



Jernbaneverket

Horten kommune
Postboks 10
3191 HORTEN

Henvendelse til: Bjørn Egede-Nissen
Tlf.: 22 45 73 63
Faks:
E-post: bjorn.egede.nissen@jbv.no

Dato: 14.11.2013
Saksref.: 201200138-9
Deres ref.:
Vedlegg:

Besøksadresse:
Stortorget 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888

jernbaneverket.no

Jernbaneverkets engasjement i tilknytning til framtidig terminal på Kopstad - behov for avklaring rundt formuleringen i reguleringsbestemmelsene §5a

Vi viser til vedtatt reguleringsplan for terminal på Kopstad.

Jernbaneverket (JBV) har mottatt en henvendelse fra tiltakshaver vedrørende §5a i reguleringsbestemmelsene der det bl.a heter: *“Før det gis tillatelse til etablering av virksomheter på området, må det være inngått bindende avtale med Jernbaneverket om de aksepterte godsterminal på området.”*

Jernbaneverkets ledelse har behandlet sak om Kopstad i møte 28.06.2012. Det ble da fattet følgende vedtak:

1. Jernbaneverket går tydelig ut overfor RTD, Horten kommune og andre myndigheter og sier at en privat terminal på Kopstad er ønskelig.
2. Jernbaneverket forplikter seg til å sikre sportilgang innenfor fordelingsforskriften, men med restriksjoner på deler av døgnet om nødvendig.
3. Jernbaneverket igangsetter arbeid med plan for servicespor. Kapasitet må vurderes herunder behov for ventespor.
4. Jernbaneverket forplikter seg til å levere overskuddsmasser fra Vestfoldbanen når reguleringsplanen for Kopstad er vedtatt.

Det siste punktet er allerede ivaretatt ved at det er inngått avtale med tiltakshaver om leveranse av steinmasser fra tunnelen på dobbeltsporparsellen Holm – Nykirke. Når det ellers gjelder arbeidet med servicespor og spørsmål om kapasitet vil dette bli gjennomgått i Jernbaneverkets IC-prosjekt, som nå er under oppstart for parsellen Nykirke – Barkåker.

Jernbaneverket har videre fulgt opp ovennevnte vedtak gjennom brev til tiltakshaver av 12.07.2012 der det bl.a heter:

“Vestfoldbanen planlegges og bygges for person- og godstog. I ruteplanleggingen legges det til grunn at det skal være mulig å kjøre et godstog i timen i hver retning. Selv om godstrafikk til Stavanger og Kristiansand senere kan bli rutet om Kongsberg skal det fortsatt kunne kjøres gods på bane til og fra markedet i Vestfold og Grenland. Til grunn for tildeling av kapasitet ligger fordelingsforskriften. Det vil kunne være begrensninger på godskjøring deler av døgnet og god kapasitet på andre tidspunkt. Med en god utnytting av kapasitet over døgnet kan ikke Jernbaneverket se at dette skal bli et problem i forhold til rasjonell drift av en godsterminal på Kopstad.”

Videre er sagt følgende:

"Jernbaneverket kan også bekrefte at vi vil bygge et servicespor på Kopstad. For at dette skal kunne kombineres med avkjøringsspor for terminalen vil vi måtte gå grundig inn i trafikk- og bruksmønstre slik at løsningen blir tilstrekkelig kapasitetssterk. Antakelig kan det også bli nødvendig med et ventespor mellom sporene og en oppdeling i innkjøringsspor og servicespor."

Ut fra ovennevnte behandling og bekreftelse fra Jernbaneverket kan vi ikke se at det skal være behov for noen særskilt avtale mellom tiltakshaver og Jernbaneverket. Når en statsetat som JBV så klart har gitt tilsagn om at etablering av en privat terminal er ønskelig er det vår oppfatning at dette må være tilstrekkelig i forhold til intensjonen med §5a i bestemmelsene.

Vi ber om bekreftelse fra Horten kommune på dette, men tar gjerne et møte i forkant for å gjennomgå synspunkter og videre håndtering av utviklingen på Kopstad.

Med hilsen

Anne U. Marstein
Regional Plan- og utviklingsdirektør øst

Sjur Helseth
seksjonssjef

Dokumentet er godkjent elektronisk



Jernbaneverket

Se mottakerliste

Henvendelse til: Sjur Helseth
Tlf.: 91112494
Faks:
E-post: helsju@jbv.no

Dato: 12.07.2012
Saksref.: 201200138-2
Deres ref.:
Vedlegg:

Besøksadresse:
Stortorvet 7, Oslo

Postadresse:
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

postmottak@jbv.no

Sentralbord:
05280

Org. Nr.:
971 033 533 MVA

Bankgiro:
76940501888
jernbaneverket.no

Godsterminal Kopstad - Jernbaneverkets syn

På bakgrunn av initiativet fra Rail Terminal Drammen(RTD) for å etablere en godsterminal på Kopstad ønsker Jernbaneverket å klargjøre sine synspunkt.

Jernbaneverket tar til etterretning at Logistikk- og Transportbedriftenes Landsforening peker på Vestfold nord / Kopstad som en aktuell lokalisering av en godsterminal. For å nå ambisjonene for gods på bane er det viktig at det utvikles nye terminaler med markedspotensial og at flere typer gods går på jernbane. RTD arbeider særlig med godsegmentet vognlast. Vognlast utgjør i andre europeiske land ca. 50 % av alt gods på jernbane, mens det i Norge utgjør ca. 4 %. Jernbaneverket ser en klar nytteverdi i at forholdene legges til rette for dette godsegmentet og regner med at en terminal på Kopstad kan bidra til det.

Vestfoldbanen planlegges og bygges for person- og godstog. I ruteplanleggingen legges det til grunn det at det skal være mulig å kjøre et godstog i timen i hver retning. **Selv om godstrafikk til Stavanger og Kristiansand senere kan bli rutet om Kongsberg skal det fortsatt kunne kjøres gods på bane til og fra markedet i Vestfold og Grenland.** Til grunn for tildeling av kapasitet ligger fordelingsforskriften. Det vil kunne være begrensninger på godskjøring deler av døgnet og god kapasitet på andre tidspunkt. Med en god utnyttning av kapasitet over døgnet kan ikke Jernbaneverket se at dette skal bli et problem i forhold til rasjonell drift av en godsterminal på Kopstad.

Jernbaneverket kan også bekrefte at vi vil bygge et servicespor på Kopstad. For at dette skal kunne kombineres med avkjøringsspor for terminalen vil måtte gå grundig inn i trafikk- og bruksmønster slik at løsningen blir tilstrekkelig kapasitetssterk. Antagelig kan det også bli nødvendig med et ventespor mellom sporene og en oppdeling i innkjøringsspor og servicespor. Når det gjelder levering av steinmasser kan vi bekrefte at det inn til videre er holdt igjen tilstrekkelig masser til Kopstad. Om disse skal leveres til Kopstad er avhengig av at det oppnås enighet om betingelser og at alle formaliteter er på plass.

Før det evt. inngås avtale om levering av steinmasser, eller konkret planlegging av sportilgang kan startes opp, må RTD dokumentere gjennomføringsevne i forhold til prosjektet. Jernbaneverket må, så langt det er mulig, vite at prosjektet kan realiseres. Det er opptil RTD

hvordan en slik dokumentasjon utformes, men realistisk fremdriftsplan, evt etappevis utbygging, kostnadsoverslag, finansiering og samarbeidspartnere kan være viktige elementer. Jernbaneverket håper dette kan være oppklarende i forhold til det videre arbeidet, både for RTD, relevante myndigheter og andre aktører i saken.

Med hilsen

Sjur Helseth
seksjonssjef
Plan og utvikling øst, utredning

[Klikk her for å skrive inn tekst.](#)
[Klikk her for å skrive inn tekst.](#)

Dokumentet er godkjent elektronisk