4.3 Prissatte konsekvenser

Det tas utgangspunkt i Jernbaneverkets metodehåndbok JD205 Samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen og trafikale og samfunnsøkonomiske beregninger gjort i KVVU for full utbygging av intercity-området. I KVVU-sammenheng ble det utført samfunnsøkonomisk beregninger for intercitystrekningene, der de samfunnsøkonomiske gevinstene av utbygging ble vurdert opp mot referansealternativet (nullalternativet). Som følge av Stortingets NTP-vedtak i juni 2013 skal det ikke vurderes om delstrekningen skal bygges, men hvilket alternativ som skal legges til grunn. Analysene skal derfor legge vekt på forskjellene mellom alternativene.

Trafikantnyttene beregnes ut fra passasjergrunnlag og tidskostnader (tilbringertid, kostnad for tilbringertjenesten og forskjellen i nytte for passasjerer som ikke skal til eller fra Horten). Det ventes forskjell mellom alternativene når det gjelder både passasjergrunnlag og tilbringertid til stasjonen. For den gjennomgående trafikken kan det tas utgangspunkt i overordnede passasjerberegninger for Vestfoldbanen. Men det foreligger ikke egnede etablerte trafikkmodeller for beregning av forskjeller i forventede lokale passasjerantall ved alternativ stasjonslokalisering. Ulike prognoser for disse trafikk tallene må derfor baseres på kombinasjoner av transportmodeller og scenarier for fremtidig bolig- og arbeidsplassutvikling over analyseperioden.

¹⁷ Jernbaneverket (2011) Jernbaneverkets metodehåndbok JD 205, samfunnsøkonomiske analyser for jernbanen. Versjon 3.0

¹⁸ Statens vegvesen (2006) Konsekvensanalyser, veiledning. Håndbok 140.

For øvrige prissatte tema er metodikken beskrevet i JD205 enklere å følge, eksempelvis:

- For offentlig nytte vil blir forskjellen i drifts- og vedlikeholdskostnader mellom alternativene mest utslagsgivende. Den beregnes blant annet ut fra mengde tunnel, bru, dagsone og tilhørende infrastruktur som stasjonsanlegg.
- Forskjell i operatørnyttene beregnes ut fra forskjeller i energi- og tidsbruk og passasjergrunnlag.
- Investeringskostnadene for hvert av alternativene.

Støy

Miljøkostnadene er av spesiell interesse for allmenheten. Det gjelder forholdet til støy og annen forurensing. Miljøkostnadene vurderes som en del av de prissatte konsekvensene. Støykostnadene beregnes ut fra antall boliger hvor beboerne vil bli sterkt plaget. Nødvendig skjerming i forhold til grenseverdiene, inngår i investeringskostnadene.

Til beregning og sammenstilling, og til beskrivelse av alternativene i konsekvensutredningen skal det beregnes antall boenheter og institusjonsplasser med utendørs støynivå henholdsvis i gul og rød støysone

Gule og røde støysoner skal tegnes inn på kart i henhold til retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen^{19,20}.

Som et grunnlag for vurderinger om nærmiljø og friluftsliv, skal antall boliger med støy over 55 dB på uteplass kartlegges og vurderes som del av de ikke prissatte konsekvensene.

Klimaregnskap

Miljøkostnader inngår delvis i den samfunnsøkonomiske analysen, jf foran. For å synliggjøre klima-/miljøkostnader tydeligere og mer komplett, vil det for hvert alternativ bli beregnet miljøkostnader knyttet til utslipp fra transport samt bygging og drift av jernbanen. Det nyttes her standard enhetspriser og for øvrig metode som brukes i NTP-sammenheng.

4.4 Ikke prissatte konsekvenser

4.4.1 Tema og metode

Fagtema

Følgende fagtema inngår i de ikke prissatte konsekvensene: Landskapsbilde, Nærmiljø og friluftsliv, Naturmiljø, Kulturmiljø og Naturressurser. Alle ikke-prissatte konsekvenser skal utredes innenfor en av disse fem hovedkategoriene. Eventuelle andre tema eller virkninger som ønskes utredet, skal innlemmes i et av disse eller som del av lokal og regional utvikling.

Influensområdet for hvert tema defineres som tilgrensende arealer som blir påvirket av det planlagte tiltaket. Størrelsen på influensområdet vil variere fra fagtema til fagtema.

¹⁹ Miljøverndepartementet (2012) Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442/2012

Verdi

Fagutreder beskriver og vurderer områdets karaktertrekk og verdi basert på kriterier fastsatt i HB140. Det lages et illustrasjonskart som viser enkeltområdenes verdi basert på en skala som spenner fra liten-middels-stor verdi, jf. konsekvensvifte, figur 6. Vurdering av dagens situasjon og verdi vil basere seg på kjent informasjon, tilgjengelige databaser, egne registreringer/undersøkelser. I dette arbeidet benyttes verdiklassifiseringen fra arbeidet med Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Det kan likevel være behov for en vurdering av om denne gir et riktig bilde.

Omfang

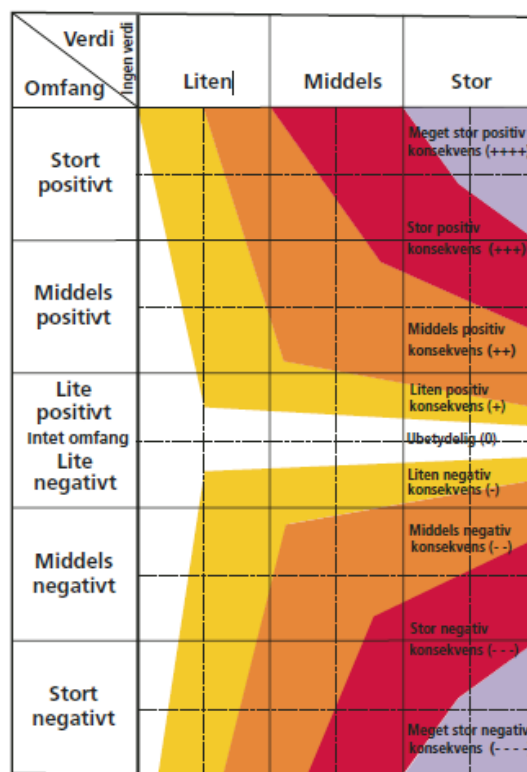
Omfanget er en vurdering av hvilke konkrete endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene. Det er en vurdering av hvilken konkret påvirkning (positiv eller negativ) som tiltaket/alternativet har på de ulike miljøtemaene og området. Omfang vises på en glidende skala med fem nivåer, fra stort positivt til stort negativt.

Konsekvens

Med konsekvens mener en de fordeler og ulemper tiltaket vil medføre. Konsekvensene vurderes i en nidelt skala fra meget stor negativ konsekvens til meget stor positiv konsekvens.

Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak vurderes. Med avbøtende tiltak menes tiltak utover forbedrende tiltak som tas inn i investeringskostnadene.



Figur 6 Konsekvensvifte. Kilde H140.²¹

4.4.2 Konsekvenser i anleggsperioden

Temaet omfatter eventuelle kortsiktige virkninger i anleggsperioden som kan ha vesentlige virkninger for valg av korridor for Nykirke – Barkåker. Dette kan gjelde både virkninger på miljø og 3.-person (naboer, trafikanter o.l.) og på anleggsgjennomføringen ut over investeringskostnadene. Anleggsmessige konsekvenser skal angis for hvert tema. I neste planfase, reguleringsplanfasen, skal det utarbeides et miljøoppfølgingsprogram (MOP). Forhold som avdekkes gjennom konsekvensutredningen, summeres opp som innspill til et slikt program. Det vil for eksempel gjelde deponi, rigg, støy, forurensing, sikkerhet, barn og unges interesser, mm.

4.4.3 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Samfunnssikkerheten skal dokumenteres gjennom en risiko- og sårbarhetsanalyse jf. PBL § 4-3. Det benyttes en egnet metode for å avdekke relevante risiko- og sårbarhetsfaktorer.

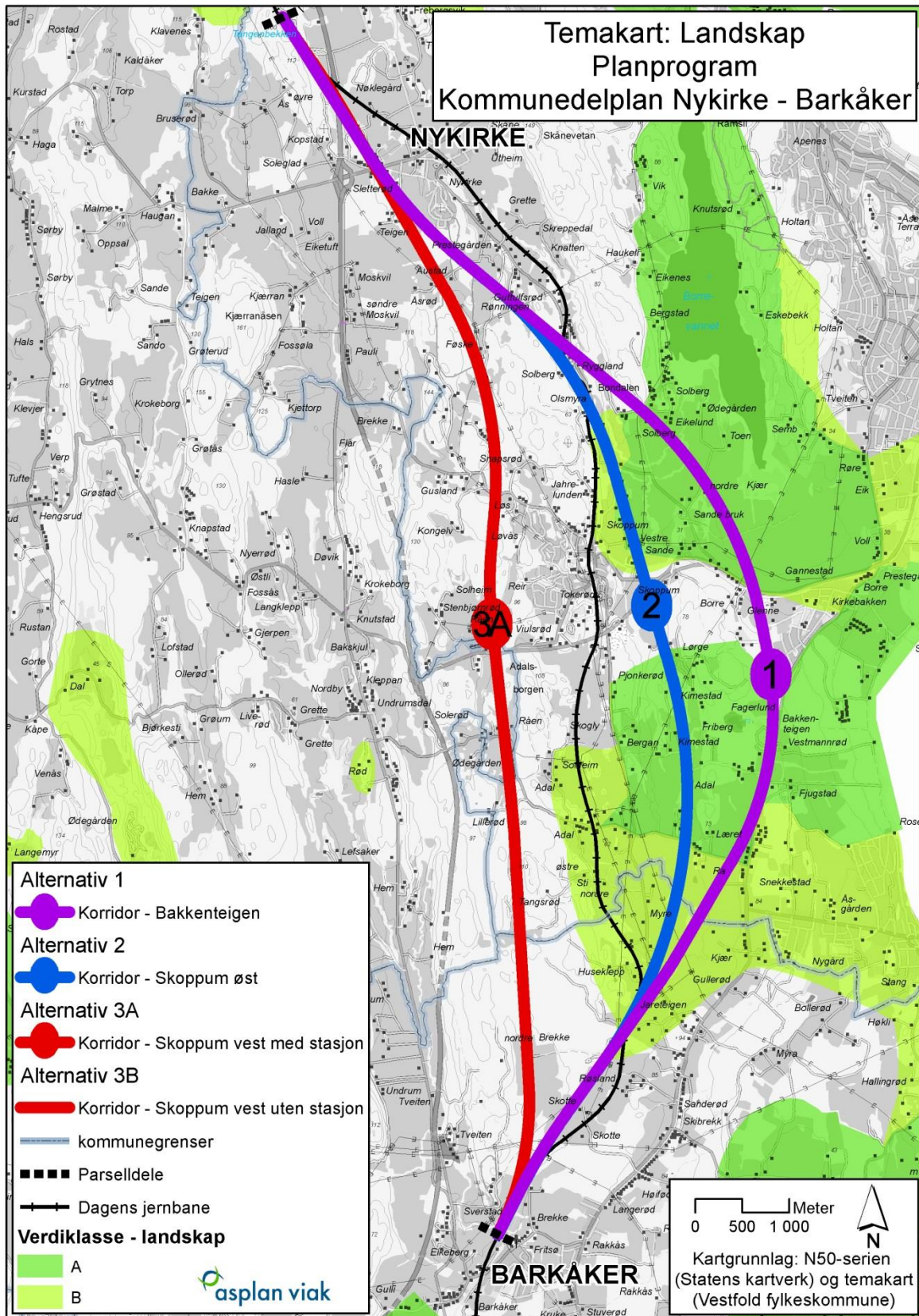
²¹ Statens vegvesen (2006) Konsekvensanalyser. Veiledning. Håndbok 140.



Figur 7 Dobbeltsporet i Sande, eksempel nedsenket løsning



Figur 8 Dobbeltsporet i Sande, eksempel åpent landskap



Figur 9 Temakart landskap. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk Vestfold 2012. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

4.4.4 Landskapsbilde

Temaet landskapsbilde omhandler de visuelle kvalitetene i omgivelsene og hvordan disse endres ved gjennomføring av tiltaket. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket kan tilpasses landskapet og hvordan landskapet oppleves fra toget, reiseopplevelsen.

Dagens situasjon

Temakart landskap fra Regional plan for bærekraftig arealpolitikk Vestfold viser hvordan alternativ Bakkenteigen krysser store arealer med verdiklasse A, Borreskåla og Raryggen og det åpne landskapsrommet sør for Adal som er klassifisert som verdiklasse B.

Kartet viser at også alternativ Skoppum øst går gjennom landskap med verdiklasse A og B. Ved Sande tangerer det områder med begge verdiklassene. Alternativet går videre gjennom Adal, verdiklasse A og B-området sør for Adal.

Antatte problemstillinger

Alternativene påvirker landskapet svært ulikt. Planområdet har store arealer klassifisert som verdiklasse A og B. Det gjelder både det store landskapsrommet Borreskåla, Raryggen med Fogdeskogen og visuell kontakt Borre tettsted og fjorden, Adal og området sør for Adal.

Utredningsbehov

På grunn av den høye verdiklassifiseringen vil konsekvensene for landskapet få stor betydning for valg av korridor. Utredningen skal ta utgangspunkt i RPBA's verdiklassifisering, beskrive hvor store endringer tiltaket antas å medføre for landskapsbildet i de berørte områdene (omfanget) og konsekvens for landskapet. Omfanget er en kombinasjon av inngrep, synlighet, fjernvirkning og virkninger av de foreslåtte avbøtende tiltak. Konsekvens for landskapet vil være de fordeler og ulemper tiltaket vil medføre for omgivelsene, sammenliknet med dagens situasjon.

Et stort antall reisende vil daglig bruke Vestfoldbanen. Reiseopplevelsen og mulighetene for utsikt til det verdifulle landskapet skal vektlegges. Forholdet til hastighet og opplevelsesmulighetene skal derfor vurderes.

Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste landskapstyper, fysiske strukturer, verdier og sårbarhet ved tiltaket. Tiltaket vurderes ut fra nær- og fjernvirkning, viktige landskapsformer og tilpasning til terrenget. Utredningene illustreres med fotomontasjer, bilder fra 3D modeller eller lignende.

Metode

Analysene tar utgangspunkt i tidligere utførte vurderinger bla. som del av KVVU²², metodebeskrivelsene i RPBA²³, utredninger i forbindelse med områdeplanleggingen i tilknytningen til Borre Vest/Campus Vestfold^{24, 25} og NSB Banes konsekvensutredning fra 1996²⁶. Området befares, tilgjengelig kartmateriale, flyfoto mm benyttes. Eventuelle avbøtende tiltak foreslås og vurderes.

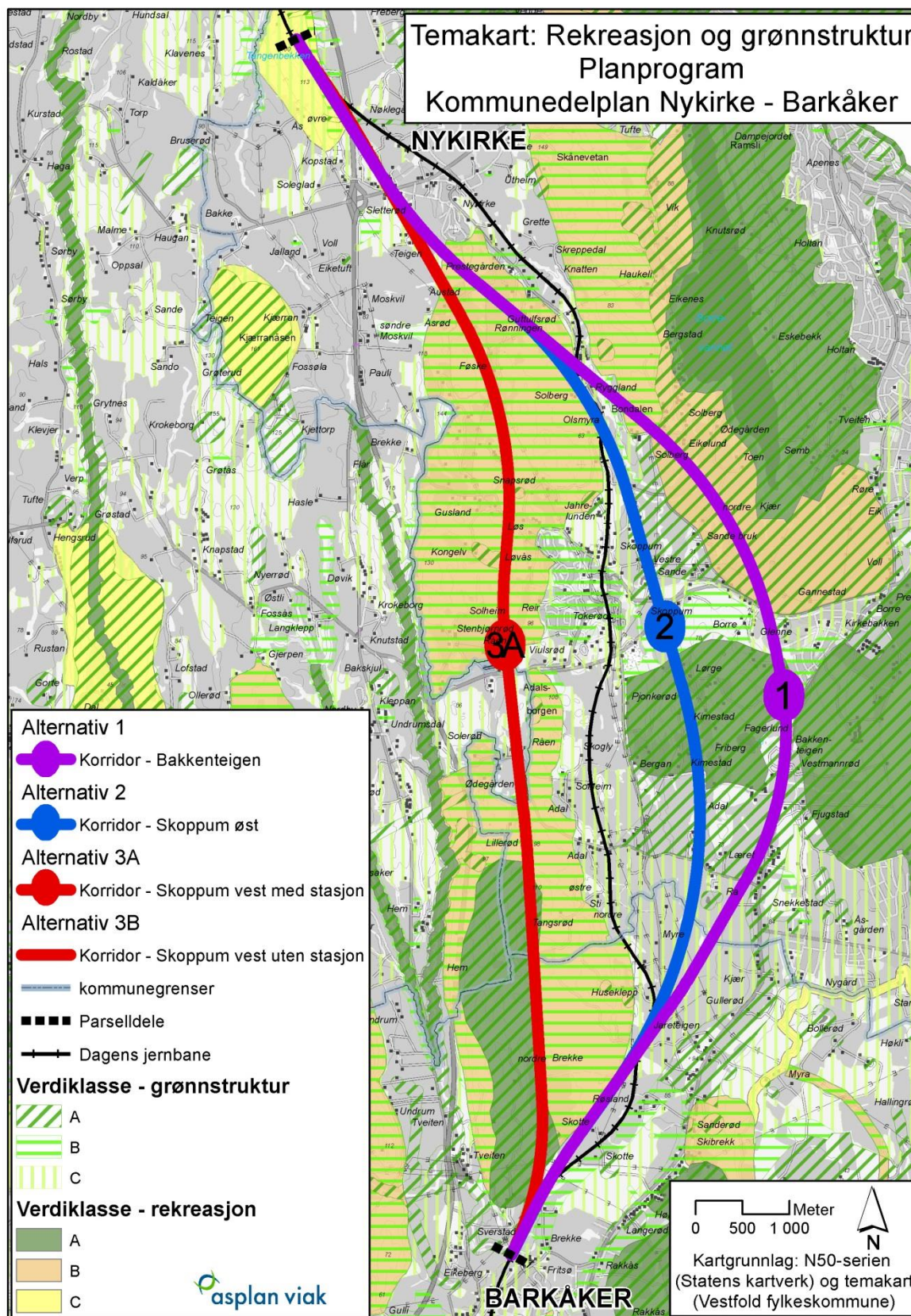
²² Rambøll (2012): KVVU Intercity Vestfoldbanen, Vurdering av miljøverdier og konfliktpotensial. KVVU Delrapport

²³ Regional plan for bærekraftig arealpolitikk(2011) Kartlegging av regional grønnstruktur-sluttrapport.

²⁴ Horten kommune (2013): Steds- og landskapsanalyse. Notat Asplan Viak AS

²⁵ Høgskolen i Vestfold m. fl. (2013) Campus Vestfold, mulighetsstudie, Asplan Viak AS

²⁶ NSB Bane, Region Sør (1996) Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvensutredning og hovedplan. Parsell 6 i Borre og Tønsberg kommuner



Figur 10 Temakart Rekreasjon og grønstruktur. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk Vestfold 2012. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

4.4.5 Nærmiljø og friluftsliv

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og brukerne av berørt nærområde. Helse, trivsel, sosialt miljø og mulighet for fysisk aktivitet er viktige aspekter i nærmiljø og friluftsliv.

Nærmiljø omfatter helheten i menneskers daglige livsmiljø, både fysiske og sosiale forhold. Temaet avgrenses i denne sammenheng til de fysiske omgivelsene, altså hvordan endringene svekker eller bedrer de fysiske forholdene for samhandlingsarenaer i et område.

Konsekvenser av støy og luftforurensning berører flere tema. Plager og redusert livskvalitet knyttet til støy behandles som prissatt konsekvens. Det gjelder også luftforurensning ved bolig.

Dagens situasjon

Som temakartet for rekreasjon og grønnstruktur viser går alle alternativene gjennom områder viktige for rekreasjon. Tettstedene Nykirke, Borre og Barkåker berøres av ett eller flere av alternativene. Bakkenteigen-alternativet passerer gjennom områder med verdiklasse C og B, og berører et område med verdi A ved Borre tettsted.

Skoppum øst-alternativet går også gjennom område med C og A verdi for rekreasjon før det tangerer et område med B-verdi ved Barkåker. Skoppum vest-alternativet passerer også gjennom rekreasjonsområder med C-verdi og går langsetter område med A-verdi.

Antatte problemstillinger

Alternativene vil dele, redusere eller tangere verdifulle rekreasjonsområder. Ny bane kan medføre støy i rekreasjonsområder som i dag er relativt stille. De vil også gi konsekvenser for nærmiljøkvaliteter knyttet til tettstedene. Også idrettsanlegg, løyper ol vil kunne bli berørt.

Utredningsbehov

Områder med stor verdi for friluftsliv og nærmiljø vil bli berørt. Det gjelder både som nærmiljø for tettstedene, men også for befolkningen utenfor disse både i Re, Horten og Tønsberg kommuner. Områder for jakt og fiske dokumenteres. Boliger med støyutsatte uteoppholdsarealer angis. Støybelasning i rekreasjonsområder beregnes.

Metode

Utredningen utføres med utgangspunkt i tidligere utførte vurderinger bl a som del av KVVU²⁷, metodebeskrivelsene i RPBA, utredninger i forbindelse med områdeplanleggingen i tilknytningen til Borre Vest/Campus Vestfold^{28, 29} og NSB Banes konsekvensutredning fra 1996³⁰. Det er også utført barnetråkk registreringer i deler området. Konsekvensutredningen knyttet til E18-traseen for Moskvil – Gulli³¹ vil også gi informasjon om friluftslivet i bl a Tangsrødsdalen. Influensområdet avgrenses for begge tema. Områdene beføres ressurspersoner intervjues slik at bruken av de registrerte områdene kan beskrives.

Barrierevirkning og arealforbruk som følge av tiltaket skal vurderes for tettstedene, boligområder, skoler ol. Omfang og konsekvens rangeres og begrunnes. Eventuelle avbøtende tiltak foreslås og vurderes.

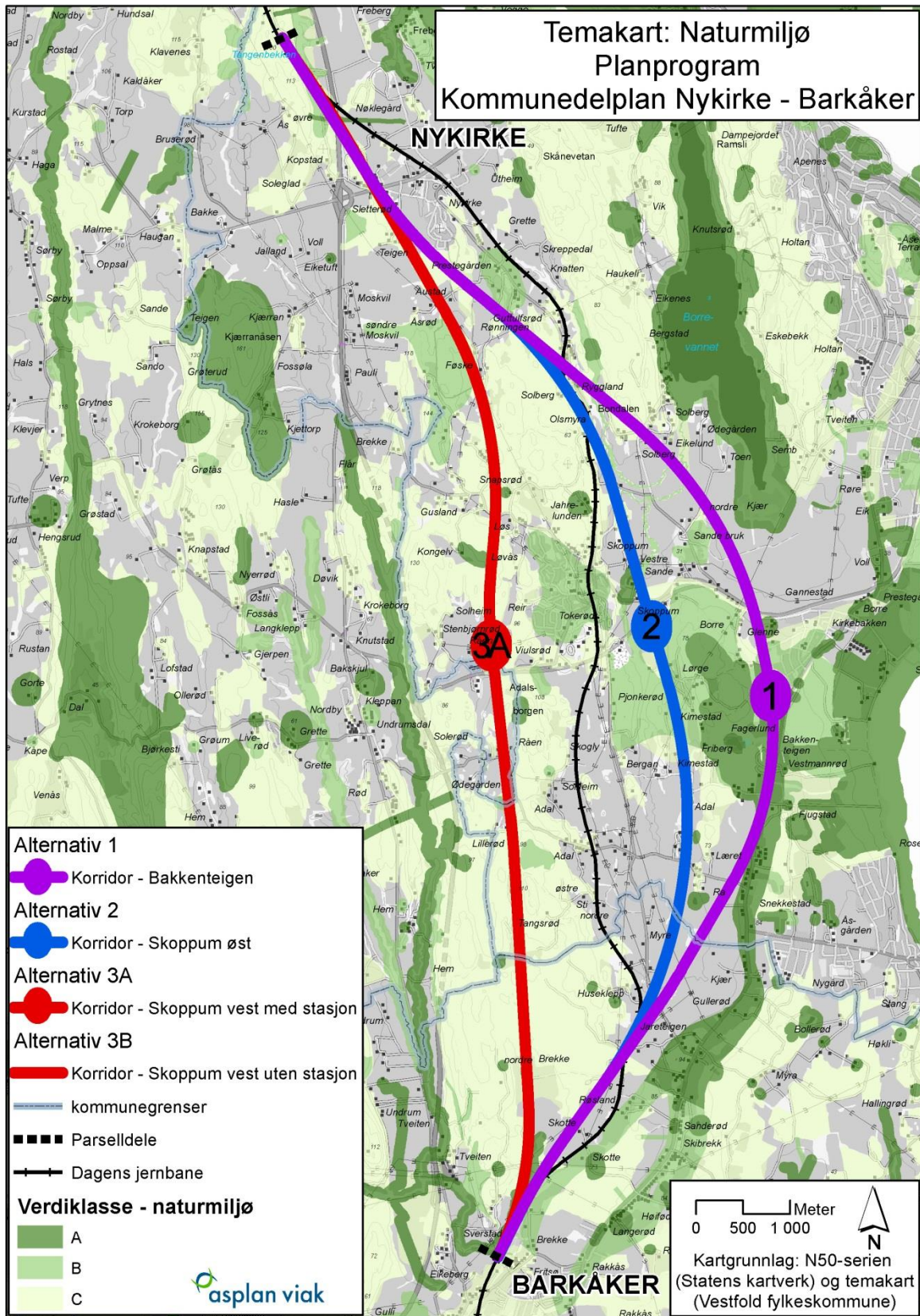
²⁷ Rambøll (2012): KVVU Intercity Vestfoldbanen, Vurdering av miljøverdier og konfliktpotensial. KVVU Delrapport

²⁸ Horten kommune (2013): Steds- og landskapsanalyse. Notat Asplan Viak AS

²⁹ Høgskolen i Vestfold m. fl. (2013) Campus Vestfold, mulighetsstudie Asplan Viak AS

³⁰ NSB Bane, Region Sør (1996): Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvensutredning og hovedplan. Parsell 6 i Borre og Tønsberg kommuner

³¹ Statens vegvesen Vestfold (2000): Konsekvensutredning E18 Moskvil – Gulli. Temarapport Stedsutvikling, barn og unges interesser, næringsliv og sysselsetting



Figur 11 Temakart Naturmiljø. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk Vestfold 2012. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

4.4.6 Naturmiljø

Tema naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levede grunnlag, samt geologiske elementer. Begrepet naturmiljø omfatter alle terrestriske (landjorda) og limnologiske (ferskvann) forekomster og biologisk mangfold knyttet til disse.

Dagens situasjon

Alle alternativene berører områder med spesielle naturmiljøverdier. Ved Nykirke berører alle alternativene et område med C-verdi. Ved Barkåker går også alle alternativene gjennom et A-område.

Bakkenteigen alternativet går også gjennom mindre C-områder. Ved Borre og Bakkenteigen passerer alternativet gjennom område med B og A-verdi. Skoppum øst alternativet er også i konflikt med naturmiljøet. Berører et mindre område med A verdi og større med C verdi. Skoppum vest berører viktige områder for naturmiljø på nesten hele strekningen. I hovedsak gjelder det områder med verdiklasse C.

Antatte problemstillinger

Dobbeltsporet vil i tillegg til å beslaglegge areal med betydning for naturmiljø og skape barrierer for plante og dyrelivet. Tunneler vil redusere barrierevirkningene.

Utredningsbehov

Eksisterende datagrunnlag gjennomgås, kontrolleres ved befarings og suppleres, kartfestes og oppsummeres. Vilttrekk dokumenteres og behovet for vilttiltak vurderes. Utredningene skal dekke opp dokumentasjonskrav i naturmangfoldlovens §§ 8 – 12.

Metode

Utredningene tar utgangspunkt i tidligere utførte vurderinger bla. som del av KVV³², metodebeskrivelsene i RPBA og NSB Banes konsekvensutredning fra 1996³³. Konsekvensutredningen knyttet til E18 traseen for Moskvil – Gulli³⁴ vil også gi informasjon om naturmiljøet i de vestlige områdene.

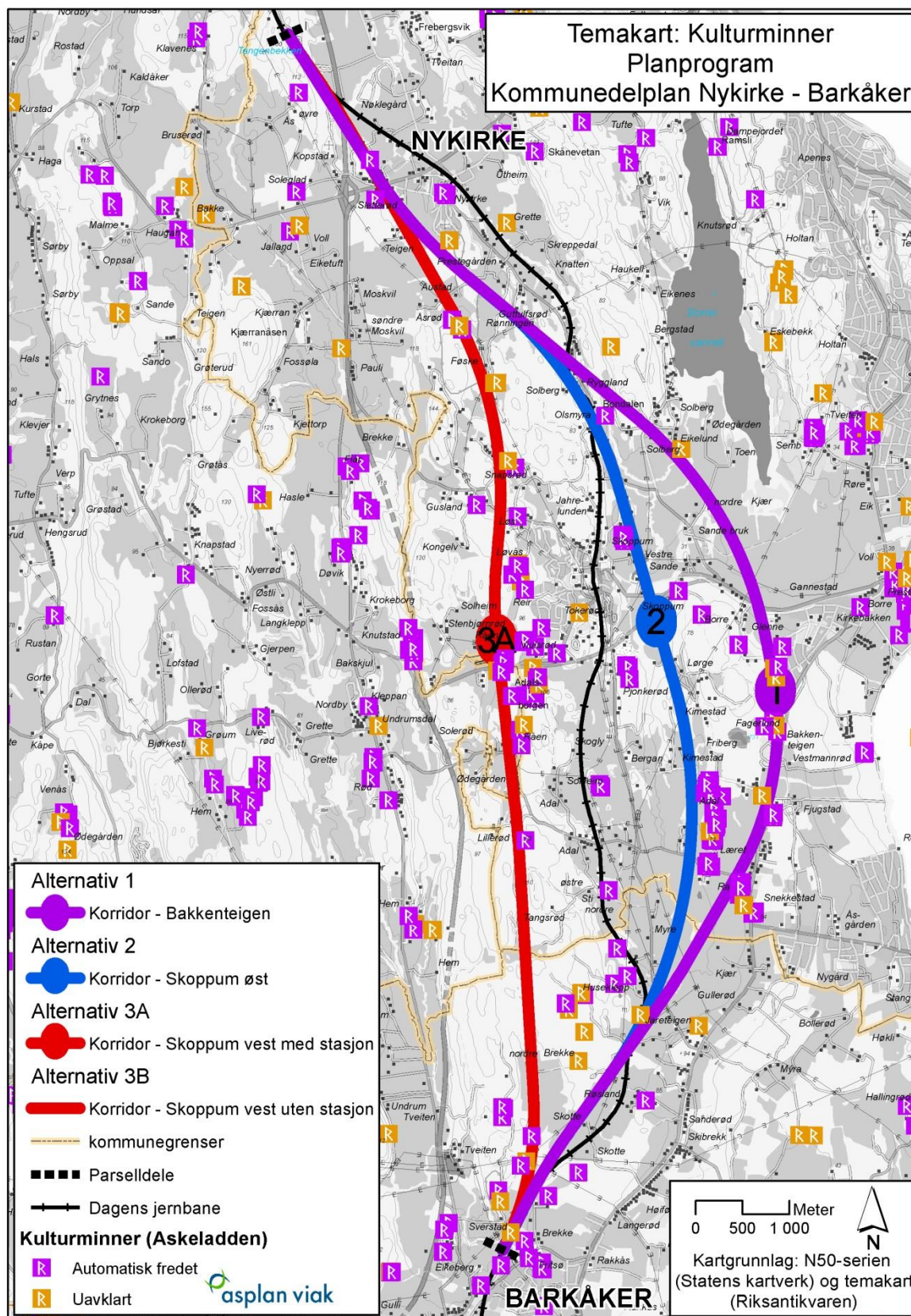
Når det gjelder regional grønnstruktur vises det spesielt til RPBA's metodebeskrivelse og verdiklassifisering jf. temakart rekreasjon og grønnstruktur.

Eksisterende data vurderes og befarings gjennomføres, sammen med supplerende undersøkelser. Omfang og konsekvens rangeres og begrunnes. Eventuelle avbøtende tiltak foreslås og vurderes.

³² Rambøll (2012): KVV Intercity Vestfoldbanen, Vurdering av miljøverdier og konfliktpotensial. KVV Delrapport

³³ NSB Bane, Region Sør (1996): Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvensutredning og hovedplan. Parsell 6 i Borre og Tønsberg kommuner

³⁴ Statens vegvesen Vestfold (2000): Konsekvensutredning E 18 Moskvil – Gulli. Hovedrapport



Figur 12 Temakart kulturmiljø. Automatisk fredete kulturminner er hentet fra Riksantikvarens database Askeladden. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

4.4.7 Kulturmiljø

Tema kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer hvordan tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse. Automatisk fredede kulturminner (kulturminner eldre enn 1537), nyere tids kulturminner og kulturmiljøer inklusiv kulturlandskap inngår i temaet.

Dagens situasjon

Området har svært stor historisk tidsdybde, hvilket betyr at det er kulturminner fra flere tidsperioder side om side i samme område. I Horten kommune finnes rester av minner fra tidlige bosetninger, Nøstvet-boplasser og fram til i dag. Spesielt for Borre er minnene fra eldre og yngre jernalder. Det gjelder bl a Nykirke har vært et viktig kultsted og Adal med bl a den store bygdeborgen. Også middelalderen har satt sterkt preg på dette landskapet.

Dagens gårder ligger ofte på samme tun, med samme plassering som i middelalderen. Mange av veiløpene er også de samme som da. Enkelte landskapsrom danner viktige kulturlandskap, med gamle veier, gamle gårder, gamle jorder og beiter.

Antatte problemstillinger

Hele området er rik på kulturminner med stor tidsdybde og nyere tids kulturminner. Området har derfor svært verdifulle og viktige kulturmiljøer spesielt knyttet til jernalder. Forholdet til vikingarven og den nordiske søknaden om verdensarvstatus vil være et viktig tema. Det er viktig å se sammenhengen mellom landskap og kulturminner fra nyere tid, det seg være bygninger, gårdstun, veiløp, beiter, steingjerder, alleer ol.³⁵

Utredningsbehov

Kunnskapsgrunnet for dette området er relativt godt. Vestfold fylkeskommune gjennomførte på 1990-tallet et kulturminneprosjekt for hele Vestfoldbanen. Det var delt i to faser. Fase 1 gir en samlet framstilling av kulturminnekonsekvensene for strekningen Drammen – Skien. Fase 2 besto i en serie rapporter^{36, 37}.

I tillegg grenser området til arealene omkring Borrehaugene som inngår i Verdensarvsøknaden. I den seinere tid har Vestfold fylkeskommune ved Kulturarv foretatt flere undersøkelser.

Nødvendige arkeologiske undersøkelser i forbindelse med tiltaket (planlegging, framdrift og økonomi) skal vurderes. Gjennomføring av eventuelle undersøkelser skal ikke gjøres på dette plannivået, men det skal gjøres en vurdering av funnpotensialet. Det er særlig nødvendig å kartlegge viktige kulturlandskap og kulturmiljøer. Ikke alle finnes kartfestet fra før. Viktige gårdstun må merkes og man må se sammenhengen mellom landskap og kulturminner. Viktige enkeltminner må også kartlegges. Det finnes pr i dag ingen oversikt hvorvidt det finnes minner fra 2. verdenskrig innenfor området. Dette må undersøkes og eventuelt registreres

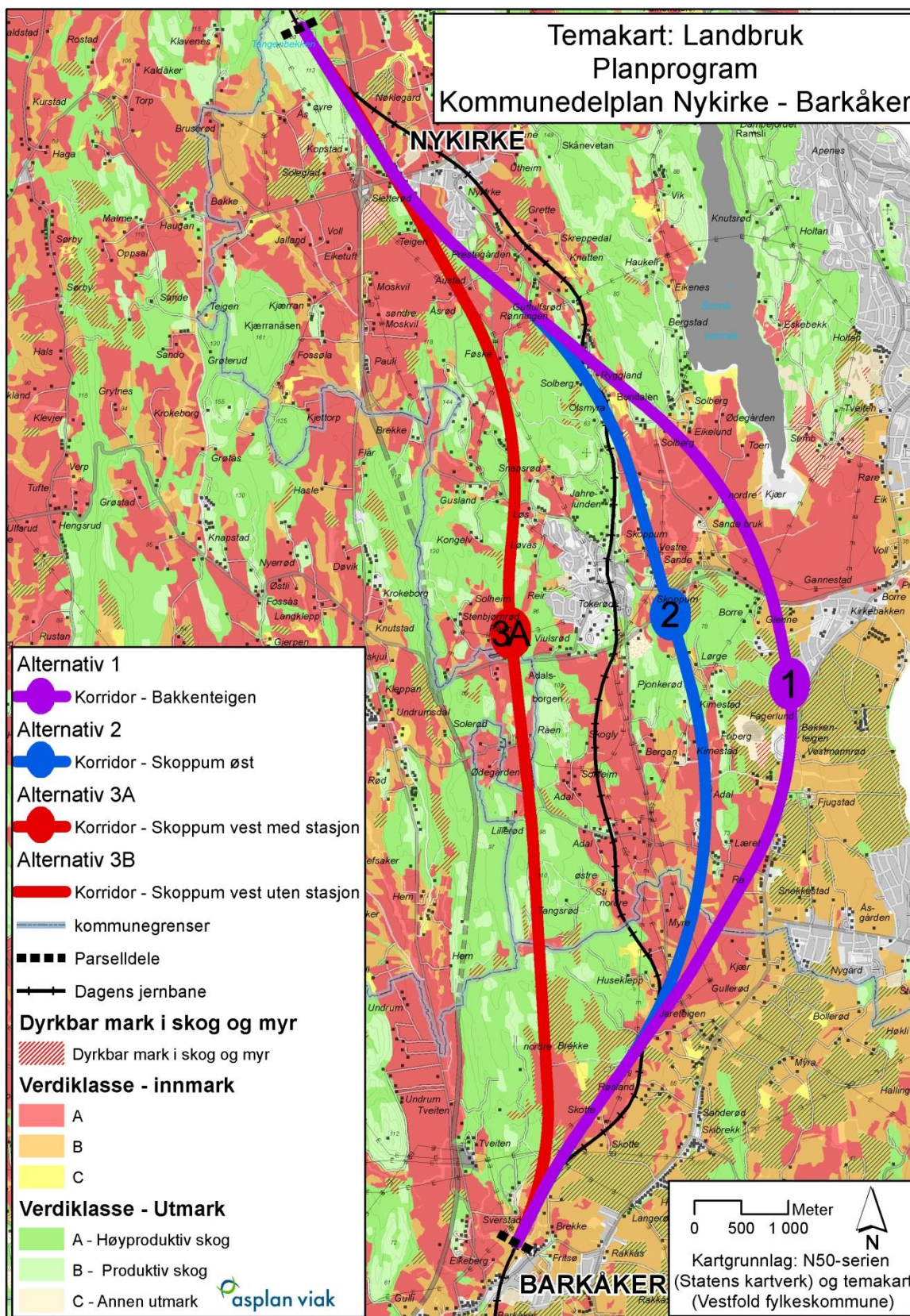
Metode

Eksisterende kunnskap om området gjennomgås, oppsummeres og kartfestes. Det gjennomføres orienterende befaring med vurdering av funnpotensial for automatisk fredete kulturminner og vurdering av nyere tids kulturminner. Området deles inn i funksjonelle kulturmiljøer som gis verdi. Deretter beskrives omfang og konsekvens. Eventuelle avbøtende tiltak foreslås og vurderes.

³⁵ Direktoratet for naturforvaltning. (dnweb12.miljodirektoratet.no/kultur)

³⁶ Fylkeskultursjefen i Vestfold (1995): Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvenser for kulturminnene. Delrapport for strekningen Nykirke Barkåker

³⁷ Fylkeskultursjefen i Vestfold (1995): Modernisering av Vestfoldbanen. Konsekvenser for kulturminnene. Delrapport for strekningen Barkåker Tønsberg Stokke.



Figur 13 Temakart landbruk. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk Vestfold 2012. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

4.4.8 Naturressurser

Med naturressurser i denne sammenheng menes bl a ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, vann, berggrunn og løsmasser.

Dagens situasjon

Som temakart landbruk viser, passerer alle korridorene områder som er klassifisert med verdi A både for jord- og skogbruk. De høyproduktive områdene er også rike på vilt.

Både Bakkenteigen – alternativet og Skoppum øst går gjennom innmark med verdiklasse A på store deler av strekningen Nykirke – Barkåker. Ved Bakkenteigen er det også dyrkbar skogsmark.

I nord går Skoppum vest gjennom innmark verdiklasse A for så å passere gjennom høyproduktiv skogsmark klasse A på store deler av strekningen til Barkåker. Vest for Skoppum og ved Barkåker berører alternativet innmark verdiklasse A.

Antatte problemstillinger

For alle korridorene vil verdifull innmark, verdifull høyproduktiv skogsmark og dyrkbar jord i skogsmark bli omdisponert. Jordvernet er et særlig viktig tema. Korridorene vil også påvirke mulighetene for å høste vilt. Tunneler vil redusere barrierevirkningene. Eventuell drenering og grunnvannsenkning i forbindelse anleggene vurderes. Grunnvann knyttet til Raet og områder hvor det er aktuelt med tunneler vurderes spesielt. Når det gjelder mulige endringer av grunnvannstanden spesielt oppmerksom på Adalstjern naturreservat.

Utredningsbehov

Arealbeslag av produktiv jord- og skogareal skal beregnes for de kategoriene som er vist på RPBA's temakart. Driftsmessige ulemper på overordnet nivå og næringsinteresser knyttet til jakt og fiske beskrives kort.

Temaet omfatter også berggrunn, løsmasser, grunnvann mm. Disse skal også kartfestes og konsekvenser vurderes. Konfliktpotensialet og avbøtende tiltak for brønner som kan bli berørt, vurderes i den grad det er beslutningsrelevant for fastsetting av korridor.

Metode

Eksisterende kunnskap legges til grunn for utredningene. Det gjelder ikke minst RPBA's temakart og fagnotat om landbruksinteressene³⁸. Når det gjelder georessurser og grunnvann benyttes NGUs kart og databaser. Grunnvannsforholdene for Adalstjern, Vestfoldraet og tunneler beskrives i en særskilt grunnvannsrapport.

RPBA's verdisseting benyttes. I tillegg gjøres det en vurdering av betydningen av viltforekomstene mm for å vurdere om de vil endre verdiklassifiseringen. Deretter vurderes omfang og konsekvens for alternativene.

Eventuelle avbøtende tiltak foreslås og vurderes.

³⁸ Vestfold fylkeskommune – oppdatert klassifiseringskriterier og metode blir tilgjengelig tidlig i 2014

4.5 Sammenstilling av samfunnsøkonomisk analyse

4.5.1 Sammenstilling av prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene hentes fra analysen, jf kap 4.2, og oppsummeres i egen tabell. Tabellen viser de enkelte nytte- og kostnadskomponentene.

I tillegg til tabellen skal det gis en beskrivelse som redegjør for beregningsgrunnlag og beregningsresultat, om nødvendig med grafiske illustrasjoner. Usikkerhet knyttet til beregningene drøftes.

Tabell 1 Prinsipp for analyseskjema prissatte konsekvenser

Komponent	Alt. 1 Bakkenteigen	Alt. 2 Skoppum øst	Alt. 3 Skoppum vest
Trafikantnytte			
Operatørnytte			
Offentlig nytte			
Nytte for samfunnet for øvrig			
Skattekostnad brutto nytte			
Restverdi			
Brutto nytte			
Investeringskostnad			
Skattekostnad investeringer			
Netto nytte			
Netto nytte pr budsjett- krone			

4.5.2 Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser

På samme måte som for nytte/kostnad skal det utarbeides en tabell for sammenstilling av konsekvensene for de ikke prissatte konsekvensene.

I tillegg til tabellen skal de viktigste resultatene beskrives, slik at det er tydelig hvor de største konfliktene er og hva de består i.

Tabell 2 Prinsipp for analyseskjema ikke prissatte konsekvenser

Fagtema	Alt. 1 Bakkenteigen	Alt. 2 Skoppum øst	Alt. 3 Skoppum vest
Landskapsbilde			
Nærmiljø/friluftsliv			
Kulturmiljø			
Naturmiljø			
Naturressurser			
Samlet vurdering			
Rangering			

4.5.3 Sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser

De prissatte og ikke prissatte konsekvensene sammenstilles disse i en tabell som gir en enkel oversikt over konsekvensene og gir grunnlag for drøfting og rangering.

Tabell 3 Prinsipp for analyseskjema sammenstilling av prissatte og ikke prissatte konsekvenser

Konsekvenser	Alt .1 Bakkenteigen	Alt. 2 Skoppum øst	Alt. 3 Skoppum vest
Prissatte Netto nytte	(Tall)		
Ikke prissatte Samlet vurdering og rangering	(Tekst)		
Samfunnsøkonomisk vurdering Negativ, positiv eller usikker	(Tekst)		
Rangering	(1, 2,...)		

4.6 Lokal og regional utvikling

I arbeidet med kommunedelplanen for parsellen Nykirke – Barkåker drøftes i hovedsak virkningene lokalt og regionale virkninger i Vestfold samt Buskerud og Telemark, men også for hele IC-området. De stedsspesifikke konsekvensene *innenfor planområdet* er omtalt i kap 4.3 og 4.5. Utviklingsmuligheter lokalt og regionalt inngår ikke i den samfunnsøkonomiske analysen, fordi dette er såkalte fordelingsvirkninger. Like fullt er dette viktige og beslutningsrelevante tema. Problemstillinger og utredningsbehov i tilknytning til dette omtales nærmere i dette kapitlet.

4.6.1 Lokal utvikling

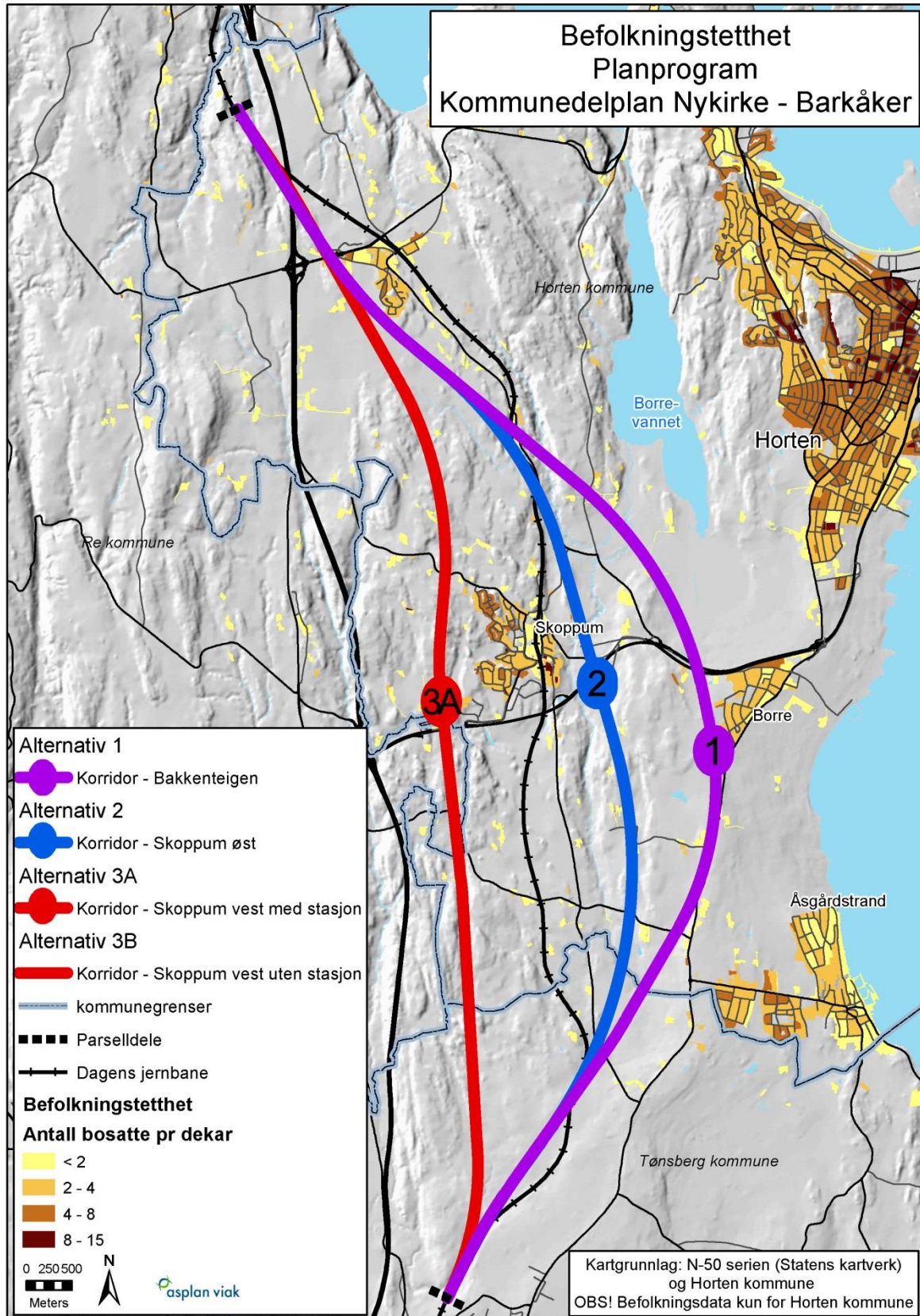
Dagens situasjon

Arbeidsplasser og bosetting er i hovedsak knyttet til Horten by. Men også stasjonsstedene Nykirke og Skoppum og det gamle kommunesenteret Borre har en rekke arbeidsplasser. Dette gjelder også Åsgårdstrand. Høyskoleområdet eller Campus Vestfold har svært høy arbeidsplassetetthet og et stort antall studenter.

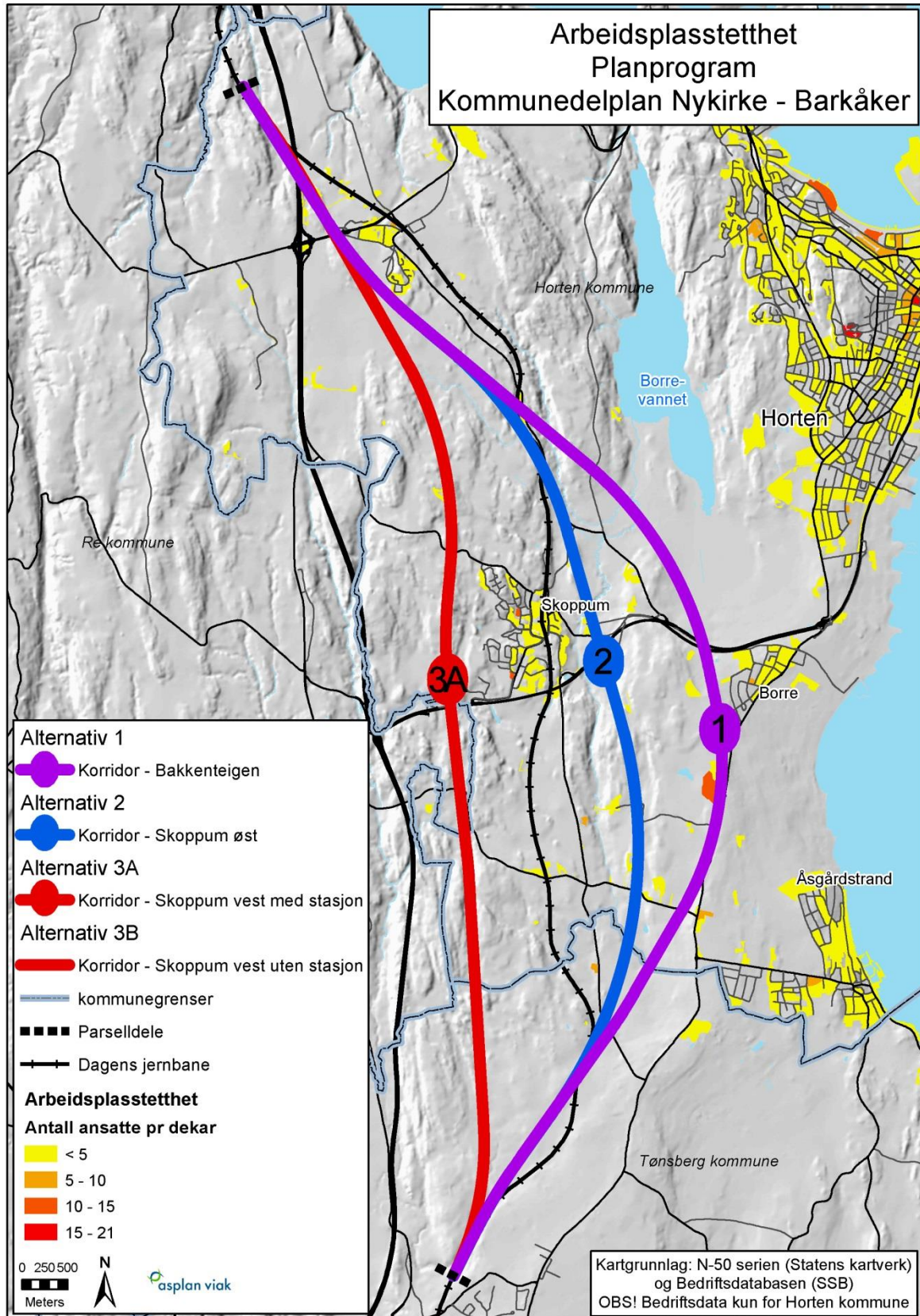
Antatte problemstillinger

Stasjonslokalisering vil påvirke etterspørsel etter boliger og arealer tilrettelagt for næring i nærområdene til stasjonen. Nærhet til stasjon vil styrke disse områdene og gi dem konkurransefortrinn framfor andre områder. Lokaliseringen vil også gi behov for kollektivtransport til stasjonene fra Horten og de andre kommunene; tilbud som vil være til nytte for også andre enn reisende med tog.

I hvilken grad dette er en ønsket utvikling i de nærmeste kommunene vil være av betydning for valg av korridor.



Figur 14 Korridorer og stasjoner er vist på kart med lokal befolkningstetthet. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.



Figur 15 Korridorer og stasjoner er vist på kart med lokal arbeidsplass tetthet. Alternativ 3B, Skoppum vest uten stasjon, utgår.

Utredningsbehov

Det gjøres en vurdering av mulighetene for sentrumsutvikling for hvert alternativ med bakgrunn i kommunenes planer, herunder om en sannsynlig utvikling støtter eller motvirker kjente planer. Antall bosatte og arbeidsplasser i influensområdet til de aktuelle stasjonene angis også. Etterbruk av eksisterende trasé vurderes.

Metode

Enkel scenariometodikk benyttes til å beskrive utviklingsmulighetene, f.eks. Beslutningsscenarier eller FutureMapping. Innspill fås også gjennom de to mulighetsstudiene som er utført. De omtales i kapittel 4.6.2. Statens vegvesens Håndbok 140, kap 8.2 legges til grunn, så langt det passer³⁹.

4.6.2 Regional utvikling, Vestfold

Vestfoldbanen og stasjoner er vist på kart med bosatte og arbeidstetthet for Vestfoldbanen.

Dagens situasjon

Tyngdepunktene for arbeidsplasser og befolkning på IC-strekningen Oslo-Skien er knyttet til byene. I tråd med nasjonal og regional politikk er det ønsket utvikling å styrke byer. De siste 10 årene har boligbyggingen skjedd sentrumsnært. Lokale og regionale planer legger til rette for videre konsentrasjon om byer og knutepunkt.

Fire av Vestfolds seks satsingsområder når det gjelder innovasjon og næringsutvikling vil være viktige for vurdering av løsninger for jernbaneinfrastrukturen. Det gjelder;

- Larvik havn
- Sandefjord lufthavn Torp
- Jernbane og gods
- Høgskolen i Buskerud og Vestfold

Utredningsbehov

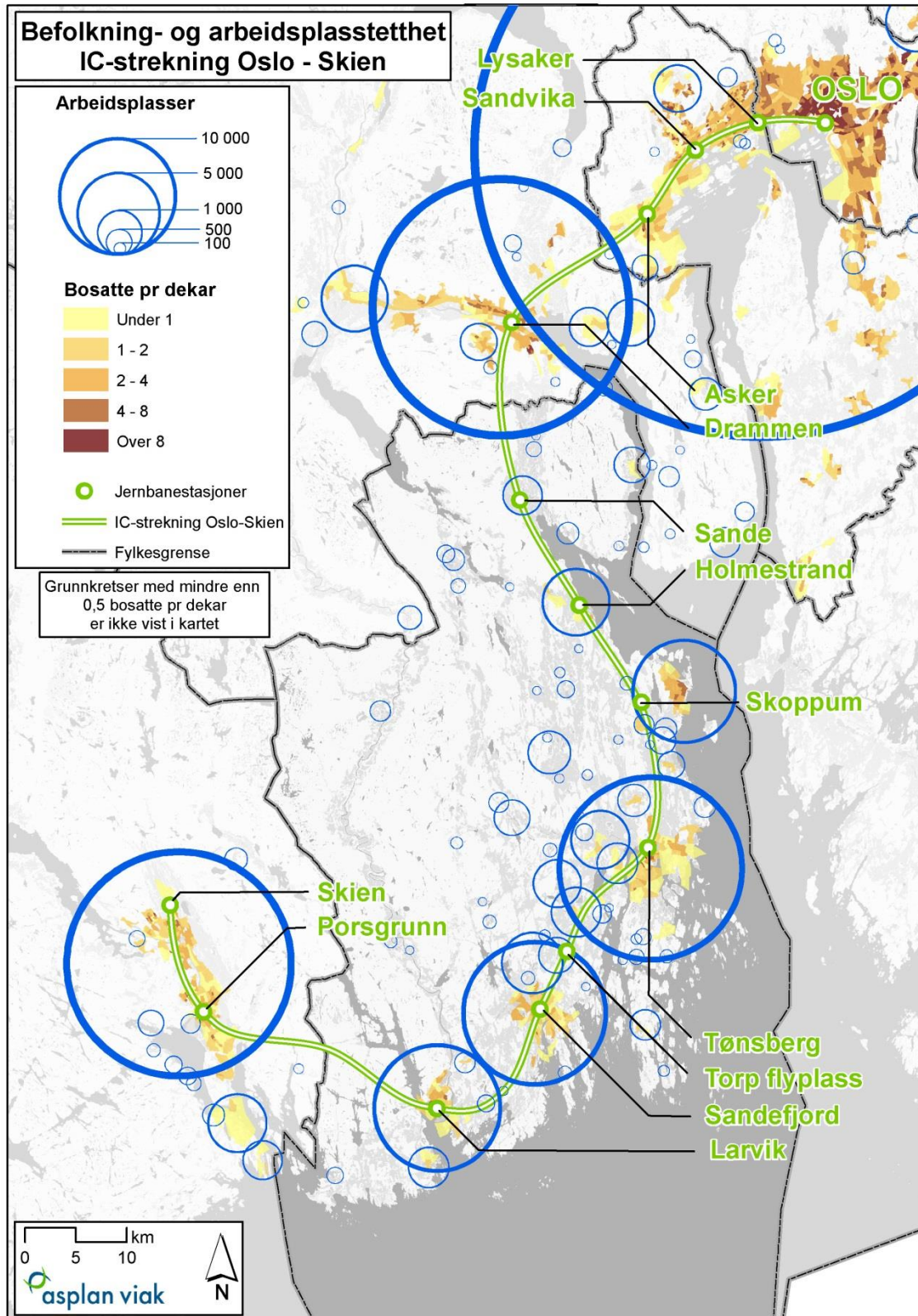
Vurdering av hvordan alternativene påvirker regional utvikling, konsentrasjon i bysentra og de ulike satsingsområdene i fylket vil være sentrale tema. Det gjelder spesielt hvordan stasjonslokaliseringene kan påvirke utvikling av teknologi- og høyskolemiljøet på Bakkenteigen og hva dette igjen vil bety for vestfoldsamfunnet. Men også næringsutvikling og by-/tettstedsvekst er sentralt.

Betydningen av stasjonslokalisering for samfunnsutviklingen i Horten og samspillet med utvikling av tettstedsvekst, knutepunktutvikling og kollektivtransportløsninger for nabokommunene skal også vurderes.

Metode

Enkel scenariometodikk benyttes til å beskrive utviklingsmulighetene f.eks. Beslutningsscenarier eller FutureMapping.

³⁹ Denne metoden er rettet mot vegplanlegging, som medfører noe andre problemstillinger om tilgjengelighet til transportsystem enn det som er tilfelle med jernbane.



Figur 16 Befolknings- og arbeidsplassetthet på IC-strekningen Oslo – Skien.

I tillegg vises det til Jernbaneverkets Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene, delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter⁴⁰.

Høgskolen i Buskerud og Vestfold, Statsbygg, Opplysningsvesenets fond m.fl. har utarbeidet en mulighetsstudie for Campus Vestfold. Statsbygg og Høgskolen har sammen med viktige aktører også utarbeidet utviklingsplan⁴¹.

Knutepunkt Horten Vest har engasjert Snøhetta til å utarbeide en mulighetsstudie for utvikling av området omkring en mulig stasjon på Skoppum vest. Dette er presentert under tittelen Drømmebyen Horten⁴².

Disse utredningene vil være viktige bidrag til vurderinger av regionale virkninger.

4.6.3 Regional utvikling i IC-området

Dagens situasjon

Konseptvalgutredningene for Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen redegjør for hvordan konseptene ivaretar samfunnsmålene og dermed den regionale utviklingen.

Antatte problemstillinger

De ulike alternativene vil trolig ikke ha vesentlig betydning for den regionale utvikling i IC-området, men alternativenes konsekvenser bør likevel undersøkes. Det gjelder f.eks. reisetid.

Utredningsbehov

Eventuelle beslutningsrelevante forskjeller i parsellens alternativers konsekvenser for regional utvikling i IC-området tydeliggjøres.

Metode

Dette trekkes ut av de beregningene av de prissatte konsekvensene.

4.7 Drøfting av måloppnåelse

Viktige prosjektspesifikke mål for tiltaket drøftes ut fra målkonflikter og måloppnåelse. Dette vil være en verbal beskrivelse av alternativenes egenskaper.

4.8 Oppsummering

Grunnlaget for og resultatet av beregninger, analyser og vurderinger oppsummeres, med forslag til anbefalinger for valg av alternativ.

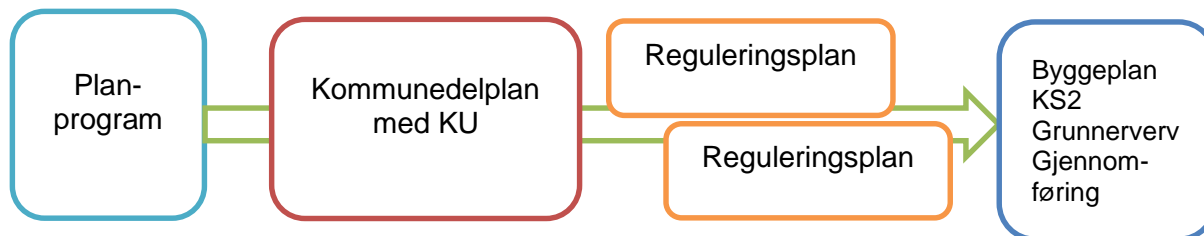
⁴⁰ Jernbaneverket(2013) Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene. Delprosjekt: Planveileder for byområder og knutepunkter.

⁴¹ Høgskolen i Buskerud og Vestfold, Statsbygg (2014) Campus Vestfold 2040

⁴² Snøhetta(2013) Drømmebyen Horten. Presentasjon på åpent møte.

5. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

5.1 Planprosess



Figur 18 Felles planprogram og kommunedelplan for de tre kommunene, men med egne reguleringsplaner i hver kommune

Varsel om oppstart av planarbeidet (PBL § 11-12) skjer samtidig med at planprogrammet (§ 11-13) sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Høringsfristen er minimum 6 uker.

Etter høringen behandler Jernbanelverket innkomne merknader og foretar eventuelt justering/bearbeidelse før planprogrammet sendes til planmyndighet for vedtak.⁴³

Vedtatt planprogram legges til grunn for utarbeidelse av planforslag med planbeskrivelse, konsekvensutredning og risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Disse sendes på høring og legges ut offentlig ettersyn i minimum 6 uker (PBL § 11-13) før vedtak.

I denne saken foreslås felles planprogram og kommunedelplan, men med egne reguleringsplaner i de berørte kommunene. Kommunedelplanen tilrettelegges for kommunevise vedtak, gitt at kommunene er planmyndighet.

5.2 Planmyndighet

Kommunestyrene er planmyndighet for planlegging etter plan- og bygningsloven. Kommunestyret kan imidlertid delegerer myndigheten til å treffe avgjørelser i forbindelse med planprosessen, organisering og det praktiske planleggingsarbeidet.

Etter nærmere avtale mellom partene kan statlig eller regional myndighet, helt eller delvis overta de oppgavene planadministrasjonen i kommunen og regional planmyndighet har med å organisere planarbeidet og utarbeide planforslag.

Myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan utarbeide og fremme forslag til arealplan, og beslutte å legge planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype etter samråd med planmyndigheten. Oppnås ikke enighet mellom vedkommende myndighet og kommunen eller regional planmyndighet om organisering av planarbeidet, treffer departementet avgjørelsen.

Vestfold fylkeskommune og Horten kommune har i brev av 24.06.2013 og 27.06.2013, anbefalt overfor Miljøverndepartementet at valg av korridor skjer gjennom kommunedelplan, og at dette bør skje som et statlig planarbeid jf. § 6-4. Saken er behandlet politisk av

⁴³ Aktivitetene er gjennomført i og med behandling av foreliggende dokument.

henholdsvis fylkestinget og kommunestyret. Inntil videre forutsettes det at Jernbaneverket utarbeider planforslaget med kommunene som planmyndighet.

5.3 Organisering og gjennomføring av planarbeidet

5.3.1 Plan- og utredningsarbeidet

Kommunedelplanen for dobbeltsporet Nykirke – Barkåker vil være et plan- og utredningsarbeid med flere målkonflikter og stort engasjement. I slike saker anbefales det et ekstra samråd. Allerede i forbindelse med utarbeiding av planprogrammet er kommunene Re, Horten og Tønsberg, regionale myndigheter og regionalt Planforum trukket inn.

5.3.2 Samhandling, medvirkning og informasjon

Jernbaneverket ønsker et nært samarbeid med kommunene og regionale aktører i planarbeidet. Det gjelder spesielt Horten, Tønsberg og Re kommuner, Fylkesmannen i Vestfold, Vestfold fylkeskommune, Statens vegvesen og andre regionale myndigheter. Til dette skal det opprettes en egen samarbeidsgruppe.

Regionalt planforum kan også benyttes dersom det vil være hensiktsmessig. Orientering i formelle møter i kommunene og fylkeskommunen vil bli gjennomført om det ønskes. Det samme gjelder samhandlingsarenaer som Plattform Vestfold og Verdiskapning Vestfold. Åpne seminar kan også brukes for å sikre bred forankring i viktige faser. Forslag er lagt inn i utkast til framdrift.

Videre ønsker Jernbaneverket aktiv medvirkning fra Vestfoldsamfunnet. Det gjelder institusjoner, lag, foreninger og enkeltpersoner som er engasjert i lokaliseringen av dobbeltsporet. Åpne kontordager vil være effektivt for å nå disse gruppene. Dette avtales i samarbeid med kommunene.

Jernbaneverket ønsker å legge til rette for en åpen dialog med alle interesserte. Informasjon om planarbeidet vil kontinuerlig bli lagt ut på Jernbaneverkets hjemmesider. I tillegg vil det ved milepæler bli utarbeidet nyhetsark som distribueres til husstander, næringsdrivende mm i planområdet

5.3.3 Høring og offentlig ettersyn

Høring og offentlig ettersyn vil bli annonsert i Tønsberg blad og Gjengangeren, samt på nettsidene til Jernbaneverket (www.jernbaneverket.no/intercity) og kommunene.

Plandokumentene vil også være tilgjengelig på kommunenes og Jernbaneverkets hjemmesider. I tillegg vil Jernbaneverket sende brev til berørte myndigheter og organisasjoner.

5.4 Planlagt framdrift

Planlegging av strekningen Nykirke – Barkåker skal i henhold til Jernbaneverkets handlingsprogram være ferdigstilt i første del av planperioden 2014–2023, og bygges ut i andre del av planperioden.

Anbefalt alternativ for dobbeltsporet Nykirke – Barkåker kan foreligge om to til tre år. En forutsetning for dette er at avklaringen om rollen som planmyndighet ikke forsinkes arbeidet.

Faser	Samarbeid	Medvirkning	Antatt tidspunkt
Oppstart av planarbeidet	Møte samarbeidsgruppe	Orientering Plattform Vestfold.	Høst 2014
Plan- og utredningsfase	Møter samarbeidsgruppe	Seminar om kunnskapsgrunnlaget og utredninger. Åpne kontordager. Orienteringer i politiske organ, Plattform Vestfold og Verdiskapning Vestfold.	Høst 2014 Sommer 2015
1.gangs behandling av kommunedelplan	Møte samarbeidsgruppe	Seminar korridorvalg og videre arbeid. Orienteringer i politiske organ, Plattform Vestfold og Verdiskapning Vestfold.	Høst 2015
Høring av kommunedelplan		Åpent høringsmøte på kveldstid.	Vinter 2016
2. gangs behandling av kommunedelplan			Vår 2016
Vedtak av kommunedelplan for dobbeltsporet Nykirke – Barkåker – Anbefalt korridor.			Sommer 2016

6. DOKUMENTASJON

Det skal utarbeides en felles kommunedelplan for dobbeltsporet på strekningen Nykirke – Barkåker i de tre kommunene Horten, Tønsberg og Re. Plandokumentet skal utformes slik at det om nødvendig kan deles i ett dokument for hver kommune, men slik at det framstår med en felles orienterende del.

Kommunedelplanen skal bestå av et plandokument som inneholder en kort teknisk beskrivelse av tiltaket, beskrivelse av planen og konsekvensene ved gjennomføring av planen.

Sammenstillingen av alternativene, drøftingene og endelig anbefaling skal være trinnsvis, oversiktlig og etterprøvbart.

Det skal vektlegges at kommunedelplanen er et styringsdokument både for tiltakshaver og de berørte kommunene.

Følgende dokumenter skal utarbeides:

- Planbeskrivelse for kommunedelplan med konsekvensutredning (KU eventuelt i eget dokument) og ROS-analyse for dobbeltsporet på strekningen Nykirke - Barkåker (ett felles dokument for berørte kommuner)
 - Planbeskrivelsen disponeres i hovedtrekk som planprogrammet, med redegjørelse for ulike forutsetninger, redegjørelse for planprosessen, beskrivelse av alternativene, vurdering av konsekvenser av alternativene og anbefaling.
 - Forutsetninger for videre planlegging, herunder tema som må vurderes nærmere i reguleringsplan for valgt alternativ, vil bli framhevet.
- Kommunedelplankart med bestemmelser for berørte kommuner
- Vedlegg: En felles illustrasjonsplan for dobbeltsporet på strekningen Nykirke – Barkåker
- Vedlegg: Fagnotater for enkelttema

Miljøoppfølgingsprogram (MOP) blir ikke utarbeidet i forbindelse med kommunedelplanen, men det skal omtales kort hvilke føringer konsekvensutredningen gir for miljøoppfølgingsprogram som skal utarbeides som vedlegg til de påfølgende reguleringsplanene.

Samfunnssikkerheten skal dokumenteres gjennom en risiko- og sårbarhetsanalyse.



Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
14/1409

Dato
01.09.2014

Videre planlegging av nytt dobbeltspor på strekningen Nykirke -Barkåker

Det vises til dialog knyttet til premissene for den videre planlegging av nytt dobbeltspor på strekningen Nykirke – Barkåker.

Jernbaneverket ferdigstilte i 2012 en konseptvalgutredning (KVU) for IC-strekningene Oslo – Skien, Halden, Lillehammer. Det ble da presentert tre traséalternativer for strekningen Nykirke-Barkåker: Bakkenteigen, Skoppum Øst og Skoppum Vest. For traséalternativet Skoppum Vest ble det skissert alternativer både med og uten jernbanestasjon. I forbindelse med behandlingen av KVU/KS1 for IC-strekningene ble det ikke tatt direkte stilling til de fire alternativene, men lagt til grunn at dette spørsmålet ville bli nærmere avklart i kommunedelplanarbeidet for strekningen.

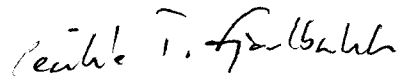
Jernbaneverket har utarbeidet et planprogram for det kommende kommunedelplanarbeidet. I lys av ovennevnte, inneholdt planprogrammet fortsatt alle de fire alternativene fra KVUen. Planprogrammet ble behandlet av de berørte kommunene Horten, Re og Tønsberg i juni d.å. De respektive kommunenes vedtak i forbindelse med fastsettingen av planprogrammet var at Alternativ 3B Skoppum Vest uten stasjon tas ut av programmet og ikke utredes videre.

I dialogen med Jernbaneverket har vi forstått at etaten er komfortabel med de vedtak som kommunene har fattet. Det ønskes imidlertid en avklaring fra departementet om hvordan et vedtak om ikke å se nærmere på alternativ 3B vil bli håndtert i forbindelse med en framtidig KS2 av parsellen, jf manglende føringer fra KS1/KVU-fasen. Samferdselsdepartementet er enig i at dette er en relevant problemstilling, og mener det er ryddig at Jernbaneverket adresserer dette nå for å unngå uklarheter i senere faser av arbeidet med denne parsellen.

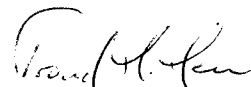
Regjeringen har vurdert spørsmålet og slått fast at det også i framtiden skal være

jernbanestasjon i Horten-området. Det er følgelig full enighet om at alternativ 3B skal tas ut av planprogrammet. Dette vil dermed være et premiss i forbindelse med senere KS2 av denne parsellen. Departementet ber derfor Jernbaneverket legge til grunn de vedtak som de tre kommunene har fattet i forbindelse med fastsettingen av planprogrammet.

Med hilsen



Cecilie Taule Fjordbakk
avdelingsdirektør



Trond Helge Hem
underdirektør

Kopi:

Horten kommune

Re kommune

Tønsberg kommune

