



Modernisering av Vestfoldbanen HOLM - HOLMESTRAND - NYKIRKE

Kortversjon av konsekvensutredning

Beskrivelse til kommunedelplan for jernbane i kommunene
Sande, Holmestrand, Våle og Borre

Juni 1996

Sande kommune
Holmestrand kommune
Våle kommune
Borre kommune

NSB Bane



Innledning

Modernisering av Vestfoldbanen innebærer utbygging med dobbeltspor fra Drammen til Larvik. Dette dokumentet gjelder trasévalg for strekningen gjennom Holmestrand. Fastsetting av hvilket alternativ som skal legges til grunn for detaljplanlegging skjer gjennom planvedtak i kommunestyrene etter at konsekvensutredningen er godkjent.

Jernbaneutredning for Vestfoldbanen ble lagt fram i 1992, med forslag om dobbeltspor fra Drammen til Larvik og nytt direkte enkeltspor fra Larvik til Porsgrunn. Fylkesdelplan for Vestfoldbanen ble stadfestet av Miljøverndepartementet 29. juni 1994.

Tiltaket er så stort at det kreves konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven (PBL). Melding om tiltaket ble lagt fram i mars 1992. Det ble så utarbeidet en konsekvensutredning for hele strekningen fra Drammen til Skien. Denne utredningen tar for seg overordnede konsekvenser knyttet til spørsmålet «Skal Vestfoldbanen moderniseres?». Denne grovmaskete konsekvensutredningen ble godkjent 10. mai 1994.

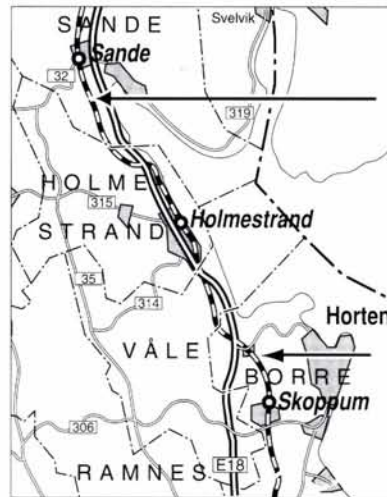


Figur 1 Oversikt over Vestfoldbanen, med inndeling i parseller

Videre utredning og planlegging skjer parsellvis. Dette dokumentet gjelder parsell 5, som strekker seg fra Holm i Sande kommune, gjennom Holmestrand kommune og Våle kommune, til Nykirke i Borre kommune.

Hva er dette dokumentet?

Dette dokumentet er både en kortversjon av konsekvensutredningen og tekstdel for kommunedelplanen for tiltaket.



Figur 2 Utsnitt av oversiktskart, med kommunegrenser og parsellgrenser.

Kortversjonen er ment som en lett tilgjengelig beskrivelse av alle sider ved tiltaket. Konsekvensutredningen er offentlig tilgjengelig i sentraladministrasjonen i kommunene. Der finnes også plankartet for kommunedelplanen.

En brosjyre som beskriver alternativene gjennom Holmestrand er sendt ut til alle husstander i Holmestrand. For beskrivelse av tiltaket i Sande, Våle og Borre kommuner er det utarbeidet en enklere brosjyre som er sendt ut til husstandene i de kretsene som blir berørt.

Konsekvensutredningen beskriver virkninger av tiltaket

NSB Bane har laget en konsekvensutredning for parsellen som skal klargjøre virkningene for miljø, naturressurser og samfunn. Utredningen er basert på et vedtatt utredningsprogram.

Ved høring av konsekvensutredningen skal offentlige myndigheter, organisasjoner og andre interesserte svare på følgende spørsmål:

1. Er utredningsprogrammet oppfylt?
2. Er konsekvensene av tiltaket godt nok utredet til at det kan fattes beslutning om valg av alternativ?
3. I tilfelle «Nei» på spørsmål 2: Hvilke tema bør utredes nærmere? Kan disse utredningene i så fall skje som et ledd i den videre planleggingen, eller bør de sendes på høring etter konsekvensutredningsbestemmelsene i PBL?
4. Er det behov for oppfølgende undersøkelser før, under og etter gjennomføring av tiltaket? I tilfelle «Ja», for hvilke tema?

Fastsetting av trasé skjer i kommunedelplanene

Utredningene omfatter flere traséløsninger mellom Holm og Nykirke. Valg av trasé skjer gjennom kommuneplanvedtak i de enkelte kommunene. Konsekvensutredningen er en del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ.

Det er utarbeidet forslag til kommunedelplan for hver kommune. I tilknytning til disse planene kan kommunen angi retningslinjer for den videre detaljplanleggingen. Offentlig ettersyn av kommunedelplanene kunnngjøres i avisene.

Etter at konsekvensutredningen er godkjent av fagdepartementet vil kommunestyret ta kommunedelplanen opp til behandling. Kommunestyret vedtar hvilket alternativ som skal ligge til grunn for den videre planleggingen. Kommunestyrets vedtak er endelig, så sant ingen offentlige myndigheter legger ned innsigelse mot vedtaket. Dersom NSB eller en annen sektormyndighet ikke er enig i kommunens valg må trasévalget godkjennes av Miljøverndepartementet.

Bakgrunn

Trafikken på Vestfoldbanen vokser, og kapasiteten på banen er snart sprengt. For å kunne tilby de reisende et konkurransedyktig transportalternativ er modernisering nødvendig. Dagens bane er lite tidsmessig og moderniseringen medfører full utskifting av anleggene. Bedre kurvatur og dobbeltspor vil gi sterkt reduserte reisetider og legge til rette for høy frekvens og høy punktlighet. Konsekvensutredningen klargjør virkningene for miljø, naturressurser og samfunn før det fattes beslutning om trasévalg.

Vestfoldbanen trenger modernisering

Dagens bane er mer enn 100 år

Vestfoldbanen ble åpnet som smalsporbane mellom Drammen og Larvik i 1881, og videre til Skien i 1882. I 1949 sto banen ferdig ombygd til normalspor. Elektrifisering ble vedtatt 3 år senere og ble fullført i 1957.

Strekningen forbi Holmestrand er dårlig

Ombygging til smalspor førte en del steder til en viss forbedring av standarden. Dette skjedde i liten grad på strekningen Holm - Nykirke. Topografien og grunnforholdene tillot ikke store avvik fra den gamle smalsportraséen. Banen slynger seg derfor fremdeles langs strandkanten og klatrer oppover ravinedalene mot Nykirke.

Grunnforholdene langs sjøen er vanskelige. Hele banen forsvant da også ut i sjøen ved Smørstein i 1918. Jernbanen ble lagt om, og det ble bygd tunnel gjennom fjellet til erstatning for den rasfarlige strekningen.

InterCity-trafikken på Vestfoldbanen vokser

IC - en suksess

Innføring av InterCity-tog på Vestfoldbanen i 1978 ble begynnelsen på en bratt stigende vekstkurve. Åpningen av Oslo-tunnelen i 1980 bidro sterkt til dette, med stopp både på Nationaltheatret og Oslo sentralstasjon.

I dag er det 14-15 avganger i hver retning på hverdager.

Vestfoldbanen er i høy grad en pendlerbane, og i rushtiden er det avganger hver halvtime mot Oslo om morgenen og fra Oslo om ettermiddagen. Utenom dette er det avgang hver annen time i begge retninger.

Fra 1996 ønsker NSB Persontrafikk å sette inn 3 nye avganger midt på dagen. Det vil da være tog minst en gang i timen begge retninger mellom klokken 8 og 20 mellom Oslo og Tønsberg.

Kapasiteten er snart nådd

Dagens bane er enkeltsporet, og det er langt mellom kryssingsmulighetene, noe som gjør at kapasitetsgrensen snart er nådd. For å få plass til flere tog og samtidig holde rutene på dagens bane må kjøretidene økes. Dette er lite ønskelig i forhold til de reisende, og man må se seg om etter andre muligheter. Lengre tog hadde vært en mulighet, men da får man problemer med lengden på plattformene. Neste begrensning er kryssingssporenes lengde.

For at togreiser skal være konkurransedyktig må derfor kapasitet økes uten at kvaliteten forringes. Utbygging av dobbeltspor må til.

Forutsetninger for moderniseringen

Plass for flere tog

Bedre kapasitet er det viktigste formålet med modernisering av Vestfoldbanen. I dag er det svært vanskelig å få fram tog mot rushtrafikken.

En annen følge av den dårlige kapasiteten er at svært mye av materiellet bare kjører en tur Skien - Oslo - Skien hver

dag. Dette gir unødig høye kapitalkostnader.

Dersom toget skal kunne konkurrere med biltrafikken er det viktig å kunne tilby hyppige avganger. Rutetilbudet bør være enkelt å huske. Nøkkelordene er «stive ruter» - dvs. avgang på faste minuttall og «høy frekvens» - hver time, hver halvtime osv.

Høy dimensjonerende hastighet

Dagens bane er utviklet fra smalspor til normalspor. En videre utvikling til dobbeltspor langs den eksisterende traséen er umulig på det meste av strekningen. Dessuten vil et slikt arbeid føre til store ulemper i utbyggingsperioden. Den gamle banen ble bygd med hakke og trillebår. Mange steder er underbygningen så dårlig at vedlikeholdet blir uforholdsmessig dyrt. Man er i realiteten nødt til å skifte ut hele banen uansett.

Modernisering av Vestfoldbanen skjer med en hastighetsstandard på 200 km/t. Denne hastighetsstandard er bl.a. valgt med tanke på senere sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Dimensjonerende hastighet 200 km/t betyr at minste horisontalradius helst skal være 2400 meter. Unntaksvis kan radien reduseres til 1800 meter, men da blir komforten for de reisende noe dårligere. Dette er en meget stiv kurvatur, selv i Vestfold. Stigningen på banen bør være maksimalt 12,5 promille. Dette tilsvarer dagens stigning fra Holmestrand til Nykirke, det høyeste punktet på Vestfoldbanen nord for Larvik.

Bakgrunn

Dagens stasjonsmønster opprettholdes

Modernisering av Vestfoldbanen tar utgangspunkt i dagens trafikkmønster. Det innebærer at det skal anlegges stasjoner på de stedene der toget stopper i dag.

Videre må det sørges for tilgjengelighet med bil, buss, til fots og med sykkel. Herunder hører parkeringsplasser for langtidsparkering, korttids-parkering, funksjonshemmede og sykkel. Servicetilbud utover dette må vurderes forretningsmessig. Innhold og åpningstider må stå i forhold til inntektsgrunnlaget, og publikums-tilbudet vil derfor være under kontinuerlig vurdering.

Hensynet til omgivelsene er viktig

NSB tar miljø på alvor. Jernbanetrafikk er i seg selv miljøvennlig ved at den kan drives med fornybar energi. Det viktigste miljømålet for NSB blir derfor å få flest mulig til å reise med toget framfor privatbil.

Ved Modernisering av Vestfoldbanen står man overfor en rekke miljøutfordringer. Flere

av disse er motstridende og må avveies gjennom planprosess og planbeslutninger. Gjennom arbeidet med prosjektet har NSB vunnet ny kunnskap om området banen går igjennom. Mange alternativer er forkastet fordi de i for stor grad går på bekostning av omgivelsene. I andre tilfeller er traséne justert for å få en bedre tilpasning og redusere konfliktene.

Tiltaket reduserer ulempene for mange av dages naboer til jernbanen, og har et stort potensiale for samfunnsnytte. Disse positive mulighetene må vurderes opp mot de konsekvensene som lokalt oppfattes som negative.

Konsekvensene av tiltaket må klargjøres

I Plan- og bygningslovens § 33-1 heter det om formålet med konsekvensutredninger:

«Formålet med en konsekvensutredning er å klargjøre virkningene av tiltaket som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Konsekvensutredninger skal sikre at disse virkningene blir tatt i

betraktning under planleggingen av tiltaket og når det tas stilling til om, og eventuelt på hvilke vilkår, tiltaket kan gjennomføres.»

Det er tiltakshaver (den som ønsker å gjennomføre tiltaket, i dette tilfellet NSB Bane Region Sør) som legger fram utredningen. Omfanget av utredningene er fastlagt i et utredningsprogram som er vedtatt av «fagdepartementet». I utredningsprogrammet framgår det:

1. Hvilke alternativer som skal utredes?
2. Hvilke konsekvenser som skal utredes for det aktuelle tiltaket?

Det er viktig å merke seg at bestemmelsene bare omfatter virkninger som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn. Dette er de virkningene som antas å ha betydning for den beslutningen som skal fattes. I dette tilfellet: «Hvilken trasé skal legges til grunn for videre detaljplanlegging?»

Konsekvensutredningen gir dessuten grunnlag for å sette vilkår for den videre gjennomføring av tiltaket.

Beskrivelse av tiltaket

Terrenget ved Holmestrand fører til at mesteparten av den moderniserte banen blir liggende i tunnel. Det er utredet en løsning med lang tunnel forbi Holmestrand og en løsning der banen går inn i tunnel syd for stasjonen. Stasjonen kan lokaliseres ved dagens stasjon, enten i dagen eller i tunnel. For at jernbanen skal være attraktiv er det viktig med en lett tilgjengelig og synlig stasjon.

To hovedprinsipper for bane

Indre linje går rett fra Sande til Våle

Parsellen starter ved Holm i Sande kommune. Gjennom kommunedelplan for parsell 3 og 4 i Sande kommune er det valgt en vestlig trasé som kobler seg til dagens bane ved Skjervik syd for Holm. Denne traséen føres videre på skrå over jordene inn mot fjellsiden, før traséen går inn i tunnel vest for Ødegården, jfr. Figur 3.

Indre linje går i sammenhengende tunnel helt til Tangen i Våle kommune. Her kommer traséen ut rett øst for gartneriet før den krysser Tangenbekken vest for dagens jernbane. Etter en kort tunnel gjennom åsen syd for Tangenbekken kommer traséen ut i ravineområdet og går parallelt med dagens bane under E18 og fram til rettstrekningen nord for Nykirke.

Med indre linje må Holmestrand stasjon anlegges i fjell, ca. 160 meter inn fra dagens stasjonsområde. Denne plasseringen av stasjonen er valgt for å kunne benytte dagens stasjonsområde til bussoppstilling, parkeringsplass m.m. En inngang direkte fra Torget er mulig, men det vil være vanskelig å finne tilstrekkelig parkeringsdekning midt i sentrum.

Ytre linje går via dagens stasjon i Holmestrand

Indre og ytre linje er sammenfallende i Sande. Nord for Holmestrand stasjon er det to varianter av ytre linje. Lengst dagstrekning får man dersom tunnelen fra Ødegården føres ut

i dagen ved Sjøskogen. Da kan traséen med noe utretting følge dagens linje langs sjøen fram til Holmestrand stasjon. Dagens E18 må legges i bru over dobbeltsporet ved Sjøskogen. Grunnforholdene langs sjøen er svært dårlige, så banen må delvis legges på en brukonstruksjon i strandkanten. Traséen benevnes "Sjøskogenlinja".

Ved "Gyltalinja" forlenges tunnelen 2 km og kommer ut ved Gylta, mellom Tvillingbru og Holmestrand stasjon. Med denne løsningen unngår man de kostbare konstruksjonene i strandkanten.

Stasjonen kan anlegges i samme område som i dag.

Videre sydover fra stasjonen finnes det også to varianter. Lengst dagstrekning får man dersom moderniseringen skjer langs dagens spor mellom bebyggelsen i Kirkegata og Rådhusgata. Traséen føres rett sydover og inn i tunnel ved Bakken og er derfor kalt "Bakkenlinja". Herfra og sydover i byen frigjøres dagens trasé uansett alternativ.

Kort dagstrekning får man ved å føre traséen direkte inn i tunnel ved stasjonen. Dobbeltsporet kommer i så fall i konflikt med munningen på Holmestrandtunnelen. Denne traseen kalles "E18-linja". Resttrafikken på dagens E18 må da legges om til annen trasé.

Tunnelen for Ytre linje sør for Holmestrand kommer ut i en kort dagsone langs dagens bane vest for Mulvika. Etter to korte tunneler kommer traséen ut på samme sted som Indre linje øst for Tangen. I dagsonen mellom

disse tunnelene krysses Burma-vegen, som må legges om over tunneltaket. Fra Tangen til Nykirke er Indre og Ytre linje sammenfallende.

Koblingsmuligheter og etappevis utbygging

Det er mulig å koble sammen Indre linje og Ytre linje inne i den lange tunnelen syd for Holmestrand. Det betyr at Indre linje kan komme ut ved Mulvika, eller at Ytre linje kan føres direkte fra stasjonen til Tangen.

For begge alternativer er det mulig å bygge ut en kort etappe mellom Tangebekken og Kopstad. Det utarbeides nå reguleringsplan for denne strekningen, med sikte på rask gjennomføring som et strakstiltak. Ytre linje har dessuten to kontaktpunkter med dagens bane, ved Holmestrand stasjon og ved Mulvika. Indre linje må bygges ut i en sammenhengende etappe fra Ødegården til Tangen, evt. til Mulvika ved kobling mot Ytre linje.

Tegnforklaring

- Ytre linje i dagen
- - - Ytre linje i tunnel
- - - Indre linje i tunnel
- ⊥ Tunnelpåhugg
- Ny motorveg (E18)

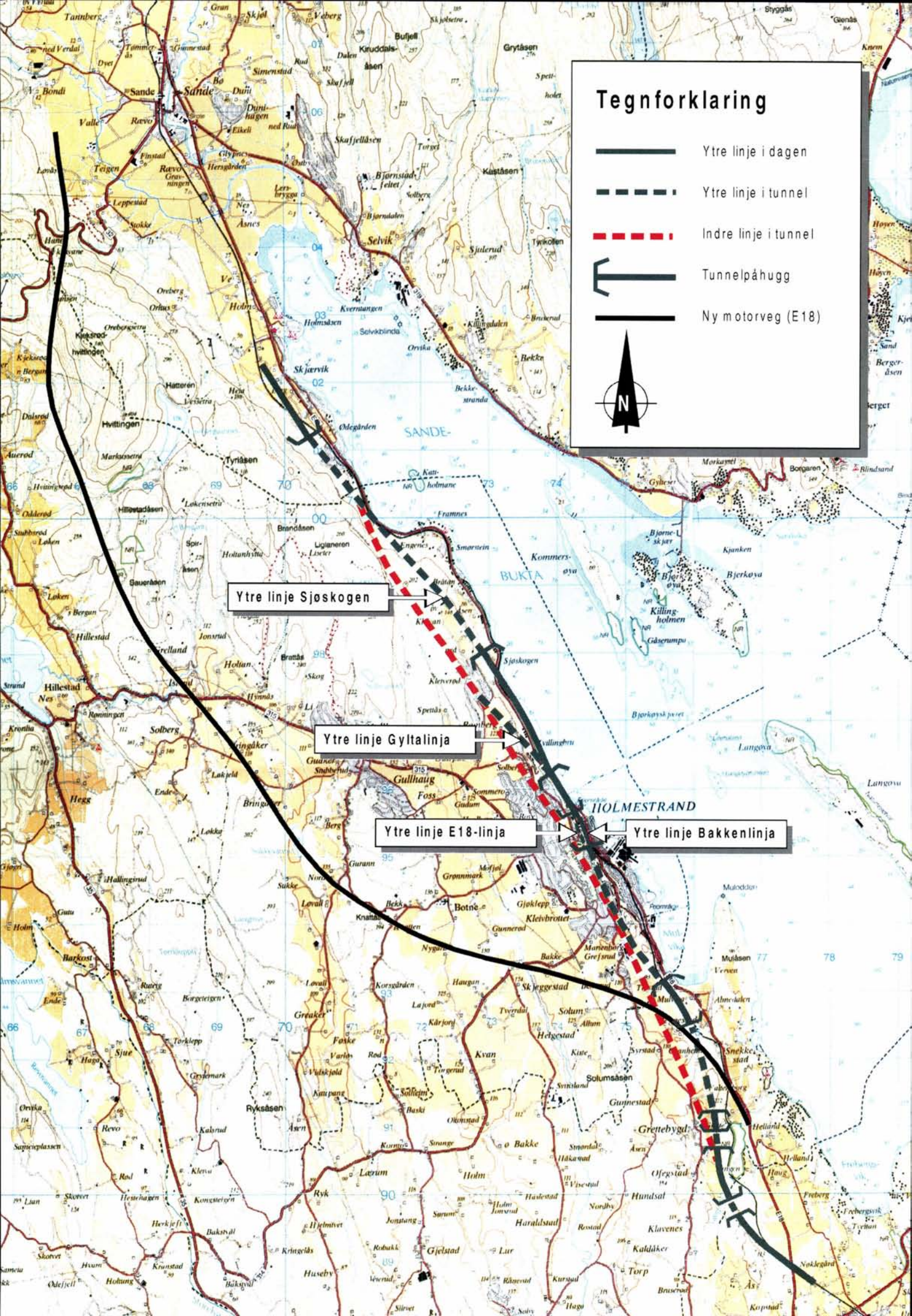


Ytre linje Sjoskogen

Ytre linje Gyltalinja

Ytre linje E18-linja

Ytre linje Bakkenlinja



Beskrivelse av tiltaket



Figur 4 Med Sjøskogen - Bakken opprettholdes dagens situasjon i store trekk.

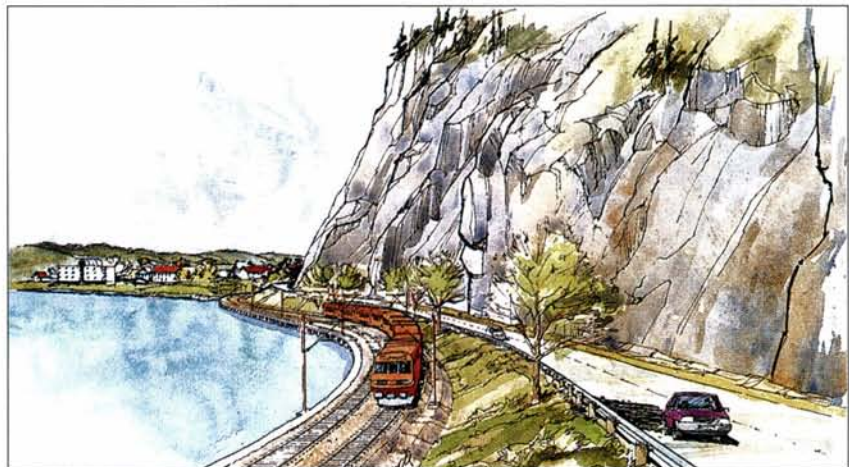
Fire kombinasjonsmuligheter ved Holmestrand stasjon

Sjøskogen - Bakken

Denne kombinasjonen gir lengst dagstrekning, og har derved også de største ulempene for omgivelsene. Fordelen med alternativet er at trafikken på dagens E18 ikke berøres. Løsningen er vist på figur 4 og 5. Dessuten gir Bakkenlinja en mulighet for å forskyve stasjonen sydover mot sentrum. Dette er ikke aktuelt i dag, men er en mulighet for kommende generasjoner dersom en mer sentral stasjon prioriteres framfor biloppstillingsplasser ved stasjonen.

Gylta - Bakken

Denne kombinasjonen gir den samme fleksibilitet for stasjonsplassering. Kryssing av dagens E18 blir mer komplisert på grunn av en trang situasjon mellom sjøen og fjellet. Strandlinja fra stasjonen til Sjøskogen frigjøres, mens nordre bydel utsettes for de samme ulempene med



Figur 5 Slik kan dobbeltsporet se ut langs sjøen nord for Holmestrand. Jernbanen ligger på en lav brukonstruksjon helt i strandkanten. Gang/sykeltrafikk kan eventuelt legges på innsiden.

jernbanstøy og inngrep i bebyggelsen som Sjøskogen - Bakken.

Sjøskogen - E18

Denne løsningen opprettholder banen langs sjøen. Fra Sjøskogen går vegen på innsiden og trafikk til byen må føres i bru over sporet. Stasjonen blir liggende helt inn mot fjellveggen. Det er flere mulige løsninger for resttrafikken fra den nedgraderte riksvegen (dagens E18). Mer om dette senere.

Gylta - E18

Siste kombinasjonsløsning gir en kort dagstrekning på ca 600 m ved stasjonen. Denne løsningen er i praksis en tunnelloøsning, med stasjon i dagen. Den ene plattformen vil ligge svært trangt til, på dagens E18 og helt inntil fjellskrenten. Også her er det flere muligheter for resttrafikken på den nedgraderte riksvegen. En mulig løsning er vist på figur 6.

Beskrivelse av tiltaket



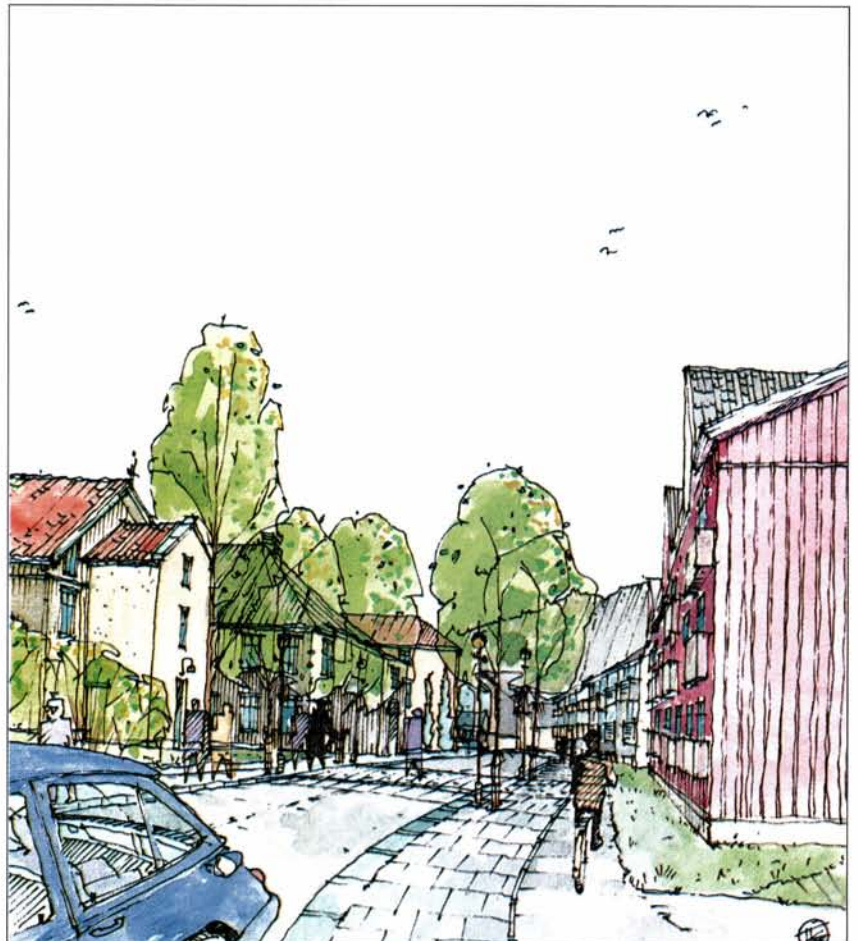
Figur 6 Jernbanen svinger så vidt ut av fjellet for å gi plass for en stasjon. Resttrafikken på E18 er her vist med miljøprioritering i Rådhusgata og kort tunnel fra Politistasjonen.

E18-linja forutsetter omlagt vegtrafikk

Trafikksituasjon etter at ny E18 er åpnet

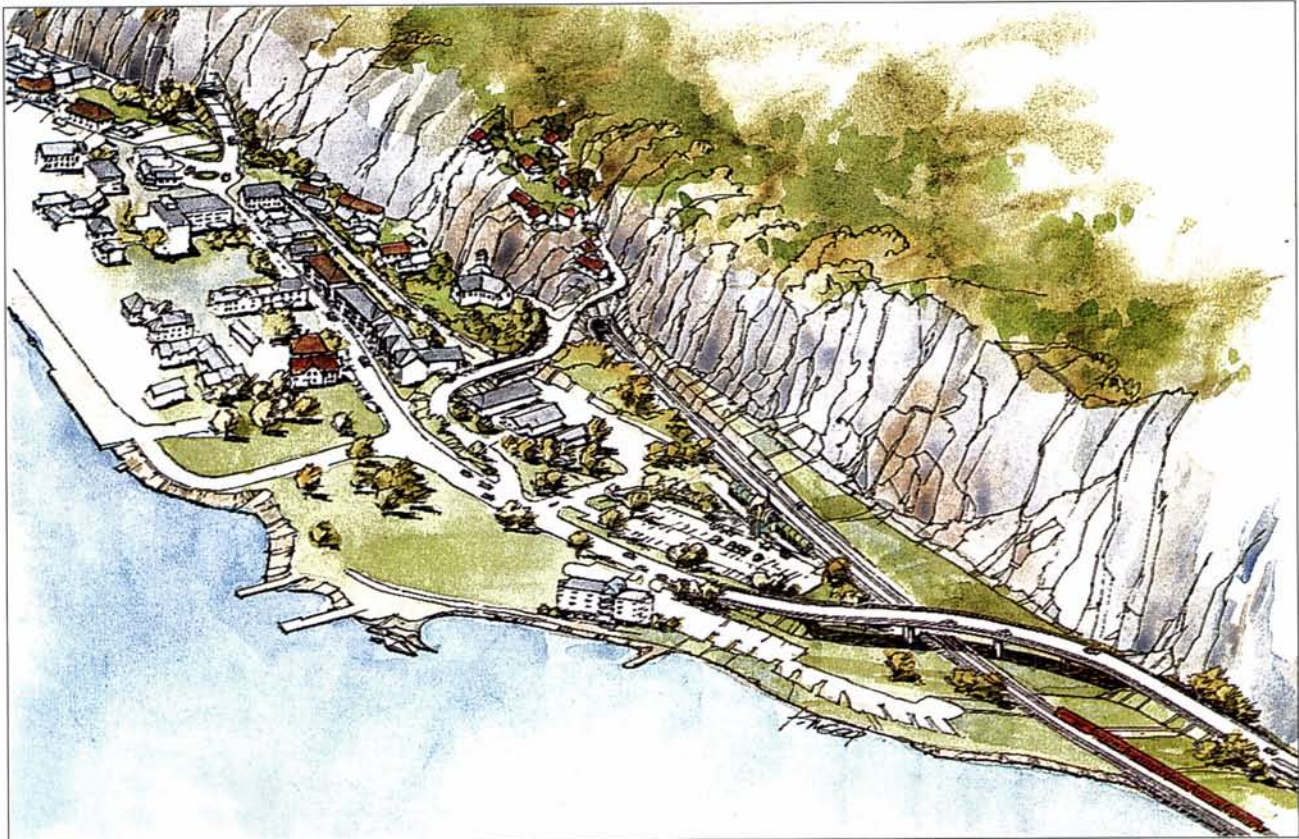
Det forutsettes at ny E18 fullføres før jernbanen bygges ut. Gjennomgangstrafikken vil da være lagt inn i landet, vest for Holmestrand by. Vegen er under utbygging som tofelts motorveg på strekningen fra Gutu i Sande til Hillestad i Holmestrand. Videreføring fra Hillestad til Helland i Borre er planlagt til perioden 1998-2002.

I dag er det ca. 11.000 kjøretøyer pr. døgn i snitt over året (ÅDT) i Holmestrandtunnelen. Etter åpning av ny E18 vil resttrafikken på E18 nord for Holmestrand i følge Statens vegvesen Vestfold bli ca. 6.000 ÅDT. Av dette vil over halvparten være trafikk til/fra Holmestrand (ÅDT 3.600). I Holmestrandtunnelen er det beregnet å bli 3-4.000 kjøretøyer igjen etter at ny E18 er åpnet. I Rådhusgata er det i dag 3.150 ÅDT, og på Nyvegen fra Torget til fjellet er det ca. 8.000 ÅDT.



Figur 7 Slik kan miljøprioritert gjennomkjøring i Rådhusgata se ut.

Beskrivelse av tiltaket



Figur 8 Med Sjøskogenlinja føres vegtrafikken med bru over jernbanen. Til venstre innslag for vegtunnel ved Politistasjon. Denne vegløsningen er kostnadsberegnet til ca 54 mill kr.

Dersom E18-linja velges for tunnelpåhugg må resttrafikken legges om. Dette er ikke nødvendig med Indre linje eller ved Bakkenlinja. Nødvendig vegomlegging av resttrafikken inngår i jernbanetiltaket.

Vegtunnel til Politistasjon

Jernbanen bruker bare ca. 400 meter av Holmestrandtunnelen. Jernbanen svinger vestover, mens vegtunnelen svinger østover etter tunnelpåhugget. Vegtrafikken kan derfor kobles til byens gatenett med en kort tunnel ut til plassen foran politistasjon. Ved politistasjonen kan det anlegges et kryss i form av en rundkjøring, eller et enkelt T-kryss med Langgata. I Rådhusgata kan det gjennomføres miljøprioriteringstiltak, som vist på figur 7.

Med denne løsningen vil gjennomgangstrafikken ledes gjennom Rådhusgata. Miljøprioriteringstiltak vil virke avvisende på gjennomgangstrafikken, som vil foretrekke ny E18, slik at trafikken vil bli noe mindre (erfaringsmessig ca -20%) enn ved en ren tunnel-

løsning. Med denne løsningen er trafikken i Rådhusgata beregnet til ca. 5.000 ÅDT.

En slik kort tunnel utnytter Holmestrandtunnelen til mer enn gjennomgangstrafikk. Den gir direkte adkomst til sentrum for trafikk sydfra slik at søndre

bydel får mindre gjennomgangstrafikk.

Med Gylda-E18-linja kan vegtrafikken føres direkte inn uten bruløsninger ved stasjonen. Kostnadene til vegomlegging blir da ca 25 mill kr.



Figur 9 Dersom man aksepterer at biltrafikken ledes inn i Rådhusgata vil situasjonen mellom stasjonen og hotellet bli enkel og oversiktlig. Med miljøprioritering vil hastigheten dempes og en gjennomgangstrafikken reduseres.

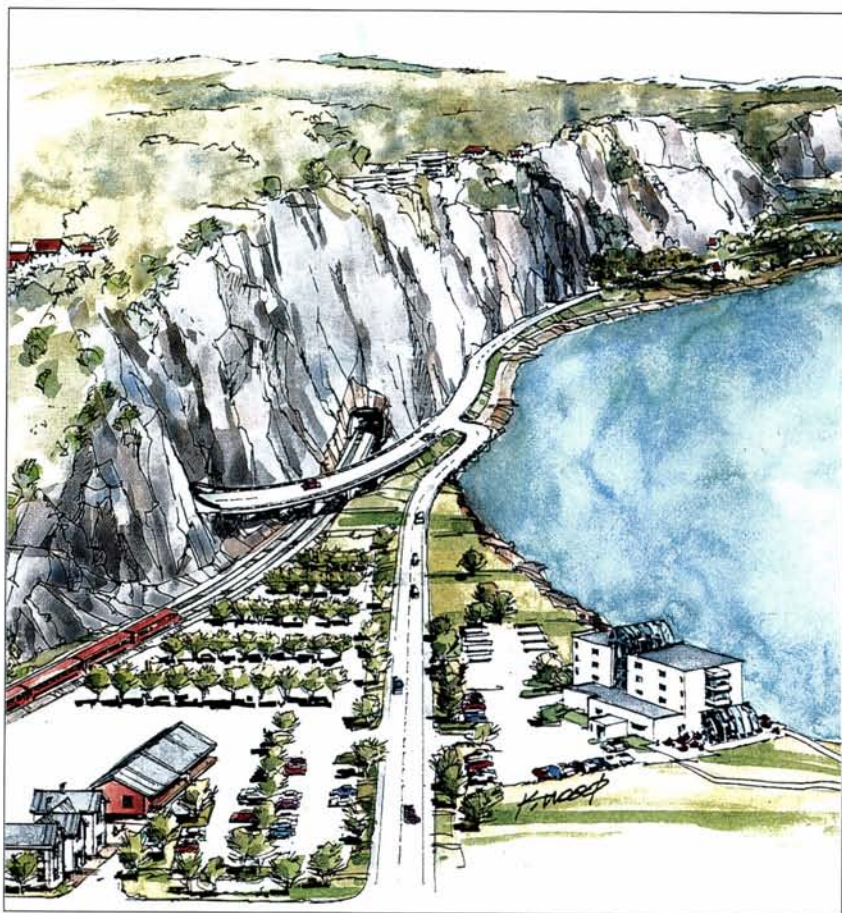
Beskrivelse av tiltaket

Forlenget tunnel

For å skjerme byen mot resttrafikken kan Holmestrand-tunnelen forlenges nordover. Vegtunnel og jernbanetunnel vil da krysse inne i fjellet.

For Sjøskogen - E18 løsningen vil vegtunnelen kunne komme ut rett nord for stasjonen. På grunn av kort avstand fra tunnelåpningen er et vanlig T-kryss umulig, og avkjøring til Holmestrand må skje via av- og påkjøringsramper. Trafikk fra Oslo til Holmestrand føres i rampe over veien, og begge rampene føres deretter over Vestfoldbanen og ned i Rådhusgata mellom stasjonen og hotellet. Trafikk til nordre bydel som kommer sydfra kan ikke svinge av, men må ta av syd for Holmestrand og kjøre gjennom byen. Kostnadene til en slik løsning er beregnet til 112 mill.kr, og er vist på figur 11.

Ved Gylta - E18 løsningen går jernbanen i fjell rett nord for stasjonen. Jernbanelinja «sperrer for» tunnelpåhugget for en forlenget vegtunnel. Veggen må løftes opp og krysse over jernbanen umiddelbart utenfor tunnelåpningen. Avkjøring til Holmestrand trekkes noe nord-



Figur 10 Perspektivtegning av Gylta - E18-linja med forlenget vegtunnel

over og kan legges som et enkelt kryss på bakkenivå. Trafikk til nordre bydel kan svinge av og på

både i retning Oslo og Tønsberg. Kostnadsberegnet til 145 mill. kr, og er vist på figur 10.



Figur 11 Perspektivtegning av Sjøskogen - E18-linja, med forlenget vegtunnel

Miljøprioritert opprustning av gatenettet

En tredje løsning for resttrafikken er å la trafikken gå gjennom byens gatenett. Dette forutsetter at trafikken kan avvikles på en miljømessig akseptabel måte.

Første ledd i en slik løsning er miljøprioritering av Rådhusgata mellom jernbanestasjonen og politistasjonen, slik det er illustrert på Figur 7. Langgata er ryggraden i byens handelsentrum. Ny E18 og nedlegging av jernbanen åpner for løsninger der Langgata kan gjøres helt bilfri som en del av en miljøprioritert løsning.

Trafikk forbi sentrum og til fjellet forutsettes i den miljøprioriterte løsningen å følge en utvidet Jernbanegate. Gata er i dag en smal, delvis envegskjørt gate inntil Vestfoldbanen. Etter nedlegging av banen kan gata utvides til to kjørefelt og fortau. Ved å benytte opphøyde gangfelt, treplanting og andre virkemidler vil biltrafikken få klare signaler om at de her kjører på fotgjengernes premisser. En mulig løsning er vist på figur 12.

Siste ledd i en slik løsning kan være Skolegata gjennom søndre bydel, illustrert på figur 13. En oppstramming av gata med treplantinger, fortau og opphøyde gangfelt vil redusere hastigheten.

Dersom man velger en miljøprioritert gateløsning kan store deler gjennomføres i tilknytning til jernbaneutbyggingen. NSB vil kunne bidra med inntil 25 mill. kr, som tilsvarer den rimeligste tunneløsningen ved Gylta-E18. En slik løsning må utformes i nært samarbeid med kommunen, brukerne og Statens vegvesen. Holmestrand vil med dette kunne få en mulighet til å få gjennomført en total gateopprustning gjennom sentrum, samtidig som jernbanen forsvinner.



Figur 12 Slik forestiller arkitekten seg at det kan bli der Jernbanegata kobler seg på Rv 315 ved Torget



Figur 13 Miljøprioritert gjennomkjøring i Skolegata, sett sørover

Konsekvenser av tiltaket

Miljøkonsekvensene blir begrenset på grunn av de lange tunnelstrekningene. Utvidelse til dobbeltspor gjennom nordre bydel medfører støy og inngrep i bystrukturen. Antall støyutsatte reduseres uansett, og store arealer frigjøres for annen bruk. Jernbanetrafikken medfører ikke store endringer, men omlegging av biltrafikk kan bli omfattende. Anleggene blir svært kostbare, men kan være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Miljøkonsekvenser

Lange tunneler skjærer omgivelsene

Stor tunnelandel i alle alternativer medfører stor forbedring i forhold til omgivelsene. Ved nedlegging av dagens jernbane frigjøres lange strekninger. Uansett alternativ frigjøres to viktige strekninger: Langs sjøen fra Ødegården til Sjøskogen, og gjennom byen fra Bakken til Mulvika.

Beskrivelsen av miljøkonsekvensene konsentrerer seg om dagstrekningene. Traséene er sammenfallende på flere av disse strekningene. For å forenkle framstillingen og unngå gjentakelser er konsekvensbeskrivelsen primært knyttet til dagstrekning og ikke alternativ. Dette gjelder også dagens bane gjennom byen som blir frigjort ved utbygging av nytt dobbeltspor. Hvilke dagstrekninger som inngår i de enkelte alternativene framgår av beskrivelsen foran. I den oppsummerende tabellen i oppsummeringskapitlet er konsekvensene samlet for hele alternativet.

Færre blir støyutsatt

I dag går Vestfoldbanen og E18 mer eller mindre parallelt gjennom planområdet. De fleste som er utsatt for jernbanestøy er også utsatt for vegstøy. På de aller fleste stedene er vegstøyen det største problemet. I utredningen er støybelastningen vurdert samlet for veg og jernbane. Selv om jernbanestøyen reduseres kraftig på grunn av de lange tunnelene vil biltrafikk gjøre at antallet støyutsatte fremdeles er høyt.

De to nederste stolpene i Figur 14 viser dagens støy-

situasjon, med totalt 708 boliger med støynivåer over 55 dBA. Utbygging av ny E18 vil redusere dette tallet til 621. Dette er vist i diagrammet ved teksten "Etter ny E18".

Etter gjennomføring av Vestfoldbanen på hele strekningen Holm - Nykirke vil antall støyutsatte boliger reduseres til mellom 327 og 371 boliger.

Dersom man ser bort fra vegstøyen vil antall boliger utsatt for støy over 55 dBA fra jernbane reduseres til mellom 5 og 105 boliger. Indre linje og Ytre linje Gylda-E18 kommer best ut.

Landskapskonfliktene er mest lokale

Strekningen har svært store variasjoner i landskapstyper fra nord til syd: Åpent jordbrukslandskap, bratt klippekyst, tett bymiljø, frodig ravnedaler og flatt jordbrukslandskap.

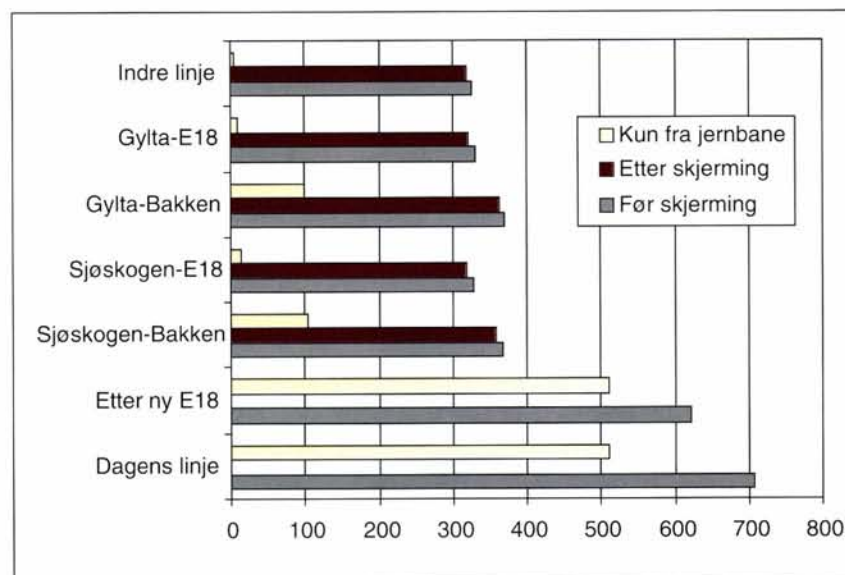
På store deler av strekningen er det knappe arealer i dagsonene, noe som gir lite spille-

rom for landskapstilpasning, og gjør det vanskelig å innpasse et dobbeltspor uten betydelige inngrep. Dobbeltsporet følger imidlertid dagens spor langs flere av dagsoneene. Inngrepet må derfor vurderes i forhold til den endring som tiltaket medfører.

Banen følger i store trekk terrengets hovedform, langs Holmestrandveggen. Veggen framstår som en bratt fjellskrent av mørk lava. Ved foten av lavabrattskrenten dannes ur. Her der det god næringstilgang og gode forhold for vegetasjon. Foten er derfor skjult av kraftig edellauvskog.

Holm - Ødegården

Åpent jordbrukslandskap med spredt bebyggelse. Senking av banen gjennom Holm, med lokalvegen i bru, reduserer barriervirkningen lokalt. I stor skala er traséen landskapsmessig lite konfliktfylt. Skjæring i åssiden mot tunnelpågugget kan bli eksponert, men



Figur 14 Oversikt over støybelastning, antall boliger over 55 dBA. I tillegg kommer 97 fritidshus i alle alternativer for ny bane, redusert fra 165 i dag og 152 etter ny E18.

Konsekvenser av tiltaket

det er gode muligheter for terrengforming og vegetasjons-etablering for å redusere eventuelle fjernvirkninger.

Sjøskogen

Terrenget ved Sjøskogen er særpreget, med den bratte fjellskrenten, steinura med frodig vegetasjon og store blokker som stikker fram, og gårdsbebyggelsen i tilknytning til den svært begrensa jordveien nedenfor skrenten. Anleggsarbeidet her vil medføre store endringer i tilknytning til bebyggelsen og riksvegen. Fjernvirkningen vil imidlertid bli moderat på grunn av lavskrenten som danner bakgrunn.

Sjøskogen - Holmestrand st. Traséen beslaglegger strandlinja i større grad enn dagens bane, men endringen må sies å være moderat. Bebyggelsen ved Tvillingbru må bort og områdets karakter endres. Dårlige grunnforhold i sjøen vanskeliggjør etablering av en naturlig strand-sone.

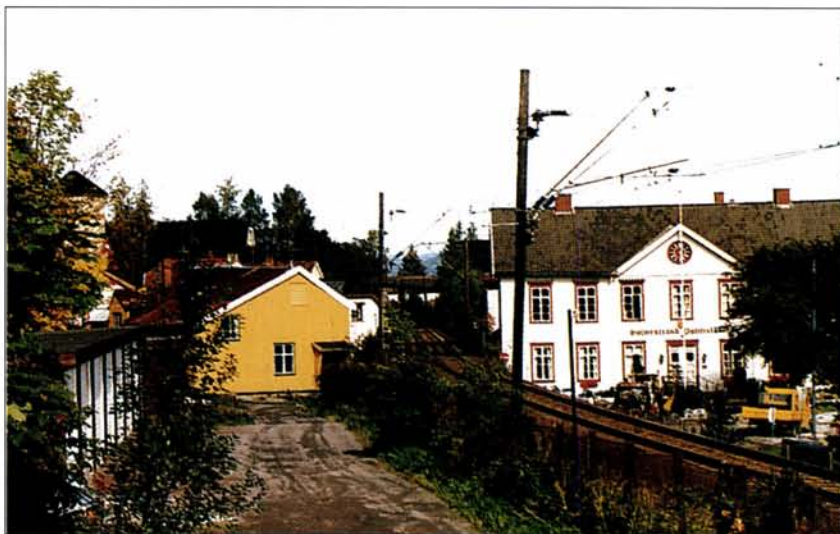
Holmestrand stasjon

Den innbyrdes plassering av Vestfoldbanen og dagens E18 har stor betydning for de landskapsmessige konsekvensene i dette området. Svært trangt areal, og krav om planskilt kryssing av jernbanen vanskeliggjør estetisk gode løsninger i dette viktige området ved innfarten til Holmestrand.

Best ut kommer løsninger som unngår kompliserte brukryssinger. Ut fra dette er Indre linje eller Gylta - E18 uten forlenging av Holmestrandtunnelen å foretrekke. Bakkenlinja, der Holmestrandtunnelen beholdes gir behov for ei enkel vegbru og tilknytning til riksvegen på innsiden av Vestfoldbanen.

Holmestrand st. - Bakken

Dagens bane er bygd som høybane, og er en betydelig barriere i nordre bydel. Utvidelse til dobbeltspor vil komme i konflikt med kirkegård og bebyggelse.



Figur 15 Holmestrand politistasjon er et landemerke både for de vegfarende og togfarende

Visuelt vil støyskjerm på toppen av jernbanefyllingen forsterke barrierevirkningen. Utsikten fra høyere etasjer vil bli hindret. Dreining av Politistasjonen vil være et vesentlig inngrep visuelt. Kirka ligger trangt og noe bortgjemt. Beskjæring av kirkegården og støyskjermer vil forsterke dette. Øvrig inngrep i bebyggelsen er mindre konfliktfylt i en ren visuell vurdering.

Bebyggelsen i Rådhusgata nord for Politistasjonen vil kunne erstattes av ny bebyggelse slik at bybildet ikke blir preget av rivningstomter.

Mulvika

Traséen kommer ut i en kort dagsone i et svært bratt område, der banen i dag ligger på fylling og fjellhulle. Foten av skrenten er tilgrodd av frodig edellauvskog. Utvidelse til dobbeltspor kan medføre høye fjellskjæringer og høye fyllinger på nedsiden, men landskapsmessig er konfliktene moderate eller små.

Tangen - Nykirke

Banen går her gjennom et sammensatt landskap, med korte tunnelstrekninger, ravinedaler og åpent jordbrukslandskap. Landskapskonsekvensene vil stort sett være lokale. Syd for E18 vil støyskjerm mot bebyggelsen gjøre banen mer synlig i det flate jordbrukslandskapet.

Oppsummering landskap

Indre linje og Ytre linje Gylta-E18 medfører minst landskapsinngrep for jernbane. Ved omlegging av vegtrafikken nord for stasjonen kan forlenging av vegtunnelen gi svært dominerende konstruksjoner og terrenginngrep.

Både nye og gamle kulturminner kan bli berørt

Kulturminner er spor etter tidligere aktivitet. Kulturminner eldre enn 1536 (reformasjonen) er automatisk fredet etter kulturminneloven. Nyere tids kulturminner kan fredes med særskilte vedtak.

Ved konsekvensutredningen er området Holm - Nykirke delt inn i fem kulturmiljøer, med en samlet beskrivelse av kulturminnene. Slik trekkes det tråder fra dagens kulturlandskap og bygningsmiljø tilbake til forhistorien som kan dokumenteres gjennom fornminnene.

Ve - Ødegården

Jordbrukslandskap med karakteristiske gårdstun på langstrukne åkerholmer. Spor av bosetning med gjenstandsfunn fra steinalder og gravfunn fra jernalder.

Gjennom Holm og nord for tunnelpåhugg ved Ødegården er det potensiale for arkeologiske funn under dyrka mark. Utnyttelse av utmarksressursene er viktig for bosetningen. Sammen-

hengen mellom innmark og utmark svekkes ved jernbaneutbyggingen.

Registreringer under dyrka mark må gjennomføres. Gode tverrforbindelser gir adgang til utmarka.

Sjøskogen

Området forteller om kystbosetning gjennom flere tusen år. Det er knyttet sagn og forestillinger til det dramatiske blokksteinsområdet like ved bebyggelsen.

Linja vil komme i konflikt med ei olle, jernbanehytta og «brakkene», og gå gjennom blokkfeltet.

Løsmassetunnel vil dempe konflikten med blokkfeltet.

Sjøskogen - Holmestrand st.

Flere bolighus må rives, men dette inngrepet anses moderat i kulturminnesammenheng.

Holmestrand st. - Bakken

Holmestrand by har en rik kulturhistorie, med kulturminner fra mange epoker. Spesielt interessant er trehusbebyggelsen knyttet til seilskutetiden. Branner, riving og nybygg de senere tiårene har redusert de sammenhengende kulturhistoriske miljøene.

Jernbanen gjennom Holmestrand er et kulturminne av betydelig verdi. Høybanelinje løser i ett grep både tekniske, byplanmessige og terrengmessige utfordringer.

Bakkenlinja medfører riving av ett hus i Kirkegata, og all bebyggelsen ved Bakken. Politistasjonen må snus. Høybanelinje må bygges om. Konfliktene med Kirkegatabebyggelsen og Politistasjonen karakteriseres som store og er vanskelig å avbøte fullt ut.

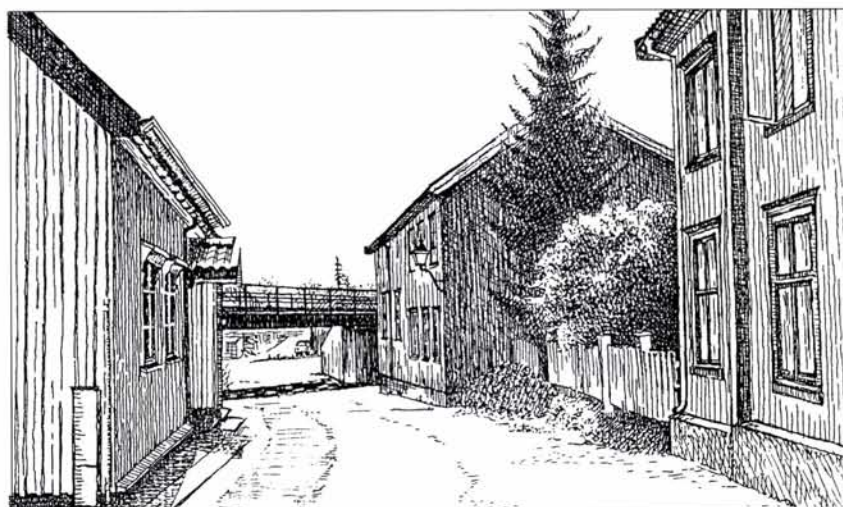
Nedlegging av jernbanen gjennom byen vil kunne utløse krav om fjerning av høybanelinje til fordel for vegutvidelser. Dette vurderes som en stor konflikt i forhold til kulturminnevern.

Mulvika

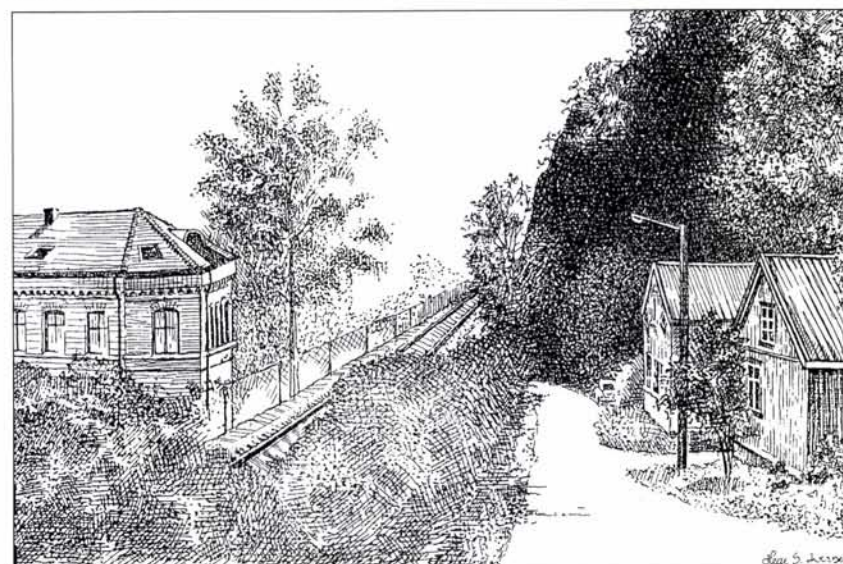
Gamle stier vitner om tidligere kontakt mellom storgårder på



Figur 16 Ringer i åkeren ved Skjervik (i høyre hjørne nederst). Slike ringer kan være spor etter overpløyde gravhauger. Det er fotgrøftene rundt haugene som gir så gode vilkår for vekst.



Figur 17 Kirkegata er et av de best bevarte trehusmiljøene i Holmestrand. Jernbanen krysser gata ved Rådhusplassen.



Figur 18 Trehusbebyggelsen ved Bakken ble spart i den store bybrannen i 1884, takket være jernbanen. Bebyggelsen vitner om småkårsfolks leveforhold i seilskutetida, i klar kontrast til borgerhusa i Langgata

Konsekvenser av tiltaket

plataet over Holmestrandveggen og sjøen ved Mulvika. Stiene er i ferd med å gro igjen. Modernisering av Vestfoldbanen vil gjøre noen av disse forbindelsene bedre tilgjengelig. Konflikt med den gamle, men forfalne bebyggelsen på Syrstadenga. Potensiale for steinalderfunn i dyrka mark.

Tangen - Nykirke

Ved Fegstad ligger et større forminnefelt med flere jernaldergraver, dyrkingsspor fra ulike tider, mulig hulveg og trolig en urørt boplass fra eldre jernalder.

Flere gamle vegfar er viktige for opplevelse og formidling. Tunnelpåhuggene kan komme i konflikt med fornminneområdet ved Bjerkeskogen øst for Fegstad. Forøvrig er ferdselshistorien viktig å ta vare på. Den nedlagte jernbanen gir muligheter for å forbedre tilgjengeligheten.

Nøklegård

Utvidelsen til dobbeltspor skjer langs eksisterende bane. I kulturminnesammenheng er det bebyggelsen på Vestre Nøklegård (øst for linja) som er vurdert som viktigst. Den blir ikke direkte berørt og konfliktnivået anses ikke som betydelig.

Oppsummering kulturmiljø

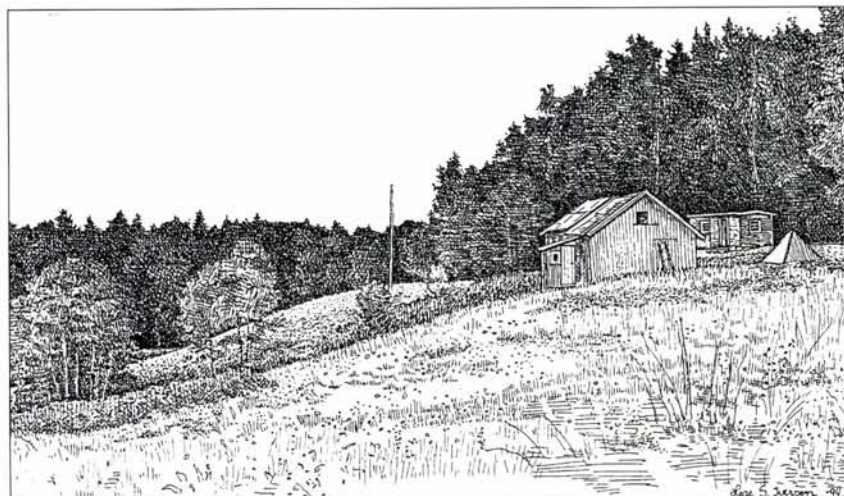
Bakkenlinja medfører store negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Holmestrand. Sjøskogenlinja medfører moderate konflikter med kulturmiljø. Indre linje og Ytre linje Gylda-E18 har få kulturmiljøkonflikter så sant høybanen vernes som kulturminne.

Naturmiljøkonfliktene er små

Banen går på det meste av strekningen enten i tunnel, kulturlandskap eller gjennom byområder. Flere av dagstrekningene følger dagens jernbane. Ingen naturvernområder eller foreslåtte verneområder blir direkte berørt. Banen kommer i liten grad i konflikt med naturmiljø forøvrig.

Holm - Ødegården

Langs foten av fjellveggen er det produktiv edellauskog. Området



Figur 19 Øvre Tangen er en liten boplass midt i ravinebeltet øst for Fegstad. Stedet vitner om marginale jordbruksforhold, men under siste krig var det full matauk med hest og kyr på båsen. Bebyggelsen har sitt preg fra denne tida.

er viktig som beite for rådyr. Randsonen blir berørt på en kort strekning før tunnelpåhugget.

Sjøskogen - Holmestrand st.

Edellauskog ved Sjøskogen og strandsonen blir berørt. Vestfoldbanen går i strandsonene i dag. Ingen vesentlig naturmiljøkonflikt.

Mulvika

Edellauskog ved foten av fjellveggen blir berørt. Mulig å etablere ny vegetasjon. Ingen vesentlig konflikt.

Tangen - Nykirke

Dagens jernbane danner vestgrensen for Tangenbekken naturreservat. Tangenbekken er fredet for å bevare en frodig og spesielt godt utviklet edellauskog i et aktivt ravinlandskap. Reservatet ligger i et større ravineområde med naturverdier av lokal/regional betydning. Bekkesystemet i dette området er som naturelement viktig å opprettholde i sin naturlige form for å bevare dette naturområdet.

Den nye traséen vil krysse Tangenbekken utenfor naturreservatet, vest for dagens trasé. Banen ligger i dag med høy fylling over bekkedalen og er en barriere for rådyrtrekk fra Mulåsen og sydover i retning Kopstad.

På deler av strekningen forbi naturreservatet vil banen gå i tunnel. For vilt vil barrierevirkningen reduseres.

Konsekvenser for naturressurser

Lavt forbruk av produktiv jord og skog

Fra Holm til Ødegården krysser banen over dyrka mark før den legger seg i randsonen mot tunnelpåhugget. Figur 20 på neste side viser dette. Antall eiendommer som blir berørt reduseres i forhold til dagens bane. Jordbruksundergang ved Skjervik.

Ved Sjøskogen blir det ca 5 daa tap av dyrka mark i utkanten av driftsenheten ved Sjøskogenlinja. Dette er eneste forskjell mellom Indre og Ytre linje når det gjelder dyrka mark.

På strekningen Mulvika - Kopstad går banen delvis i produktive skogsområder. Områdene er vanskelig tilgjengelig. Nedlegging av dagens bane og tunneler på strekningen kan lette tilgjengeligheten.

Forbi Nøklegård går traséen delvis i dyrka mark langs dagens Vestfoldbane. Jordbruksundergang kan erstatte driftsoverganger.

	Ytre linje	Indre linje
Berørte gårdsbruk	12	9
Forbruk dyrka mark	38 daa	33 daa
Forbruk skog/beite	50 daa	45 daa
Forlengt driftsveg	2500 m	1000 m

Tabell 1 Samlet oversikt over konsekvensene for landbruket (alle tall er ca. tall)

Bare lokale vannressurser berøres

Ingen av traséene berører vannressurser av betydning. Grunnvannsforholdene i området vil heller ikke endres slik at det oppstår vesentlige konflikter.

En overflatekilde ved Sjøskogen som kan forsyne 5-20 boliger kan bli ødelagt av traséen. Brønner i fjell over tunnelstrekninger kan bli ødelagt ved at vannet blir drenert ut. Ødelagte brønner kan erstattes ved tilknytning til kommunalt vannverk.

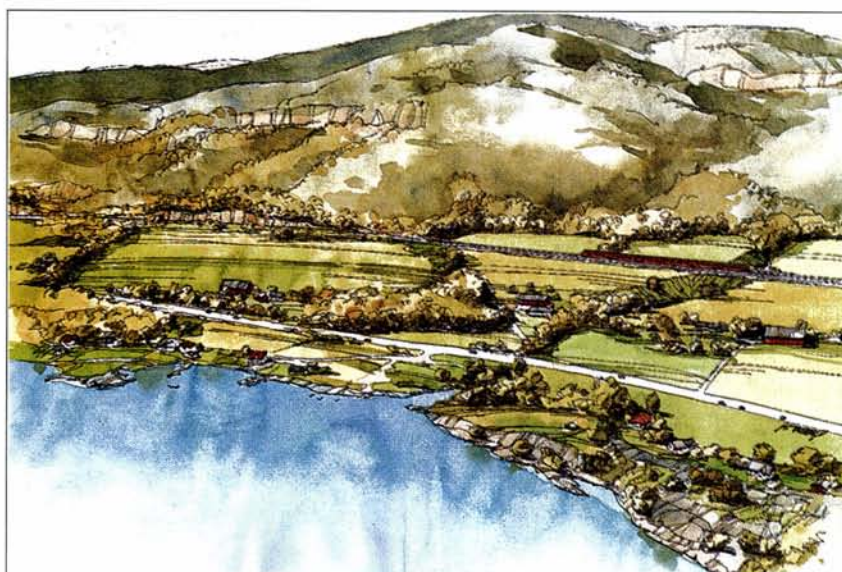
Samfunnsmessige konsekvenser

Stasjonslokalisering og togtrafikk

Dagens stasjonssted beholdes. Holmestrand stasjon betjener kommunene Holmestrand, Hof, Våle og Ramnes med tilsammen 19.000 innbyggere. Stasjonen har en relativt dårlig tilgjengelighet, noe som avspeiler seg i en relativt liten andel gående og syklende til stasjonen. Fra stasjonen er det ca. 80 meter høydeforskjell opp til platået med de store boligområdene.

En mer sentrumsnær stasjon vil være ønskelig for tilgjengeligheten til fots og med sykkel. På den andre siden vil det være vanskelig å tilby parkeringsplasser i tilknytning til en stasjon i sentrum. Med Indre linje kan adkomst skje enten til Torget eller til dagens stasjonsområde. På grunn av parkeringsbehovet er dagens stasjon vurdert som best. Bakkenlinja og indre linje gir imidlertid en framtidig mulighet for en mer sentral stasjon dersom fotgjenger-tilgjengelighet vurderes som viktigere enn biloppstillingsplasser.

Dagens stasjonsområde har tilstrekkelig størrelse, men er lite tidsmessig organisert. Det er gjennomført en trafikkanalyse som konkluderer med følgende dimensjoner for stasjonen:



Figur 20 Perspektivtegning av ny bane i jordbrukslandskapet ved Holm og Skjervik

Sykkel	30 plasser under tak
Buss	5 plasser
K+R	20 kortidsplasser
P+R	120 langtidsplasser
Funksjonshemmede	3 sentrale plasser
Taxi	5-10 plasser

Tabell 2 Beregnet behov for parkering ved Holmestrand stasjon

Det er det fullt mulig å oppfylle innenfor dagens stasjonsareal. Løsningene vil måtte tilpasses det alternativet som blir valgt. Holmestrand stasjon blir i alle alternativer liggende i samme område som i dag. For dagens togreisende vil tiltaket derfor medføre liten endring i seg selv.

Stort potensiale for vekst i jernbanetrafikken

Følgende oversikt gir noen nøkkeltall for prosjektet:

Lengde Indre linje	16,3 km
Lengde Yre linje	16,5 km
Dagens reisetid til Oslo	1t 10 min
Reisetid 2010	44 min*
Innspar på grunn av ny bane Holm - Nykirke	9 min

* Forutsatt Oslo-Drammen 25 min

Modernisering av Vestfoldbanen vil føre til redusert reisetid og legge til rette for økt frekvens. Det er beregnet at trafikken vil kunne øke kraftig. Holmestrand stasjon har i dag ca. 230.000 av- og påstigende pr. år. Med en fullt modernisert

Vestfoldbane er det beregnet at trafikken vil vokse til 445.000 reisende pr år.

Bedre tilgjengelighet vil kunne gi ytterligere trafikkvekst. Trafikkanalysen viser at antall togreiser pr. år er høyest for innbyggere som bor mindre enn 5 minutters gangtid fra stasjonen. Tiltak som reduserer gangtiden kan være en måte å øke togtrafikken. Et eksempel på dette er trapper direkte fra stasjonen. Et annet virkemiddel vil være en forbedret sykkelveg i nord/sør retning, f.eks. langs den nedlagte jernbanetraséen.

Kommunens arealpolitikk er viktig for å bygge opp under jernbanetrafikken. Med ny E18 inne i landet blir det en særlig utfordring å kanalisere arbeidspendling til tog framfor bil.

En synlig stasjon er viktig for byen og de reisende

En stasjon i fjell er ikke like tilgjengelig som en stasjon i dagen. Adkomsttunnelen vil være ca 160 meter. På grunn av høydeforskjell bør det anlegges rulletrapper i tunnelen. For deler av befolkningen vil en slik fjelløsning virke avvisende, og bidra til at toget oppleves som et mindre attraktivt transportmiddel. Denne avvisningseffekten er vanskelig å kvantifisere, men vil særlig ramme eldre, barn og kvinner. Dette er viktige kundegrupper for NSB.

Konsekvenser av tiltaket

Erfaringer fra utlandet sier at kollektive transportmidler må ligge lett tilgjengelig og synlig i bybildet for å være attraktive. For Holmestrand by vil det også være av betydning at byen er synlig fra togvinduet.

Økt jernbanetrafikk har liten betydning for vegtrafikken

Trafikk til og fra stasjonen vil følge de samme rutene som i dag. Det er en klar ulempe at all trafikk fra plataået må gjennom sentrum for å komme til stasjonen.

I følge trafikkanalysen er det i dag ca. 380 reisende pr. dag som benytter personbil eller taxi til stasjonen. Med den mest optimistiske trafikkprognose vil tallet øke til 530 reisende pr. dag. En motorisert trafikkøkning på ca 150 reisende pr. dag vil knapt merkes på vegnettet i Holmestrand by.

Stasjonen kan utvikles som trafikknutepunkt

Rutebilstasjonen er i dag lokalisert til Torget i Holmestrand, med 8 bussoppstillingsplasser. Plataået blir betjent med linjebusser herfra. Alle linjebussene går via stasjonen, men det er bare korrespondanse med halvparten av togavgangene og togankomstene.

For å få en bedre overgang mellom buss og tog må rutetilbudet samordnes bedre. Et ledd i en slik integrering kan være å utvikle stasjonen til et trafikknutepunkt. Dette inngår ikke i planene, men er mulig å få til innenfor de tilgjengelige arealene.

Reduserte muligheter for godstrafikk

Det fraktes i dag ikke godsmengder av betydning med tog til eller fra Holmestrand. Dagens stasjon har sidespor som muliggjør henstilling av godsvogner for lasting og lossing.

Potensialet for godstrafikk er lite. Stiv kurvatur vanskeliggjør innpassing av godsspor i Holmestrand. Det er derfor ikke lagt inn godsspor i planene.

Omlegging av vegtrafikk er kontroversielt

Dersom man tar i bruk påhugget til Holmestrandtunnelen må vegtrafikken legges om. Ny E18 vil gi et totalt endret trafikkbilde i Holmestrand. Trafikkmengdene vil bli relativt små og håndterbare på dagens E18, og nesten halvparten av trafikken vil ha reisemål i byen.

Resttrafikken i Holmestrandtunnelen er beregnet til 3-4.000 kjøretøyer pr. dag. Det er litt mer enn trafikken i Rådhusgata i dag, eller ca halvparten så mye som trafikken på rv 315 mellom byen og fjellet. En forlenging av Holmestrandtunnelen vil være en ren gjennomkjøringsløsning for denne trafikken, og vil også medføre en høyere trafikk på strekningen langs sjøen nord for byen og Mulvika-Helland.

En kort tunnel fra Politistasjonen vil skjerme søndre bydel, men føre til en økt belastning i Rådhusgata. Trafikken i Rådhusgata er i dag ca 3100 ÅDT, som vil reduseres til ca 2100 etter ny E18. Gjennomgangstrafikken som kommer i tillegg er beregnet til 2400 - 3200 ÅDT. En kort Holmestrandtunnel til Politistasjonen vil fungere som en fordeler av trafikk til sentrum. Den gjenværende gjennomgangstrafikken vil også kunne representere et marked for virksomheter i byen.

Løsningen med miljøprioritert opprusting av gatenettet kan virke umulig i en by som i alle år har kjempet mot gjennomgangstrafikken. Samtidig har byen lenge drømt om å gjøre byens hovedgate til gågate. Utvidelse av Jernbanegata til gjennomkjøringsgate legger til rette for at Langgata kan bli fotgjengernes, syklistenes og handelens gate. Mange vil frykte gjennomgangstrafikken, men frykten vil være gjensidig: En miljøprioritert Jernbanegate vil være svært lite fristende for gjennomgangstrafikken. Dessuten er det viktig å huske på at den trafikken som byens egne innbyggere selv bidrar med er mye større enn gjennomgangstrafikken.

En «både og løsning», med

kort tunnel og utvidelse av Jernbanegata vil totalt sett gi større vegkapasitet gjennom byen og vil i neste omgang kunne bidra til økt vegtrafikk. Det vil dessuten bli en mer kostbar løsning. Modernisering av Vestfoldbanen vil kunne finansiere en erstatning for Holmestrandtunnelen, men ikke utvidelse av Jernbanegata i tillegg til en tunnelloøsning.

Arealbruk

Konfliktfylte inngrep i byplanen

Bakkenlinja forutsetter utvidelse med arealinngrep på begge sider av dagens spor. Inngrepet i kirkegården er beregnet til 200-300 m².

Utvidelsen berører 10 bygninger. Langs Rådhusgata vil det være naturlig å erstatte disse med nybygg. For øvrige alternativer er det liten konflikt med dagens arealbruk.

Betydelige arealer frigjøres for byutvikling og friluftsliv

Frigjøring av dagens jernbanetrasé gir muligheter for byutvikling og miljøtiltak. I sentrum og nordre bydel vil det gi plass for utvikling av sentrumsfunksjoner. Byboliger vil også være aktuelt, med bl. a. nærhet til jernbanestasjonen.

I søndre bydel vil det være naturlig å tenke seg en blanding av boligfortetting og friareal på det frigjorte arealet. Gang- og sykkelveg vil også være et aktuelt bruksformål. Dette vil være mest aktuelt dersom banelegemet bevares som kulturminne. Etterbruk av jernbanens arealer avklares i reguleringsplan etter at en trase er valgt.

Sikkerheten er god ved jernbanetrafikk - også i tunneler

Risikoen for ulykker ved jernbanetrafikk er liten, med svært få forulykkede passasjerer eller togbetjening i forhold til transportarbeidet. I korte tunneler er risikoen mindre enn på daglinje, men for lange tunneler vil risikoen være noe

Konsekvenser av tiltaket

større. Dette skyldes at evakuering og redningsarbeid vil være vanskeligere i en lang tunnel.

For å redusere denne risikoen har NSB vedtatt et reglement for utforming av nye tunneler. I dette inngår et sett av tiltak for å unngå at ulykker inntreffer, redusere konsekvensene dersom ulykker oppstår, hjelp til selvevakuering og hjelp til assistanse.

Barn og unges forhold

Dagens jernbane er en barriere og sikkerhetsrisiko for barns lek. Den nye banen vil redusere barriervirkningen ved at lange strekninger går i tunnel. Sikkerheten blir også forbedret ved at planoverganger erstattes av underganger og bruer.

Gjennom sentrum og søndre bydel vil nedleggelse av 1500 - 2000 m av jernbanen kunne utnyttes til grøntarealer, turveger og skoleveger.

Barnetråkkregistreringer i Holmestrand viser at barna betrakter mange av vegene hvor de ferdes som utrygge. Trafikkløsningen for omlegging av resttrafikken med kort tunnel til Politistasjonen vil avlaste Skolegata. Dette er en av de vegstrekningene som barna opplever som mest utrygg. Miljøprioritert gjennomkjøring gjennom hele byen vil gi økt trafikk.

Ny jernbane er positivt for friluftslivet

Nedlegging av banen langs sjøen fra Ødegården til Sjøskogen åpner fine muligheter for friluftsliv. Fra Sjøskogen til Holmestrand vil tilrettelegging for friluftsliv være vanskeligere dersom det bygges ut dobbeltspor på strekningen. Det bør allikevel være fullt mulig å få til en kyststiforbindelse, men da delvis som gang/sykkelveg langs den nedgraderte E18.

Syd for byen er området Kaståsen - Reggestad - Valtersborg et lite brukt friluftsområde med stort potensiale. E18 og jernbanen begrenser i dag bruken av området. Området

har flott utsikt, variert natur og spennende kulturhistorie. Frigjøring av jernbanetraséen på delstrekninger gir mulighet for tilrettelegging.

Reisopplevelsen blir kraftig forringet

Strekningen langs Sandebukta og Holmestrandfjorden er et av høydepunktene på togreisen langs dagens Vestfoldbane. Banen svinger seg langs fjorden slik at utsiktretningen stadig skifter. En soloppgang over fjorden gjør inntrykk.

Den nye banen får mellom 52 og 76 % tunnel på strekningen mellom Holm og Nykirke. Indre linje fratar de reisende muligheten for å se Holmestrand. Det er kun Sjøskogenlinja som tar vare på noe av dagens reiseopplevelse.

Konsekvenser i anleggsperioden

Anleggsarbeid i byen er konfliktfylt

Den viktigste anleggs-konsekvensen vil være masse-transport. Det vil tas ut mellom 1,25 og 1,65 millioner m³ stein- og jordmasse. Dette skal transporteres til deponi eller videreforedlingsanlegg. Trafikken vil bli søkt kanalisert til hovedvegnettet, men belastningen ved tunnelåpningene vil bli betydelig for alle alternativer. Tunnelpåhugget ved Bakken ligger ugunstigst til.

Spunting og peling vil gi betydelige forstyrrelser ved Bakkenlinja. Også strekningen Sjøskogen - Holmestrand vil medføre store pelingsarbeider.

Tunnelanleggene vil kunne merkes av beboere oppå fjellet i form av rystelser og vibrasjoner. Fjelloverdekningen er imidlertid så stor at det bare er ved helt spesielle fjellforhold at virkningene vil være sjenerende. Skader på murer kan oppstå.

Vanskelig å opprettholde togtrafikken

Langs sjøen mellom Sjøskogen og Holmestrand stasjon er grunnforholdene svært dårlig. Det forutsettes at banen må legges som bruer ute i vannet. Grunnforhold og nærføring til eksisterende spor gjør at opphold i togtrafikken må påregnes for kortere tidsrom.

En dagsone ved Mulklova medfører svært høye fjellskjæringer tett inntil eksisterende spor. Slike sprengingsarbeider vil kreve nedsatt hastighet. Arbeidene må tilpasses perioder med opphold i togtrafikken.

Få miljøproblemer utenfor byen

Det må etableres anleggsveger til tunnelåpningene og tverrslagene. (Av sikkerhetsmessige grunner vil de fleste av disse bli permanente.) For øvrige strekninger vil mye av trafikken gå langs linja, men eksisterende vegnett vil også benyttes. Flere av disse vegene må forsterkes. Ved Nøklegård kan anleggsveg langs linja bli liggende som adkomst og jordbruksveg.

Massedeponi

Steinoverskuddet er en ressurs

En god del av steinen som tas ut vil kunne brukes i jernbaneanlegget. Allikevel er det beregnet et overskudd på mellom 0,9 og 1,5 mill m³ stein. Dessuten kommer mellom 120.000 og 300.000 m³ løsmasser.

Det har vurdert å fylle stein i sjøen nord for byen for å vinne arealer. På grunn av dårlige grunnforhold er dette ikke mulig. Aktuell utnyttelse kan være kai ved Hydro, småbåthavn ved Snekkestad og kai/rehabilitering Langøya. Ut over dette vil steinen bli deponert for senere utnyttelse. Lokale pukkverk er mulige avtakere. En siste utveg vil være dumping på dypt vann.

Økonomiske konsekvenser

Svært høye anleggskostnader

Alle alternativer har svært høye anleggskostnader. Dette skyldes stor tunnelandel og kostbare konstruksjoner i dagsonene.

De dårlige grunnforholdene i dagsonene gjør at anleggskostnadene synker med økende tunnelandel. Dagsonen i Mulvika medfører f.eks. en kostnadsøkning på ca 92 mill. kr. Dersom Gylta-E18 kobles til indre linje kan denne dagsonen elimineres og anleggskostnadene reduseres til 1.062 mill. kr, dvs. nesten identisk med indre linje.

	Invest. kostnad mill.kr	Kostnad 1000 kr/m
Sjøskogen - Bakken	1.524	92.307
Sjøskogen - E18	1.481	89.770
Gylta - Bakken	1.235	74.890
Gylta - E18	1.154	69.940
Gylta - E18 u/dagsone Mulvika	1.062	64.857
Indre linje	1.052	64.402

Tabell 3 Oversikt over anleggskostnader for alle alternativer. Prisnivå 1995, inkl. avgifter. Nøyaktighet ± 20 %. For E18-alternativene er vegomlegging med kort tunnel til Politistasjonen inkludert.

Utbyggingen kan være samfunnsøkonomisk forsvarlig

I de samfunnsøkonomiske beregningene er det forutsatt at Parsell 5 bygges ut etter at dobbeltsporet er ferdig gjennom Sande (Kobbervikdalen-Holm), fra Barkåker til Tønsberg og Larvik - Porsgrunn. Videre forutsettes det at Modernisering av Vestfoldbanen fullføres i henhold til Jernbaneutredningen og at Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er sammenkoblet i år 2010.

Trafikkprognosene for Modernisering av Vestfoldbanen viser en dobling av trafikken fra 1990 til år 2000, og ytterligere en dobling fram til 2010. I beregningene er trafikkveksten fordelt proporsjonalt med reisetidsreduksjonen på den enkelte utbyggingsparsell. For Indre linje er det antatt en noe lavere trafikkvekst på grunn av dårligere tilgjengelighet til stasjonen.

Samfunnsøkonomien sammenfattes i forholdet mellom nytte og kostnader. N/K-forholdet er et samfunnsøkonomisk begrep som skal vise hvor mye samfunnet får igjen for hver krone som investeres. N/K-forhold over 1,0 betyr at samfunnet teoretisk sett får økonomisk gevinst ved investeringen, mens

N/K-tall under 1,0 betyr at samfunnet taper penger ved investeringen. Flere forhold er ikke kvantifiserbare og teller derfor ikke med i den samfunnsøkonomiske beregningen.

	N/K
Sjøskogen - Bakken	0,8
Sjøskogen - E18	0,8
Gylta - Bakken	0,9
Gylta - E18	1,0
Gylta - E18 u/dagsone Mulvika	1,1
Indre linje	1,0

Tabell 4 Oversikt over nytte/kostforholdet for alle alternativer.

Beregningen av nytte/kost baserer seg på en rekke usikre forutsetninger. Dersom forutsetningen ikke holder stikk vil N/K-tallet endres. Det er derfor sett på hvordan endringer vil påvirke N/K-tallet. Tabell 5 vier dette for alternativ Gylta - E18.

	N/K
Utgangsverdi	1,0
Uten dagsone Mulvika	1,1
Investeringskostnader + 20%	0,8
Reisetidsreduksjon - 20%	0,9
Trafikkprognose - 20%	0,9
Uten Sørlandsbane kobling	0,9
Kalkulasjonsrente reduert fra 7 til 5%	1,3
Kalkulasjonsrente reduert fra 7 til 3%	1,7

Tabell 5 Følsomhetsanalyse for alternativ Gylta - E18. Forholdene vil være tilsvarende for de andre alternativene.

Oppsummering

De lange tunnelene gir relativt lavt konfliktnivå, men enkelte løsninger har betydelige lokale konflikter. For mange tema er det ikke grunnlag for å skille alternativene. Høye kostnader gjør at flere konfliktfylte løsninger eliminerer seg selv. Mange kombinasjonsløsninger med ulikt konfliktbilde kompliserer anbefaling av alternativ for jernbane. Omlegging av vegtrafikken forsterker dette.

Relativt små negative miljøkonsekvenser

Inngrepsvirkningene blir små i forhold til størrelsen på tiltaket. Den største synlige endringen vil være at dagens bane forsvinner på lange strekninger.

Støysituasjonen blir bedre enn dagens bane ved alle alter-

nativer. Utbyggingen har små konsekvenser for naturmiljø. Bakkenlinja er den eneste som har kulturmiljøkonsekvenser av betydning. Landskapsinngrep er i hovedsak knyttet til kryssing mellom jernbane og riksveg ved Sjøskogen og nord for stasjonen,

men variasjonen er stor mellom alternative vegtrafikk-løsninger.

Betydelige arealer frigjøres for annen arealbruk. Friluftslivet får gode vilkår langs sjøen nord for Holmestrand. Stort mulighet for å forbedre barn og unges vilkår gjennom byen. Beslaget av dyrka mark er begrenset.

Samlede konsekvenser for alternativene

Delparsell Holm - Holmestrand by

TEMA	YTRE LINJE		INDRE LINJE
	Sjøskogenlinja	Gyltalinja	
Miljø			
Støy over 60 dBA -berørte boliger før/etter skjerming ¹⁾	46/42	50/47	50/47
Landskap	Fjellskjæring ved Skjervik. Jordskjæring og bru ved Sjøskogen. Ingen store konflikter.	Fjellskjæring ved Skjervik. Tunnelpåhugg i Holmestrandveggen ved Gylta. Ingen store konflikter.	Fjellskjæring ved Skjervik. Ingen stor konflikt.
Kulturminner/kulturmiljø		Ingen betydelig, kjent konflikt.	
Naturmiljø		Ingen kjent konflikt.	
Naturressurser			
Jord- og skogbruk	Forbedring ved at linjen flyttes til utkanten av landbruksarealene ved Holm. Begrenset inngrep ved Sjøskogen.	Forbedring ved at linja flyttes til utkanten av landbruksarealene ved Holm.	
Vannressurser		Mulig mindre konflikt med enkelte private borebrønner	
Samfunnmessige konsekvenser			
Annen arealbruk	Forbedring i forhold til hytter på Ødegården. Konflikt med bebyggelse på Sjøskogen.	Forbedring i forhold til hytter på Ødegården.	
Barn og unge		Forbedring med planskiit kryssing og større avstand fra boliger.	
Friluftsliv	Forbedringer med etterbruk av nedlagt linje fra Holm over Smørstein til Sjøskogen	Store forbedringer med etterbruk av nedlagt linje fra Holm over Smørstein til Sjøskogen og langs sjøen til Holmestrand.	
Reiseopplevelse	Lengre tunnel reduserer reiseopplevelsen, men noe sjøutsikt.	Lenger tunnel reduserer reiseopplevelsen. Stasjon i dagen	Vesentlig tunnel, ingen kontakt med sjøen. Reiseopplevelsen sterkt redusert. Stasjon i fjell.
Ulykkesberedskap		Lengste tunnel 5.230 meter uten tverrslag.	

¹⁾ Det er valgt å vise støytuftsattene over 60 dBA da dette gir en forskjell før og etter støyskjerming. Over 55 dBA gir ikke forskjell fordi en del av dem som skjermes vil unngå støy over 60 dBA, men fremdeles ha støy på mellom 55 dBA og 60 dBA.

Oppsummering

Delparsell Holmestrand by

TEMA	YTRE LINJE		INDRE LINJE
	Bakkenlinja	E18-linja (kort vegtunnel)	
Miljø			
Støy over 60 dBA- berørte boliger før/etter skjerming. ¹⁾	133/116	106/97	104/95
Landskap	Dominerende brukonstruksjon ved Holmestrand Hotell. Sterkt inngrep i bylandskap ved riving av bebyggelse	Gylta/E18-linja unngår konstruksjoner ved Holmestrand Hotell dersom man ikke forlenger Holmestrandtunnelen. En forlengelse vil medføre meget dominerende konstruksjoner.	Ingen vesentlige landskapsmessige konsekvenser.
Kulturminner/kulturmiljø	Historisk bygningsmiljø i sentrum rives.	Ingen registrert, vesentlig konflikt.	Ingen konflikt.
Naturmiljø		Ingen konflikt.	
Naturressurser			
Jord- og skogbruk		Ingen konflikt.	
Vannressurser		Ingen konflikt.	
Samfunnsmessige konsekvenser			
Annen arealbruk	Forbedring ved nedleggelse av eksisterende jernbanespor sør for Bakken. Ca. 10 boliger må rives. Inngrep i Kirkegården.	Stor forbedring ved nedleggelse av eksist. spor gjennom byen. Vegomlegging/Trafikk regulering kan styrke en boligutvikling i søndre bydel. Noe økt trafikk i nordre bydel	Stor forbedring ved nedleggelse av eksisterende spor gjennom byen
Barn og unge	Forbedring ved etterbruk av nedlagt jernbane.	Forbedring ved etterbruk av nedlagt jernbane. Vegomlegging og trafikkregulering vil bedre trafiksikkerhet.	Forbedring ved etterbruk av nedlagt jernbane.
Friluftsliv		Forbedring ved etterbruk av nedlagt jernbane.	
Reiseopplevelse	Reduseres på grunn av lengre tunnel. Bra kontakt med byen. Stasjon i dagen	Reduseres på grunn av lengre tunnel. Stasjon i dagen gir kontakt med byen.	Reduseres betydelig. Ingen daglinje, og stasjon i fjell.

Delparsell Holmestrand - Nykirke

TEMA	YTRE LINJE	INDRE LINJE
Miljø		
Støy over 60 dBA- berørte boliger før/etter skjerming. ¹⁾	9/7	9/7
Landskap	Fyllinger ved Tangen endrer ravinelandskapet. Store fjellskjæringer ved Snekkestad representerer en viss konflikt med landskapsbildet.	Fyllinger ved Tangen endrer ravinelandskapet.
Kulturminner/kulturmiljø	Jernaldergravfelt og mulig boplass ved Fegstad kan bli berørt av anlegget/anleggsarbeidene. Konflikt med kulturmiljøet ved Tangen (småbruk/ferdselsveger).	
Naturmiljø	Redusert barriere for vilt p.g.a. lengre tunnelstrekning. Noe inngrep i edellauskog.	
Naturressurser		
Jord- og skogbruk	Begrenset konflikt ved forbruk av dyrket mark ved Nøklegård. Ingen vesentlig forverring av dagens situasjon.	
Vannressurser	Ingen kjente, vesentlige konflikter	
Samfunnsmessige konsekvenser		
Annen arealbruk	Detaljplanlegging av linjen må koordineres med videre planlegging av ny E18 ved Snekkestad og Kopstad.	
Barn og unge	Planskilt kryssing ved Nøklegård sikrer skoleveg.	
Friluftsliv	Forbedringer ved at tunneler i Tangen/Fegstad-området bedrer sammenhengen i friluftsområdene. Turveg aktuell etterbruk av nedlagt jernbanelinje	
Reiseopplevelse	Dårligere ved at linjen får mer tunnel enn dagens jernbane.	Vesentlig dårligere på grunn av betydelig mer tunnel enn dagens jernbane

Vegløsningene er konfliktfylte

Konsekvensutredningen viser at det er mulig å unngå de fleste negative konsekvenser ved å legge jernbanen inn i fjell rett syd for stasjonen. Alternativet er kostnadsmessig av de rimeligste når det gjelder jernbanen. Løsningen betyr imidlertid at vegtrafikken ikke kan bruke Holmestrandtunnelen slik som i dag.

Forlenging av Holmestrandtunnelen er svært kostbart. Investeringer i størrelsesorden 145 millioner unngår en økning på ca 3000 biler i bygatene.

En kort tunnel til politistasjonen vil funksjonelt fullt ut kunne erstatte dagens Holmestrandtunnel.

Miljøprioritert gjennomkjøring betyr at investeringene brukes til opprusting av byens gatenett. Opparbeidelse av Jernbanegata vil frigjøre Langgata. Trafikkmessig er også denne løsningen akseptabel.

Store ulikheter i anleggskostnader og samfunnsøkonomi

	Invest. kostnad mill.kr	N/K
Sjøskogen - Bakken	1.524	0,8
Sjøskogen - E18	1.481	0,8
Gylta - Bakken	1.235	0,9
Gylta - E18	1.154	1,0
Gylta - E18 u/ dagsone Mulvika	1.062	1,1
Indre linje	1.052	1,0

Tabell 6 Oversikt over anleggskostnader og samfunnsøkonomi for alle alternativer.

NSBs anbefaling i forkant av høring

Investeringskostnadene er svært høye, med lange tunnelstrekninger. Også dagløsningene blir kostbare på grunn av høye skjæring og ustabile grunnforhold.

Prosjektet kan være samfunnsøkonomisk forsvarlig dersom kostnadene holdes under kontroll. Det er derfor viktig å unngå kostnadskrevende løsninger for vegtrafikken.

Konsekvensene for omgivelsene synes ikke alene å diskvalifisere noen av alternativene. Sjøskogenlinja har størst negative konsekvenser for friluftsliv og landskap, og er samtidig mest kostbar.

Bakkenlinja gjør størst inngrep i bybilde og kulturmiljø og har mest støyulemper. Den anses best for jernbanen, men har en vanskelig anleggsperiode og har høyere investeringskostnader enn E18-linja.

Stasjon i dagen anses som svært viktig for jernbanens konkurransekraft. Indre linje får lengere gangavstand inn til stasjon i fjell. Dårlig synlighet og sosial kontroll antas å redusere trafikkmengden. Driftskostnadene er betydelig høyere for en fjellstasjon.

Ut fra dette er NSBs foreløpige anbefaling at Vestfoldbanen gjennom Holmestrand moderniseres etter Ytre linje Gylta - E18. Sør for Holmestrand, i Våle og Borre kommune anbefales Indre linje.

Resttrafikken fra Holmestrandtunnelen anbefales lagt gjennom byen. NSB kan

akseptere to løsninger. Den første er at Jernbanegata opparbeides med to kjørefelt og fortau. Det gjennomføres tiltak for miljøprioritering i Rådhusgata, Jernbanegata og Skolegata. Langgata kan eventuelt frigjøres for opparbeidelse til gågate/handlegate.

Den andre løsningen NSB kan akseptere er å lede resttrafikken fra Holmestrandtunnelen inn til Politistasjonen, og derfra i en kort tunnel fram til eksisterende Holmestrandtunnel.

Dersom disse to løsningene ikke kan aksepteres vil NSB subsidiært anbefale Gylta - Bakken. Denne løsningen anses best for jernbanen, og har akseptable kostnader, og vil ikke berøre eksisterende E18.

Kommunedelplaner for jernbane

Modernisering av Vestfoldbanen, parsell 5 Holm - Nykirke berører 4 kommuner. Hver enkelt kommune må vedta trasé gjennom et kommuneplanvedtak. Vedtaket kan knyttes til en arealdel som gjelder for hele kommunen eller en kommunedelplan. En kommunedelplan gjelder bare for deler av kommunen eller bestemte virksomhetsområder. Kommunenes vedtak må koordineres på tvers av kommunegrensene.

Reguleringsplan for nytt kryssingsspor

Strekningen mellom Holmestrand og Skoppum er den lengste enkeltsporstrekningen uten kryssingsmulighet nord for Tønsberg. Denne strekningen er kritisk for muligheten for å kunne øke antall tog mot rushtrafikken. I dag må et av togene stå i flere minutter på Holmestrand eller Skoppum og "vente på kryssende tog".

For å løse dette problemet har NSB vedtatt å bygge et kryssingsspor mellom Holmestrand og Skoppum. Et kryssingsspor på den sydlige delen av parsell 5, mellom Tangen og Bollerud, vil gi en fleksibel og framtidsrettet løsning. På denne strekningen er Indre og Ytre linje sammenfallende i konsekvensutredningen.

Det er satt igang reguleringsplanarbeid for denne strekningen som begynner i Våle, ca 200 meter nord for kommunegrensen og strekker seg ca. 1100 meter inn i Borre kommune. Planlagt framdrift tar sikte på ferdig utbygget kryssingsspor innen høsten 1998.

Det forutsettes at utredningsplikten etter konsekvensutredningsbestemmelsene er oppfylt før reguleringsplanen sluttbehandles i kommunene.

Videre planlegging

Utfyllende bestemmelser

I følge plan- og bygningsloven kan det gis utfyllende bestemmelser til arealdelen av kommuneplan. Innholdet i disse bestemmelsene er uttømmende angitt i §20-4, andre ledd, bokstavene a) til h).

For viktige ledd i kommunikasjonssystemet er muligheten for å gi slike bestemmelser begrenset til å kunne angi at arealbruken ikke skal ha rettsvirkning.

Reguleringsplan

Plan- og bygningslovens §23 fastslår at det skal utarbeides reguleringsplan for "områder hvor det skal gjennomføres større bygge- og anleggsarbeider."

Etter at traséalternativ er valgt vil Stortinget kunne bevilge midler til investering. Deretter vil NSB utarbeide reguleringsplanforslag i nært samarbeid med den enkelte kommune.

Reguleringsplanen bygger videre på de forutsetninger som er fastlagt gjennom godkjenning av kommunedelplanen og

konsekvensutredningen. Planen oversendes kommunene for behandling og utleggelse til offentlig ettersyn.

Det vil sannsynligvis bli utarbeidet egen reguleringsplan for stasjonsområdet i Holmestrand.

Rikspolitiske retningslinjer, fylkesplan og arealdelen av kommuneplan vil være retningsgivende for utarbeiding av reguleringsplanene.

Retningslinjer

Kommunene kan vedta retningslinjer for det videre planarbeidet. Disse retningslinjene vil ikke være rettslig bindende, men angi hvilke prioriteringer som kommunen vil legge til grunn ved utformingen av reguleringsplanen.

Det vises til saksframlegg i den enkelt kommune når det gjelder slike retningslinjer.

Kommunedelplaner for jernbane

Sande kommune

Kommunedelplan for Vestfoldbanen gjennom Sande ble lagt fram i mai 1994. Plankartet viser anbefalt traséalternativ fra Bergsenga til Holmestrand grense. Planen er delt i 3 deler:

- Parsell 3 Bergsenga-Åshaugen
- Parsell 4 Åshaugen-Holm
- Parsell 5 Holm-Holmestrand gr.

For strekningen Holm - Holmestrand grense anbefales

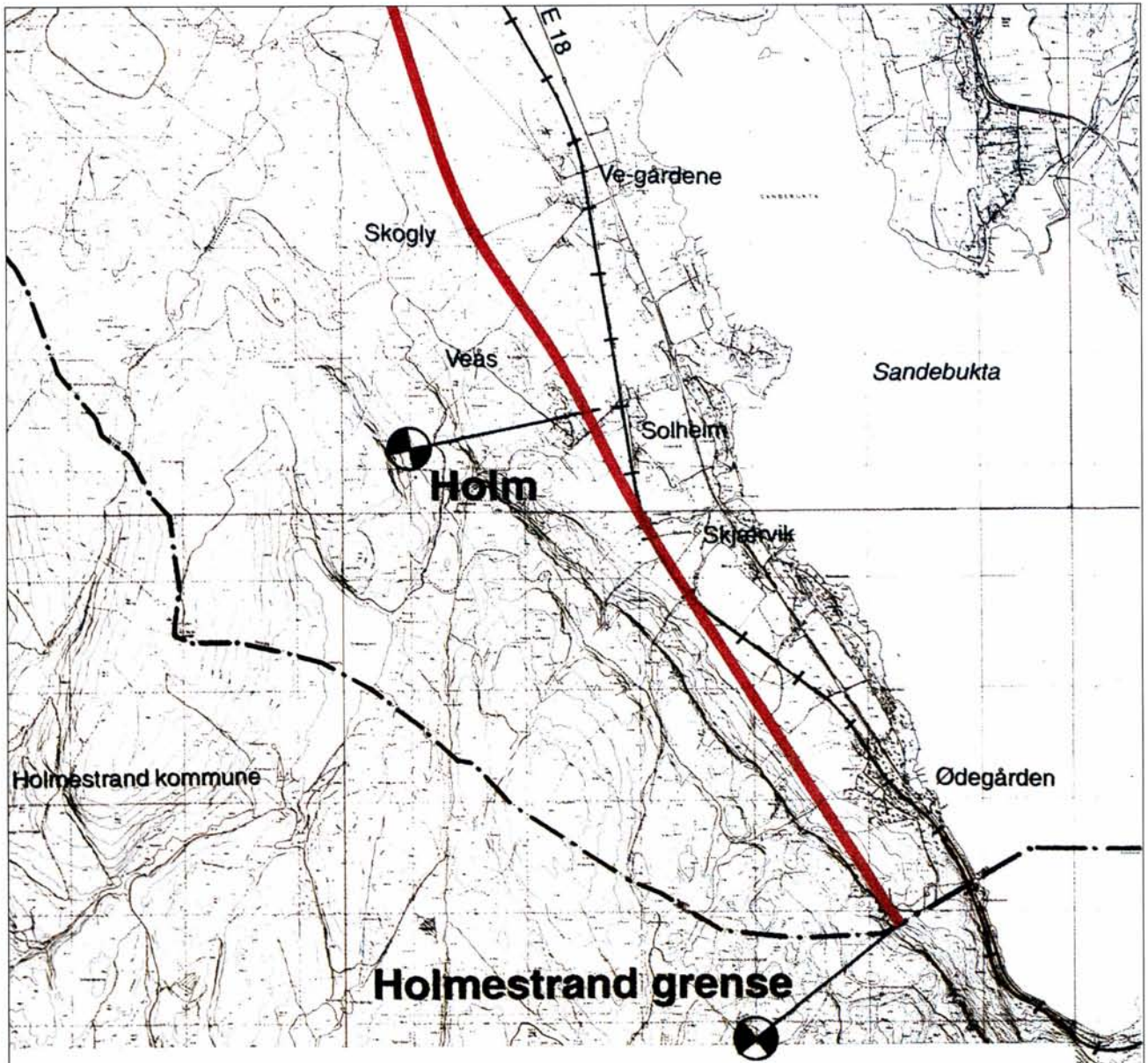
alternativ E1. Dette tilsvarer alternativet som er lagt til grunn for konsekvensutredningen for parsell 5.

Konsekvensutredningen for Sande, parsell 3 og 4 ble lagt ut til offentlig ettersyn i juni 1994. I utredningen er konsekvensene for strekningen Holm - Holmestrand grense referert. Godkjenningen av utredningsplikten omfattet imidlertid ikke denne delen av parsell 5. Sande kommune kunne derfor ikke fatte

gyldig arealplanvedtak for strekningen Holm - Holmestrand grense.

Det foreligger bare ett alternativ for parsell 5 i Sande kommune. Utsnitt av kommunedelplankartet er vist på figur 21. Kommunedelplanen har ligget ute til offentlig ettersyn.

Når utredningsplikten er oppfylt kan kommunestyret fatte et vedtak etter plan- og bygningslovens § 20-5 som gjør dette til bindende arealbruk.



Figur 21 Utsnitt av kommunedelplan for Vestfoldbanen gjennom Sande kommune, mai 1994. Målestokk 1:30 000.

Holmestrand kommune

Gjennom Holmestrand kommune er det to hovedprinsipper for trasé. Ytre linje har 4 forskjellige kombinasjonsmuligheter i dagsonen ved Holmestrand stasjon. For alternativer som berører Holmestrandtunnelen må det i tillegg velges alternativ for trafikkomlegging.

Traséene er beskrevet på side 5-11 og konsekvensene er beskrevet på side 12-19.

Holmestrand kommunes behandling i forkant av offentlig ettersyn

Holmestrand kommune har ved tidligere behandling av planene

for modernisering av Vestfoldbanen gått inn for å arbeide for lang tunnel forbi Holmestrand.

For kommunedelplan er det utarbeidet et kart som viser traséene i målestokk 1:20000. Det formelle vedtaket etter plan- og bygningslovens § 20-5 vil knyttes til dette kartet.

Kommunedelplan for modernisering av Vestfoldbanen gjennom Holmestrand legges ut til offentlig ettersyn med følgende alternativer:

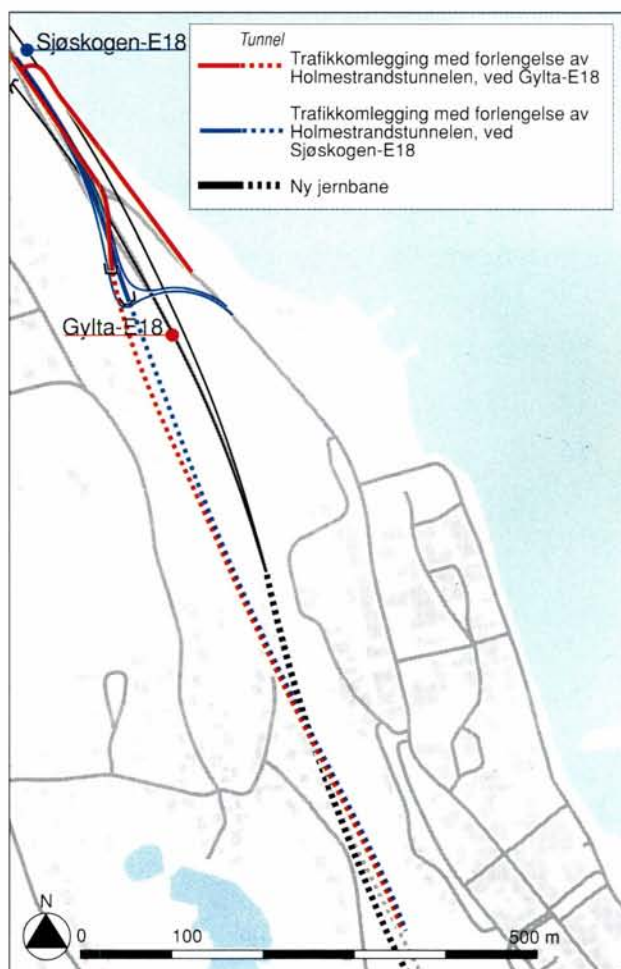
- Indre linje
- Ytre linje Sjøskogen - Bakken
- Ytre linje Sjøskogen - E18
- Ytre linje Gylta - Bakken
- Ytre linje Gylta - E18

For alternativene Ytre linje Gylta - E18 og Ytre linje Sjøskogen - E18 inngår følgende alternativer for omlegging av vegtrasé:

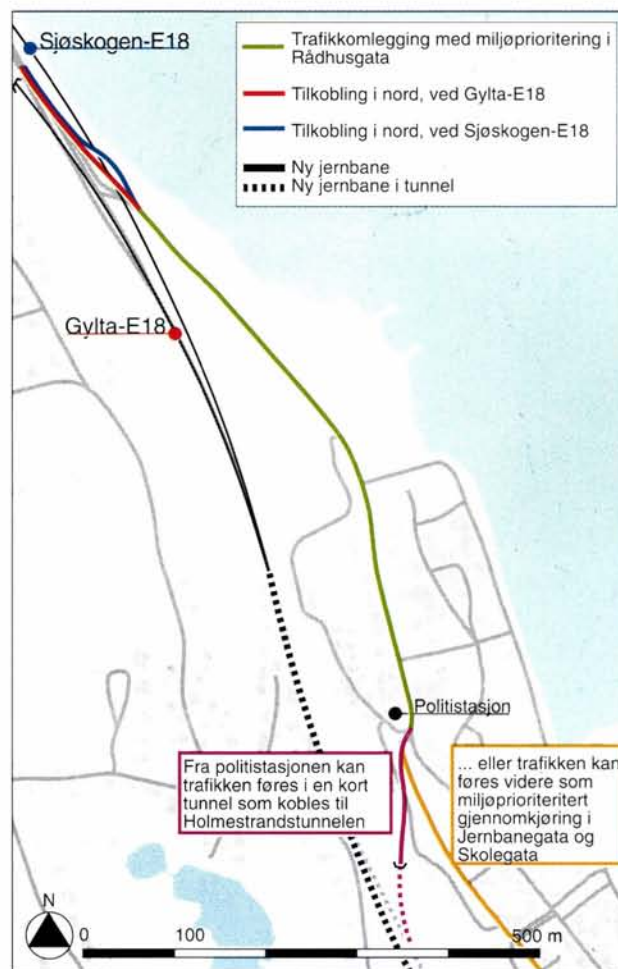
- Miljøprioritert gjennomkjøring i Rådhusgata, Jernbanegata og Skolegata, jfr figur 22.
- Miljøprioritert gjennomkjøring i Rådhusgata og kort tunnel fra Politistasjonen til Holmestrandtunnelen, jfr figur 22
- Forlengelse av Holmestrandtunnelen, jfr figur 23

Tidsrom for offentlig utleggelse kunngjøres i lokalavisene

Kommunens trasévalg vil skje på grunnlag av godkjent konsekvensutredning og høringsuttalelser til kommunedelplanen.



Figur 22 Omlegging av resttrafikken fra E18 med forlengelse av Holmestrandtunnelen, dersom Gylta-E18 eller Sjøskogen-E18 velges for modernisering av Vestfoldbanen.



Figur 23 Omlegging av resttrafikken fra E18 med miljøprioritert gjennomkjøring, dersom Sjøskogen-E18 eller Gylta-E18 velges for modernisering av Vestfoldbanen. Fra politistasjonen foreligger to muligheter: Kort tunnel eller opprusting av jernbanegata og miljøprioritering i Jernbanegata og Skolegata.

Kommunedelplaner for jernbane

Våle kommune

Gjennom Våle kommune er det to alternativer: Indre linje og Ytre linje.

Kommunen egengodkjente 22.06.95 kommuneplanen 1995 - 2006. I arealdelen båndlegges begge traséene. Kommuneplanen forutsetter at trasé for dobbeltsporet Vestfoldbane skal vedtas i egen kommunedelplan.

Oppstart av arbeidet med kommunedelplan for jernbane ble kunngjort i uke 11/95.

Kartet i kommuneplanens arealdel viser de aktuelle traséene på strekningen:

- Ytre linje, med dagsone i Mulvika
- Indre linje

Det er ikke utarbeidet eget kart for kommunedelplanen. Valg av alternativ for jernbane knyttes til kommuneplanens arealdel. Utsnitt av dette kartet er vist på figur 24.

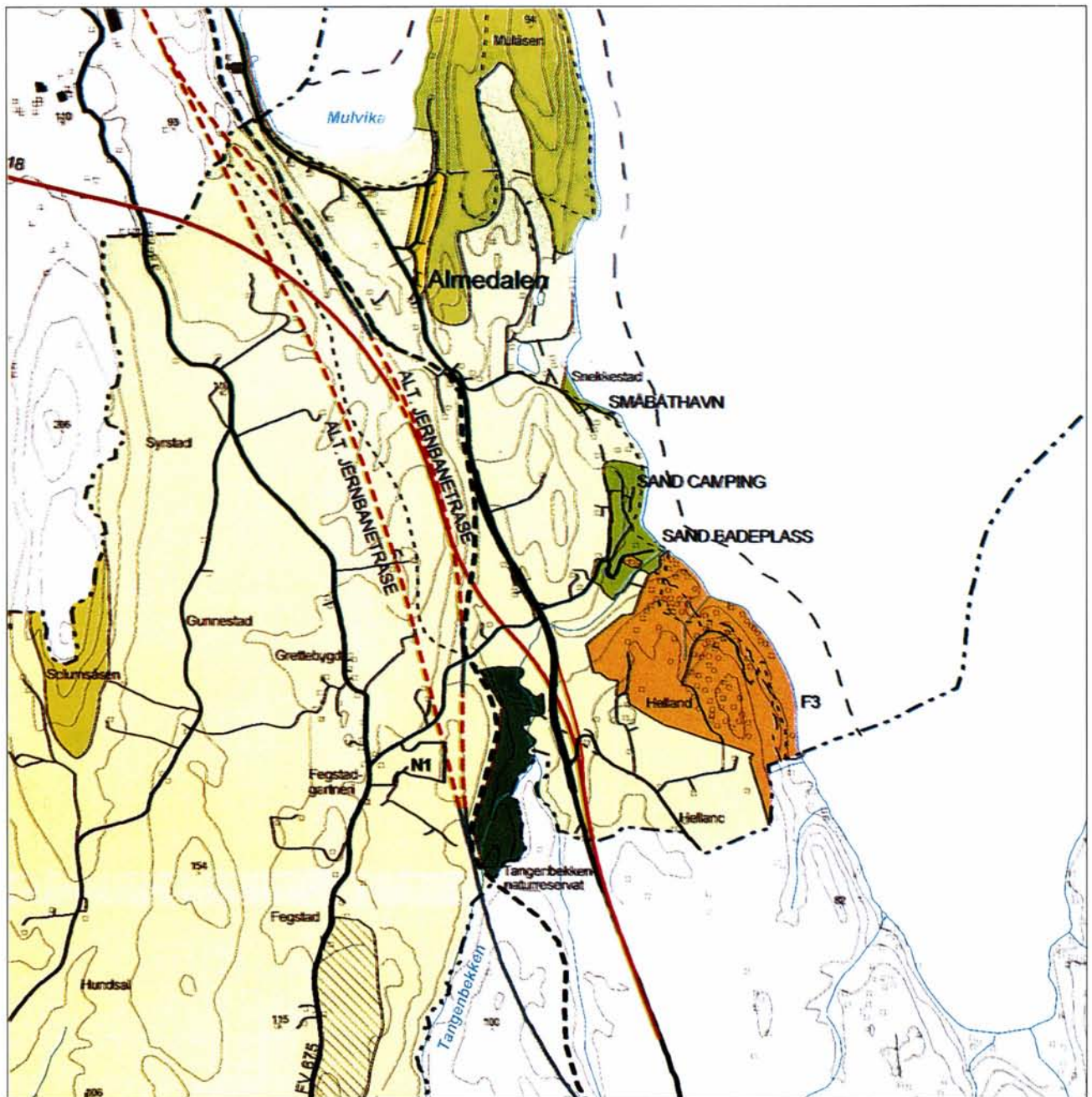
Når utredningsplikten er oppfylt kan kommunestyret fatte et vedtak etter plan- og

byggningslovens § 20-5 som gjør arealbruken bindende for ett av alternativene og opphever båndleggingen for det andre alternativet.

Våle kommunes behandling i forkant av høring

Våle kommune har ikke behandlet konsekvensutredningen.

Utleggelse av kommunedelplan for jernbane kunngjøres i lokalavisene.



Figur 24 Utsnitt av Våle kommuneplans arealdel 1995-2006, målestokk 1:25 000. Rød stiplest strek er planlagt jernbanetunnel. Gråblå heltrukket strek er planlagt jernbane

Kommunedelplaner for jernbane

Borre kommune

Ytre linje og indre linje går sammen rett nord for kommunegrensen mellom Våle og Borre. Det er i utredningen bare ett alternativ fra Våle grense til Nykirke.

Borre formannskap vedtok 30.08.95 høringsutkast til kommuneplanens arealdel for

1996-2005. Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn 20.11.95.

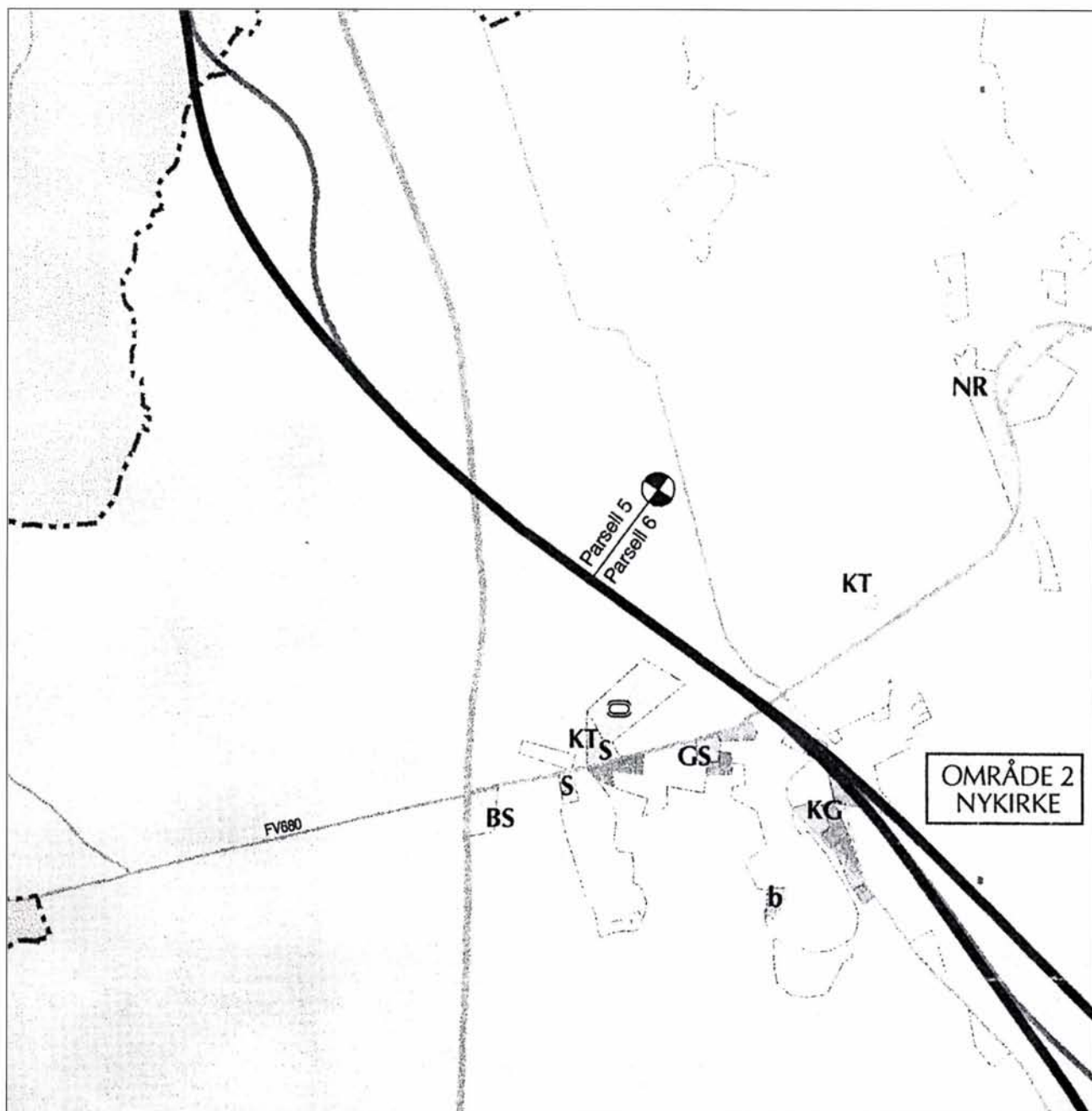
Plankartet viser ett forslag til omlagt jernbane mellom Våle grense og Nykirke.

I forbindelse med planarbeidet for parsell 6 Nykirke - Barkåker er det utarbeidet kommunedelplankart for jernbane gjennom Borre kommune. Strekningen Våle grense - Nykirke på parsell 5 inngår i

dette kartet. Et utsnitt av planforslaget er vist på figur 25.

Kommunedelplanen vil bli lagt ut til offentlig ettersyn høsten 1996. Utleggelsen kunnegjøres i avisene.

Når utredningsplikten er oppfylt kan kommunestyret fatte et vedtak etter plan- og bygningslovens § 20-5 som gjør arealbruken bindende for alternativet.



Figur 25 Utsnitt av høringsutkast til kommunedelplan for jernbane gjennom Borre kommune, målestokk 1:20 000. Grønn heltrukket strek er forslag til omlagt jernbane. Arealbruk i vedtatt kommuneplan er vist som bakgrunn/illustrasjon.

Hva er dette dokumentet?

Dette dokumentet er både en kortversjon av konsekvensutredningen og tekstdel for kommunedelplanen for tiltaket. Kortversjonen er ment som en lett tilgjengelig beskrivelse av alle sider ved tiltaket. Konsekvensutredningen er offentlig tilgjengelig i sentraladministrasjonen i kommunene. Der finnes også plankartet for kommunedelplanen.

En brosjyre som beskriver alternativene gjennom Holmestrand er sendt ut til alle husstander i Holmestrand. For beskrivelse av tiltaket i Sande, Våle og Borre kommuner er det utarbeidet en enklere brosjyre som er sendt ut til husstandene i de kretsene som blir berørt.

Konsekvensutredningen beskriver virkninger av tiltaket

NSB Bane har lagt ut konsekvensutredning for parsellen til offentlig ettersyn i tiden 17. juni - 11. oktober 1996.

Utredningen skal klargjøre virkningene for miljø, naturressurser og samfunn. Utredningen er basert på et vedtatt utredningsprogram.

Ved høring av konsekvensutredningen skal offentlige myndigheter, organisasjoner og andre interesserte svare på følgende spørsmål:

1. Er utredningsprogrammet oppfylt?
2. Er konsekvensene av tiltaket godt nok utredet til at det kan fattes beslutning om valg

av alternativ?

3. I tilfelle «Nei» på spørsmål 2: Hvilke tema bør utredes nærmere? Kan disse utredningene i så fall skje som et ledd i den videre planleggingen, eller bør de sendes på høring etter konsekvensutredningsbestemmelsene i plan- og bygningsloven?
4. Er det behov for oppfølgende undersøkelser før, under og etter gjennomføring av tiltaket? I tilfelle «Ja», for hvilke tema?

Svar på disse spørsmålene sendes til:

NSB Bane Region Sør,
3006 Drammen
innen utløpet av høringsperioden.

Kontaktpersoner i NSB

Forespørslere i høringsperioden kan rettes til: NSB Bane Region Sør, tlf. 32 27 57 86 ved Gisle Tangenes eller Bjørn Kummeneje.

Fastsetting av trasé skjer i kommunedelplanene

Utredningene omfatter flere traséløsninger mellom Holm og Nykirke. Valg av trasé skjer gjennom kommuneplanvedtak i de enkelte kommunene. Konsekvensutredningen er en del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ.

Det er utarbeidet forslag til kommunedelplan for hver kommune. I tilknytning til disse planene kan kommunen vedta retningslinjer for den videre detaljplanleggingen. Kommunedel-

planene legges ute til offentlig ettersyn med egen kunngjøring i lokalavisene.

Sande kommune:

Adresse: Rådhuset, 3070 Sande i Vestfold

Kontaktperson: Per Kr. Røed, tlf. 33 77 60 10

Holmestrand kommune:

Adresse: Rådhusgt. 11, 3080 Holmestrand

Kontaktperson: Dagfinn Rustad, tlf. 33 05 15 90

Våle kommune:

Adresse: Sørby, 3178 Våle

Kontaktperson: Berit Svensson, tlf. 33 06 03 50

Borre kommune:

Adresse: Torget 6a, 3191 Horten

Kontaktperson: Kjell-Erik Lunde, tlf. 33 04 41 11

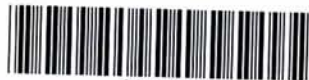
Etter at konsekvensutredningen er godkjent av fagdepartementet vil kommunestyret ta kommunedelplanen opp til behandling. Kommunestyret vedtar hvilket alternativ som skal ligge til grunn for den videre planleggingen. Kommunestyrets vedtak er endelig, så sant ingen offentlige myndigheter legger ned innsigelse mot vedtaket. Dersom NSB eller en annen sektormyndighet ikke er enig i kommunens valg må trasévalget godkjennes av Miljøverndepartementet.

MIKROFILM

Jernbaneverket

Biblioteket

JBV



09TU06009
200000026644

Utarbeidet av: NSB Bane Region Sør, juni 1996

Illustrasjoner: Gullik Gulliksen AS (fig. 4,5,6,8,9,10,11,20), Fylkeskultursjefen i Vestfold/Roslands AS (fig. 16,17,18,19), Arkitektkompaniet (fig. 7,12,13)

Kartgrunnlag: Statens kartverk, tillatelse nr LDU 5 1001 R13359.