



DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT
Statsråden

Arkiv	: <input checked="" type="checkbox"/>
Avd. kopibok:	_____
Kopibok	: _____
Sirk.	: _____
Intern kopi	: _____
Saksb. kopi	: _____
Eksp. av	: <u>1514</u>
Svar på dok.nr.:	_____

Telemark fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune



Deres ref

Vår ref
1999/02516-22 P/ /TP
Ark:
722
Telemark

Dato

14 JUN 2001

Fylkesdelplan for Grenlandsbanen i Telemark og Aust-Agder fylker

Telemark fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune har samarbeidet om utarbeidelse av Fylkesdelplan for Grenlandsbanen. Fylkesdelplanen skal fastlegge trasèkorridor for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

I tilknytning til planen er det utarbeidet konsekvensutredning med Jernbaneverket Region Sør som tiltakshaver og Jernbaneverket Hovedkontoret som ansvarlig myndighet for godkjenning. På grunn av tiltakets omfang og karakter har tiltakshaver funnet det hensiktsmessig å utføre konsekvensutredningen i to faser, der fase 1 har dannet beslutningsgrunnlag for om det er aktuelt med videre planlegging av tiltaket, valg av korridor samt utarbeidelse av fylkesdelplan. I neste fase av planleggingen skal konsekvensutredningens fase 2 gi grunnlag for valg av trasè innenfor den korridoren som blir fastsatt i fylkesdelplanen. Det vil bli utarbeidet kommunedelplaner i de kommuner som banen går gjennom.

Fylkesdelplanens hovedinnhold, hovedkonklusjoner og vedtak / anbefalinger

Fylkesdelplanen med tilhørende konsekvensutredning beskriver to alternative trasèkorridorer for sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen på strekningen mellom Porsgrunn og Skorstøl ved Brokelandsheia like sør for Aust-Agder grense. Indre korridor er planlagt via Neslandsvatn, er 62 km og kostnadsberegnet til 4.100 – 4.200 mill kr. Ytre korridor er planlagt via Sannidal, er 59 km og kostnadsberegnet til 3.800 mill kr. Grenlandsbanen planlegges som enkeltsporet bane.

Fylkesdelplanen og konsekvensutredningen fastslår at Grenlandsbanen er et viktig samferdselsprosjekt, nasjonalt som en del av moderniseringen av Sørlandsbanen mellom Oslo og Stavanger og regionalt som grunnlag for utvikling av transporttilbud, næringsutvikling og utbyggingsmønster i Aust-Agder og Telemark. Det konkluderes derfor med at Grenlandsbanen bør planlegges videre. Av konsekvensutredningen framgår det at det er liten forskjell mellom de to alternative korridorene med hensyn til en samlet vurdering av virkninger for naturressurser, miljø og samfunn og av egnethet. Fylkestingene i Telemark og Aust-Agder har i sine vedtak gått inn for at ytre korridor skal legges til grunn for videre planlegging. Telemark fylkesting peker på at næringsmessige vurderinger er et viktig grunnlag for valg av ytre trasekorridor. Fylkestinget legger vekt på at ytre korridor har et større befolkningsunderlag, og at korridoren vil bli knyttet opp mot nasjonalhavnen i Grenland med nær tilknytning til industrikonsentrasjonen i denne regionen. Fylkestinget legger vekt på den positive virkningen dette vil kunne få for mer miljøriktige transportløsninger. Aust-Agder fylkesting legger vekt på at Grenlandsbanen er et prosjekt som vil kunne gi et miljøvennlig, sikkert og konkurransekraftig transporttilbud fra Sørlandet via Grenland og Vestfold mot Oslo. Ytre korridor velges ut fra en samlet vurdering av samfunnsmessige og landskapsmessige virkninger.

Begge fylkeskommunene påpeker at ytre korridor i større grad enn indre vil understøtte Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Grenlandsbane langs ytre korridor vil gi et bedre kollektivtrafikktilbud til befolkningstette områder. Det pekes på at ytre korridor også vil gi bedre fleksibilitet i transportsystemet ved at den delvis er lokalisert i samme korridor som E18. Ytre korridor forutsetter utbygging av hele parsellen i én etappe med maksimal effekt så snart anlegget er ferdig bygd.

Jernbaneverket har i utredningsarbeidet gått inn for at indre korridor blir lagt til grunn for videre planlegging av Grenlandsbanen. Indre korridor gir muligheter for en etappevis utbygging, med første etappe fra Porsgrunn til Neslandsvatn og andre etappe fra Neslandsvatn til Skorstøl. Jernbaneverket viser til at dette muliggjør en raskere etablering av sammenkoblingen og tillegger dette forholdet avgjørende vekt. Telemark og Aust-Agder fylkeskommuner påpeker faren for at en etappevis utbygging av indre korridor kan føre til at den videre utbyggingen mot Brokelandsheia kan trekke i langdrag. Det påpekes videre at indre trasé vil representere videreføring av Sørlandsbanens største svakhet, nemlig manglende berøring med befolkningskonsentrasjonene langs kysten.

Uttalelser fra departementene

Fylkesdelplanen har vært forelagt berørte departementer til uttalelse. Samferdselsdepartementet, Fiskeridepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Nærings- og handelsdepartementet slutter seg til

fylkeskommunenes vedtak om å legge ytre korridor til grunn for videre planlegging av Grenlandsbanen og legger særlig vekt på at den nye jernbanekorridoren bør lokaliseres slik at en får best mulig nærhet til befolknings- og industrikonsentrasjonene i området. Olje- og energidepartementet anbefaler indre korridor fordi denne i minst grad vil komme i konflikt med Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag. Øvrige departementer har ikke vesentlige merknader til saken.

Departementets merknader

Regionale plan- og sektormyndigheter har gjennom arbeidet med Fylkesdelplan for Grenlandsbanen med tilhørende konsekvensutredning lagt til rette for en god forankring av valget av korridor for Grenlandsbanen. Arbeidet med planen og konsekvensutredningen har vært gjennomført og koordinert i tråd med plan- og bygningslovens intensjoner, slik at det har foreligget et godt beslutningsgrunnlag for planbehandlingen. Plandokumentene gir også et godt grunnlag for videre kommuneplanlegging med tilhørende konsekvensutredning fase 2.

Valg av korridor for Grenlandsbanen vil ha stor betydning for langsiktig utbyggingsmønster, næringsutvikling og øvrig samfunnsutvikling i regionen. Departementet legger vekt på at ytre korridor i størst grad synes å understøtte Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging gjennom nærhet til befolknings- og industrikonsentrasjonene i regionen.

I stor grad utgjør by- og tettstedsområdene langs kysten i Telemark og Aust-Agder et funksjonelt bo- og arbeidsområde. Pendling til jobb vil bli enklere og billigere i regionen. Dette er i en viss grad også tilfellet for pendling til og fra hovedstaden. Generelt kan en derfor regne med at kystbyene vil bli mer aktuelle som bosted, hvilket har positiv virkning for hele regionen.

Grenland havn er på bakgrunn av sitt store godsomslag og betydning for et industriområde av nasjonal betydning utpekt til nasjonal havn. Generelt bør man tilstrebe en god tilknytning mellom nasjonalhavnen og det landbaserte transportnettet. God tilknytning til jernbanen bør sikres der dette er mulig og naturlig, for derigjennom å kunne etablere alternativer til godstransport på veg.

Transportsituasjonen for containerhavnen i Oslo er vanskelig som følge av økt mengde av gods og begrenset tilgjengelighet. En containerhavn i Grenlandsområdet vil kunne bidra til å avlaste havnen i Oslo. Da må imidlertid adkomstmuligheten for godstransport til og fra containerhavnen være god. Tilkobling til jernbane er i en slik sammenheng viktig.

Det pekes i fylkesdelplanen på at Grenlandsbanen vil gi bedre betingelser for å utvikle Grenlandsområdet til et knutepunkt for godstransport mot Europa. Med mulighet for sidespor til Skien havneterminal i Vollsforden, samt tilknytning til Hydro Rafsnes og Borealis, synes ytre korridor som det beste alternativet.

Et helhetlig transportopplegg med mulighet for optimal kobling mellom sjø, bane og veg er hensiktsmessig og ønskelig med hensyn til næringslivet. Ut fra fiskeri- og havbruksnæringen sitt ståsted er det viktig å legge til rette for økt transporttilbud for både gods og personer, og å knytte sammen tettstedene langs kysten. For fiskeri- og havbruksnæringen, samt tilgrensende næringer, er valg av korridor for Grenlandsbanen viktig. Ytre korridor vil i større grad enn indre bidra til kobling mellom sjø, bane og veg, og derav et mer komplett transporttilbud.

Et tiltak som Grenlandsbanen vil gjennom å bedre transporttilbudet kunne medføre økt press på landbruksarealer til nærings- og boligbygging. Slike konsekvenser vil komme tydeligere til syne i forbindelse med utredning av ulike traséalternativer innenfor den korridoren som velges. Det forutsettes at problemstillingene omkring økt utbyggingspress ivaretas gjennom den videre planlegging, blant annet ved at det stilles krav om effektiv arealutnyttelse og fortetting innenfor eksisterende byggeområder før nye landbruksarealer bygges ned.

På bakgrunn av konsekvensutredningen med sluttdokument, ser departementet at den indre korridoren kan være å foretrekke av hensyn til konsekvensene for naturmiljø og friluftsliv. Den indre korridoren synes bl.a. i mindre grad å komme i konflikt med hensynet til Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag og også medføre mindre konsekvenser for friluftslivet ved at en unngår oppsplitting av Bamblemarka.

Etter en total vurdering finner allikevel departementet at hensynet til Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging bør tillegges avgjørende vekt i saken, og støtter fylkeskommunenes vedtak om å legge ytre korridor til grunn for videre planlegging. Departementet har i denne sammenheng også lagt vekt på at Samferdselsdepartementet i sin høringsuttalelse støtter valget av ytre korridor.

Departementet vil peke på at det er viktig at anbefalingene i sluttdokumentet om tema for det videre utrednings- og planarbeidet følges opp på en god måte og at det legges stor vekt på avbøtende tiltak for bl.a. på en best mulig måte å ivareta hensyn til friluftslivet i Bamblemarka. I det videre arbeidet må også hensynet barn og unge trekkes inn og vurderes.

Vedtak:

Miljøverndepartementet godkjenner med de merknader som er nevnt over "Fylkesdelplan for Grenlandsbanen", vedtatt i Aust-Agder fylkesting 14. juni 1999 og i Telemark fylkesting 16. juni 1999. Ytre korridor skal legges til grunn for videre planlegging. Vedtaket er gjort i medhold av §19-4 i plan- og bygningsloven og kongelig resolusjon av 16. mars 1990.

Med hilsen


Siri Bjerke

Kopi:

Fylkesmannen i Telemark

Kommunene i Telemark

Fylkesmannen i Aust-Agder

Kommunene i Aust-Agder

Samferdselsdepartementet

Olje- og energidepartementet

Landbruksdepartementet

Nærings- og handelsdepartementet

Fiskeridepartementet

Kommunal- og regionaldepartementet

Barne- og familiedepartementet

Kirke- utdannings- og forskningsdepartementet

Jernbaneverket

NVE