

# **Hensetting i Tønsbergområdet**

**Høringsuttalelser til offentlig  
ettersyn av planprogram**

01.03.2019

BANE NOR SF

Postboks 4350  
2308 HAMAR

---

**DATO**  
16.01.2019

---

**DERES DATO**  
07.01.2019

---

**REFERANSE**  
2019/151-4

---

**DERES REFERANSE**

---

**SAKSBEHANDLER**  
Mari Magnus, Rådgivnings- og tidligfaseavdelingen

## Offentlig ettersyn av planprogram

Vi viser til varsel om offentlig ettersyn av planprogram for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet. Det framgår at det skal vurderes to alternative lokaliseringer for hensetting/togparkering. Det søndre alternativet, *Barkåker sør* grenser til Statsbygg eiendom Søndre Vestfold fengsel, avdeling Berg. Fengselet drives av kriminalomsorgen.

Kriminalomsorgen har et spesielt ansvar for og fokus på å trygge samfunnet og nærmiljøet utenfor fengselsmurene samtidig som innsatte og ansatte skal oppleve en hverdag preget av størst mulig trygghet.

Kriminalomsorgen er opptatt av å hindre innsyn fra områdene rundt fengselet. Fengselet har enkelte innsatte som av ulike årsaker må skjermes fra omverden.

Statsbygg ber om at følgende merknad blir tatt videre inn i prosessen:

**Nye bygge- og anleggsprosjekter som følge av reguleringsplanen må ikke medføre økt innsyn til fengselsområde. Byggehøyder og siktlinjer inn i fengselet må dermed gis særskilt oppmerksomhet.**

Forøvrig har vi ingen merknader til planarbeidet, men bes om å holdes orientert om forhold som berører fengselet.

Med hilsen  
Nina Ødegaard  
avdelingsdirektør

Mari Magnus  
seniorarkitekt

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent.*



**Direktoratet for mineralforvaltning**  
med Bergmesteren for Svalbard

Bane NOR SF  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Dato: 18.01.2019  
Vår ref: 19/00038-2  
Deres ref: 201809610-2

## Uttalelse vedrørende offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet i Vestfold

Leiv Erikssons vei 39  
Postboks 3021 Lade  
N-7441 Trondheim

**TELEFON** + 47 73 90 46 00  
**E-POST** [post@dirmin.no](mailto:post@dirmin.no)  
**WEB** [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

**GIRO** 7694.05.05883  
**SWIFT** DNBANOKK  
**IBAN** NO5376940505883  
**ORG.NR.** NO 974 760 282

**SVALBARDKONTOR**  
**TELEFON** +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 7. januar 2019.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser, og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i plansaker.

### Om planen

Bane NOR planlegger etablering av nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet. Planarbeidene er forankret i Nasjonal transportplan 2018-2019.

Formålet med planarbeidet er å velge lokaliseringalternativ for nytt hensettingsanlegg og båndlegging av arealer for videre planlegging. Planarbeidet skal bidra til å nå målsetningene for InterCity-satsingen og sørge for at beslutningen om lokalisering av nytt hensettingsanlegg tas på et best mulig grunnlag.

### Uttalelse fra DMF

Planarbeidet konkluderer med 2 mulige alternativer for hensettingsanlegget: Brekkeskogen og Skottebakken (alternativ 1) og Barkåkerskogen (alternativ 2).

DMF kan ikke se at disse alternativene kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser. Ut ifra foreliggende informasjon kan vi heller ikke se at planen medfører uttak av masser som vil omfattes av mineralloven. DMF har på nåværende tidspunkt ingen merknader til offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet i Vestfold.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no).



Vennlig hilsen

Kristine Bye  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Kristine Bye

Mottakere:

Bane NOR SF

Postboks 4350

2308 HAMAR

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold og  
Telemark

Postboks 2076

3103 TØNSBERG

---

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Bane NOR SF	Bjørn Bergesen	13.02.2019	2013/1544-21/314
		Tidligere dato	Tidligere referanse
		07.01.2019	201809610-2

## Offentlig ettersyn av planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet - PlanID 90020

Vi viser til planprogram for hensetting av tog i Tønsbergområdet. Forsvarsbygg gir uttalelse i denne type høringer med det utgangspunkt å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser.

Forsvaret har ingen faste anlegg eller eiendom som berøres direkte av de foreslåtte områdene som er angitt på oversiktskartet for mulige hensettingsalternativer i Tønsbergområdet.

Med henvisning til KDP-arbeidet for intercity-tog på strekningen Larvik-Stokke, forstår vi at et anbefalt trasevalg ligger vest for Torp lufthavn. I planprogrammet for hensetting av tog, forstår vi imidlertid at flere av alternativene er knyttet til en linjetrase øst for Torp Lufthavn. Vi har i vår høringsuttalelse til KDP for intercity-tog, meldt at et trasevalg vest for Torp lufthavn vil være å foretrekke, uti fra Forsvarets interesser og framfor en ny trase på østsiden. Dersom hensettingsanlegg og ny arealbruk opp til østre side av Torp lufthavn skal vurderes videre i planarbeidet, ber vi om at forholdet til Forsvarets interesser i en beredskapssammenheng undersøkes nærmere.

Bjørn Bergesen  
Leder arealplan  
Forsvarsbygg

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:  
Forsvarsstaben    Postboks 800, Postmottak    2617    LILLEHAMMER

BANE NOR SF  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Vår dato: 15.02.2019  
Vår ref.: 201802312-3  
Arkiv: 323  
Deres dato: 07.01.2019  
Deres ref.: 201809610-2

Saksbehandler:  
Lars Ove Gidske

## **NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn av planprogram - Kommunedelplan for hensetting i Tønsbergområdet - Tønsberg kommune**

Viser til oversendelse datert 07.01.2019 med offentlig ettersyn av planprogram. NVE er ikke tidligere varslet om planarbeidet.

### *Vassdragstiltak og flomsikkerhet*

Dersom kommuneplanen legger til rette for vassdragstiltak som kan medføre nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, må det gjøres en vurdering av tiltaket opp mot vannressursloven. Reguleringsplan med slikt tiltak kan ikke vedtas uten at vurderingsgrunnlaget tilsier at det er grunnlag for å gi konsesjon. NVE anbefaler at det søkes alternativer og legges til grunn tekniske løsninger – herunder tiltak for å redusere kvikkleireskredfare - som i minst mulig grad forutsetter vassdragstiltak. **Planprogrammet bør angi ambisjonsnivået for avklaring av vassdragstiltak i henhold til vannressursloven.** NVE anbefaler at det søkes å avklare mest mulig, slik at vedtatt kommunedelplan vi gi mest mulig forutsigbarhet for reguleringsplan.

### *Sikkerhet mot kvikkleireskred*

Sikringstiltak for å oppnå tilstrekkelig områdestabilitet og sikkerhet mot kvikkleireskred kan være omfattende og kostbare, og vil i mange tilfeller innebære vassdragstiltak (se over). For å få et tilstrekkelig beslutningsrelevant vurderingsgrunnlag, må det i kommunedelplanen gjøres farekartlegging for kvikkleireskred i alle aktuelle områder. På denne måten kan det avklares om det er mulig å sikre faresonen, samt økonomisk og inngrepsmessig omfang av nødvendige sikringstiltak. **Planprogrammet bør angi at det skal gjøres farekartlegging for kvikkleireskred, og at nødvendige sikringstiltak skal inngå i grunnlaget for å vurdere alternativene.**

Vi viser for øvrig våre retningslinjer 2/2011 *Flaum- og skredfare i arealplanar*, og veileder 2/2017 *Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging*.



Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup  
regionsjef

Lars Ove Gidske  
seniorrådgiver

*Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.*

Vedlegg:

Kopi til:

FYLKESMANNEN I VESTFOLD OG TELEMARK  
Tønsberg kommune  
Vestfold fylkeskommune



Bane NOR SF  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Dato: 18.02.2019

Vår ref: 19/00178-4

Deres ref:

## **Innspill - InterCity – Hensetting i Tønsbergområdet – Offentlig ettersyn av planprogram – saksnummer 201809610**

Viser til mottatt offentlig ettersyn av planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet – PlanID 90020. Vi har vært i kontakt med kirkevergen i Tønsberg for uttalelse.

Tunsberg bispedømmeråd og Tunsberg biskop er regionale fagorgan i forbindelse med regulering av kirketomter og gravplasser, og dessuten der slike blir berørt, jfr plan- og bygningsloven. Gravferdsloven, kirkeloven og kulturminneloven har bestemmelser om bebyggelse og endringer av og ved kirke og gravplass. Vi viser for øvrig til Rundskriv T-3/2000 om Forvaltning av kirke, kirkegård og kirkens omgivelser som kulturminne og kulturmiljø (Miljøverndepartementet og Kirke-, utdannings- og forskningsdepartementet).

For vårt myndighetsområdet ser «Tønsberg Nord» (pkt. 3.7 side 34) ut til å være uheldig. Særlig ut ifra støy. Dette vil ligge nærme Sem kirkegård og bidra til å øke de allerede høye støynivåene vi har i dette området.

Gravplassen har en egenart både som sted for sorgbearbeidelse og gjennomføring av gravferdsseremoni. De har også betydning som minnested for mennesker i sårbare livssituasjoner. Gravplassene tåler lite støy og endringer i sitt nærmiljø. Gravferdsforskriften legger til grunn at det skal være en buffersone mellom gravplassen og naboskapet.

For dette området (Tønsberg Nord) er det særlig aktuelt å få utredet støyproblematikken. Ikke bare som gjennomsnitt, men også som impulsstøy. Det kan være svært generende for de det gjelder når det pågår. Likedan må det også utredes støy, støv og trafikk i anleggsperioden. I den forbindelse vil vi bemerke at det er nødvendig å ha god kontakt med Tønsberg kirkelige fellesråd.

Vi har ingen kommentarer til planprogrammet forøvrig.

Med vennlig hilsen

Rolf Simeon Andersen  
stiftsdirektør

Rakel Stornes Moen  
førstekonsulent

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.*



Kopi til:

Tønsberg kirkelige fellesråd  
Fylkesmannen i Vestfold  
Vestfold fylkeskommune  
Tønsberg kommune

Storgata 52  
Postboks 2076  
Pb. 2163  
Postboks 2410

3126 TØNSBERG  
3103 TØNSBERG  
3103 TØNSBERG  
3104 TØNSBERG

Mottakere:

Bane NOR SF

Postboks 4350

2308 HAMAR



Bane Nor SF  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

**Dato:**  
18.02.2019  
**Saksbehandler:**  
Anne-Kari Hetterud

**Referanse:**  
201804176-7  
**Deres referanse:**  
201809610-2

## **Uttalelse til offentlig ettersyn av planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet - Tønsberg**

Vestfold fylkeskommune viser til brev datert 07.01.19 vedrørende offentlig ettersyn av planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet, Tønsberg. Uttalefrist er satt til 18.02.19.

Som del av varsel om oppstart av planarbeid for kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet er planprogrammet lagt ut til offentlig ettersyn. Formålet med planarbeidet er å velge lokaliseringalternativ for nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet og båndlegge arealer for videre planlegging. Planarbeidet skal bidra til å nå målsettingene for InterCity-satsningen og sørge for at beslutningen om lokalisering av nytt hensettingsanlegg tas på et best mulig grunnlag.

Planprogrammet omhandler to alternativ til område for hensetting: 'Barkåker nord' (ca. 1900 daa) og 'Barkåker sør' (ca. 1000 daa). Flere områder i Vestfold har vært vurdert til formålet. Disse to områdene står igjen som de det er aktuelt å utrede videre.

Det ble avholdt et møte hos Bane Nor 21.01.19 hvor planprogrammet ble presentert. Her ble det også lagt fram foreløpige skisser av mulige løsninger innenfor hvert planområde. Fylkeskommunen velger her også å kommentere på noen av de presenterte løsningene. Dette må anses som uformelle innspill til det videre planarbeidet.

### **Fylkeskommunens rolle**

Fylkeskommunen skal bidra til, og sørge for, at nasjonale og regionale føringer blir fulgt opp i alt planarbeid. Fylkeskommunen har en rolle som regional utviklingsaktør og som planfaglig veileder. Fylkeskommunen har et overordna ansvar for kulturminnevernet i fylket og er myndighet når det gjelder kulturminner fredet etter kulturminneloven. Statens vegvesen uttaler seg på vegne av fylkeskommunen om veifaglige temaer og trafiksikkerhet.

Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter.

### **Fylkeskommunens vurdering**

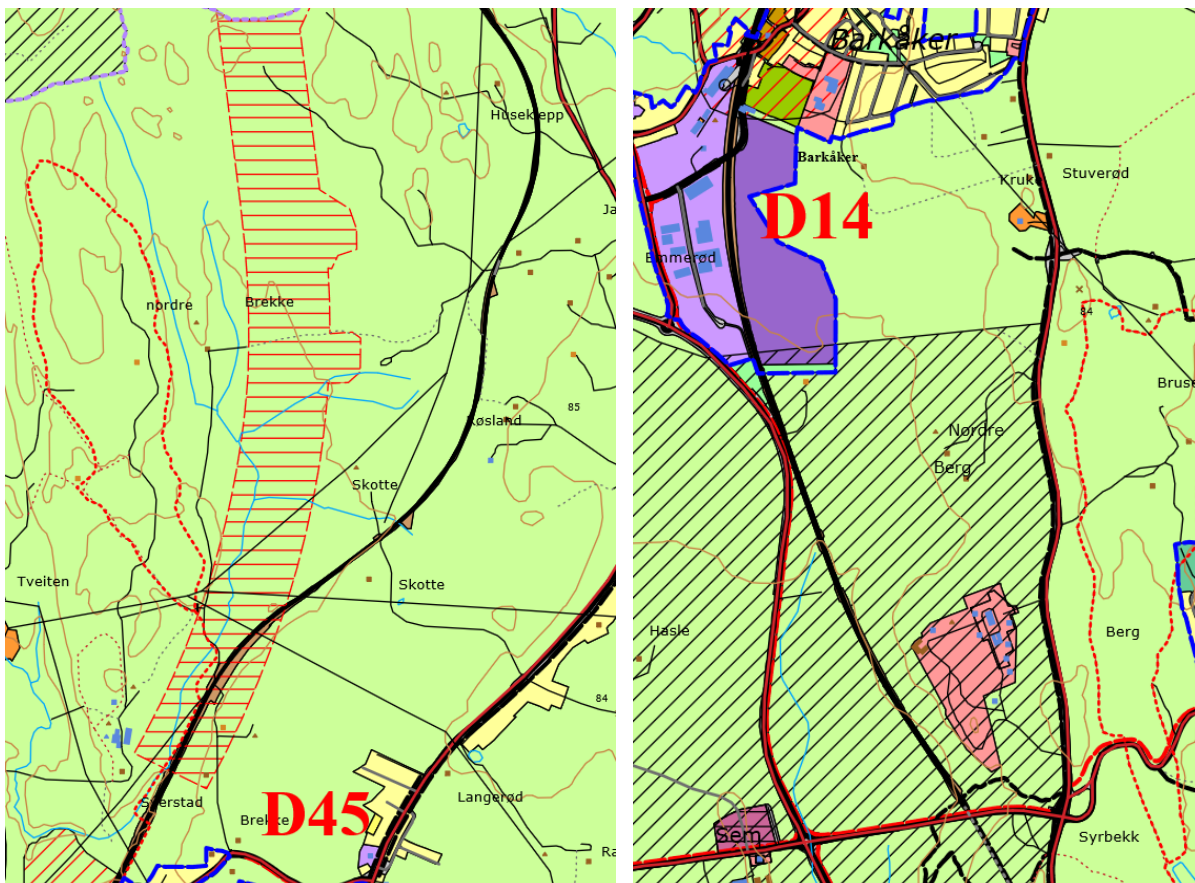
Fylkeskommunen ser nødvendigheten av hensettingsanlegget og er positiv til planarbeidet. Under følger en utdyping av interesser som angår fylkeskommunen.

## Regionale interesser

Regionale interesser omfatter i denne forbindelsen forhold til 'Regional plan for bærekraftig arealpolitikk' (RPBA), herunder forholdet til overordnede planer, 'barn og unge', landskapsbilde og 'nærmiljø og friluftsliv' og kulturminner.

### Forhold til overordnede planer:

Planprogrammet kunne med fordel ha vist utsnitt av kommuneplanens arealdel med planområdene markert inn. Det hadde gjort det enklere å vurdere planområdene opp mot overordnede planer. Kommuneplaner er viktige, overordnede føringer for å vurdere egnetheten til de ulike planområdene.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel som omfatter planområdene Barkåker nord til venstre og Barkåker sør til høyre

Store deler av planområdet i Barkåker sør er avsatt til 'Næringsvirksomhet - framtidig' i kommuneplanens arealdel. Det innebærer at området har blitt vurdert som egnet for utbygging. Etablering av et hensettingsanlegg her vil imidlertid beslaglegge areal som kunne vært brukt til næring. Denne endringen av arealbruk må Tønsberg kommune ta stilling til. Fylkeskommunen har ingen innvendinger mot denne endringen, men påpeker at det blir vesentlig å tilpasse anlegget best mulig til stedet, gi anlegget en mest mulig arealeffektiv utforming og sørge for gode forbindelser til det resterende arealet avsatt til næring for en eventuell fremtidig næringsutvikling. Den sørlige delen av området er en del av et større bevaringsområde i forbindelse med Jarlsberg hovedgård, se avsnitt om kulturminner.

I Barkåker nord omfatter arealbruksformålet 'Landbruks-, natur- og friluftsområder' med en båndleggingssone i forbindelse med ny jernbane. Områdene er ikke 'klargjort' for utbygging i overordnede planer på samme måte som er tilfelle i området avsatt til 'Næringsutvikling – framtidig' i sør. Eventuelle konflikter med ikke prissatte-/ikke-prissatte konsekvenser vil avdekkes i det videre utrednings- og planarbeidet.

### Landskapsbilde

Fylkeskommunen har ingen spesifikke kommentarer til temaet. Konsekvenser for landskapsbilde vil avdekkes i det videre utredningsarbeidet.

### Nærmiljø og friluftsliv

Vestfold fylkeskommune ser at alle alternative plasseringer av hensettingsanlegget vil i ulik grad berøre friluftslivsinteresser. Konsekvensanalysen vil belyse dette ytterligere. Fylkeskommunen minner i den forbindelse om at Tønsberg kommune nylig har gjennomført 'Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder' i henhold til mal fra Miljødirektoratet. Disse dataene er straks tilgjengelige i Naturbase.no. Det er viktig å bruke dette grunnlaget i den kommende konsekvensanalysen. Dersom det er ønskelig så kan datasettet oversendes direkte på forespørsel.

Planområdet i Barkåker sør ligger tett på eksisterende bomiljøer, idrettsanlegg, barnehage og skole. Dette må det tas hensyn til i det videre planarbeidet. Avbøtende tiltak for å skjerme mot eventuell støy, lys og andre forhold blir vesentlig.

### Barn og unge

Vestfold fylkeskommune baserer uttalelsen på 'Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen' (RPR-BU).

Fylkeskommunen vurderer at det er en svakhet at 'barn og unge' ikke er et utredningstema i konsekvensutredningsmetoden selv om hensyn til barn og unge delvis dekkes i temaet 'nærmiljø og friluftsliv' ved at bomiljø og rekreasjon er to vesentlige punkter også for barn og unge. I områder som benyttes av barn som for eksempel bomiljøer, skoler, barnehager, idrettsanlegg og rekreasjonsområder bør det være ekstra fokus på god informasjon, medvirkning og eventuelle avbøtende tiltak i det videre planarbeidet.

### Forhold til kulturminner

Fylkeskommunene vurderer at av de to alternative lokaliseringene er det Barkåker sør som har størst utfordringer knyttet til kulturarv. Selv om Barkåker nord, også etter optimalisering, kan komme til å berøre kulturminneverdier, er det Barkåker sør sin berøring med det regionalt viktige kulturmiljøet Jarlsberg hovedgård som krever størst fokus. Tiltakets innvirkning i kulturmiljøets landskapsrom må vektlegges spesielt i det videre utredningsarbeidet, både i tekst, illustrasjoner og modeller. *Det er primært ventesporet i sør som vil være utfordrende.* En reguleringsplan, som på tross av optimalisering, berører kulturmiljøet, forstyrrer landskapsopplevelsen og/eller kulturminnenes sammenheng i landskapet vil kunne utløse innsigelse.

Området er hensynsone kulturmiljø i kommuneplan for Tønsberg og er godt beskrevet der:

#### *Jarlsberg H570\_47*

*Jarlsberg Hovedgård er et av Norges best bevarte slottsanlegg og kan oppleves i sin opprinnelige, landskapsmessige sammenheng. Gårdsanlegget med Sem kirke, husmannsplasser, veier, allèer, parker, rettersted mm ligger i et sammenhengende, åpent kulturlandskap som skal bevares. Området er usedvanlig rikt på kulturminner.*

### **Kommentar til skisserte løsninger**

Vestfold fylkeskommune fikk, sammen med Tønsberg kommune og Statens vegvesen, presentert noen foreløpige skisser av flere alternative løsninger for hensettingsanlegg på hvert av planområdene på et møte mandag 21.01.19. Fylkeskommunen har følgende kommentarer til alternativene:

- Det antas at det er færre konflikter knyttet til alternativene på østsida av jernbanen i Barkåker nord, særlig i forhold til friluftsområder av regional betydning
- I Barkåker sør fremstår alternativ 2 som det beste alternativet med færrest konflikter med arealverdier
- Alternativ 4 i Barkåker sør virker urealistisk blant annet med hensyn til jordbruk og unødvendig splitting av arealer
- Det bør i størst mulig grad unngås uheldige splittings av arealer
- Omdisponering av jordbruksarealer må i størst mulig grad unngås

### **Prosess og videre arbeid**

Bane Nor presenterer i planprogrammet et opplegg for det videre arbeidet. Tiltaket er vurdert av tiltakshaver til å ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn og skal konsekvensutredes etter plan- og bygningsloven § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning vedlegg II A pkt. 10 bokstav c). Vestfold fylkeskommune har god erfaring med Bane Nors utredningsarbeid fra andre InterCity-prosjekter i fylket og har full tiltro til det videre planarbeidet basert på beskrivelsen i planprogrammet.

I det videre planarbeidet, og særlig på reguleringsnivå, er det vesentlig med tilstrekkelig medvirkning, spesielt i forhold til 'barn og unge' og 'nærmiljø og friluftsliv'.

Vestfold fylkeskommune ser i flere prosjekter at konsekvensutredningsmetoden har sine svakheter, kanskje særlig i forhold til byer og tettsteder. Fylkeskommunen vurderer imidlertid at metoden vil være godt egnet i dette prosjektet, hvor de vesentlige forholdene knyttet til prissatte- og ikke-prissatte temaer vil bli belyst, kanskje med unntak av barn og unge.

*Vestfold fylkeskommune har ingen ytterligere kommentarer til planarbeidet.*

Med vennlig hilsen

Gerd-Louise Wessel  
Plankoordinator

Anne-Kari Hetterud  
Rådgiver

*Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.*

Kopi til: VFK-FADM-FIRMAPOST  
Fylkesmannen i Vestfold, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG  
Statens vegvesen Region sør, Serviceboks 723 Stoa, 4808 ARENDAL

Bane Nor  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Epost: postmottak@banenor.no

Saksnr: 201809610  
*Intercity – Hensetting i Tønsbergområdet  
– Offentlig ettersyn av planprogram*

## UTTALELSE TIL OFFENTLIG ETTERSYN - KOMMUNEDELPLAN FOR HENSETTING AV TOG I TØNSBERGOMRÅDET

Miljørettet helsevern viser til offentlig ettersyn av planprogram for kommunedelplan for hensetting av tog i Tønsbergområdet med konsekvensutredning.

Formålet med planarbeidet er å velge lokaliseringalternativ for nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet og båndlegge arealer for videre planlegging. Planleggingen av anlegget er en del av InterCity-prosjektet.

Anlegget som vurderes etablert i Tønsbergområdet er planlagt for 14 tog på 110 meter. Størrelsen på anlegget er vurdert å være mellom 60 og 100 mål. Anlegget skal benyttes til togparkering/hensetting når togene ikke er i trafikk. Det skal utføres enkel service og vedlikehold av togsettene på anlegget. Området skal tilrettelegges for et utendørs vaskeanlegg, glykolanlegg for avising av tog, sanitærtømming, avfallshåndtering, vannpåfylling, servicebygg, teknisk bygg, plass til snøopplag og parkeringsplasser til ansatte.

### Vi har følgende innspill til planprogrammet:

#### Prissatte – konsekvenser:

##### *Støy*

Det er viktig at alle støykilder ved hensettingsanlegget og driften av dette tas med inn i støyberegningene, f. eks vaskeanlegg, avisingsanlegg, støy fra togsett koblet til kjøreledningen (støy fra trykkventiler i bremsesystem) m.m.

#### Ikke-prissatte konsekvenser:

##### *Landskapsbilde (lys)*

Det må utredes hvilke konsekvenser tiltaket vil gi med hensyn til lys/lysforurensning for boliger. Det bør også vurderes konsekvenser for idrettsanlegg, rekreasjons- og friarealer. Det bør vurderes lys både fra selve hensettingsanlegget og fra tog som kommer kjørende inn på området.

##### *Friluftsliv/by- og bygdeliv (støy og barrierevirkning)*

Det er positivt at tiltakets virkning for brukere av friluftsliv- og rekreasjonsarealer skal utredes med hensyn til blant annet støy og barrierevirkning. Eventuelle behov for avbøtende tiltak ved idrettsanlegg, friluftsliv- og rekreasjonsområder må synliggjøres i utredningen.

### *Drikkevann*

I Nasjonal grunnvannsdatabase er det registrert flere brønner Barkåker-området. Dersom brønnene er i bruk som drikkevannskilder eller til jordbruksvanning/dyrehold, må det utredes om det planlagte tiltaket kan påvirke brønnene negativt både med hensyn til anleggsperioden, men også ved normaldrift f. eks med tanke på avisingsanlegget.

### *Trafikksikkerhet*

Tiltakets virkning på trafikksikkerhet, særlig med hensyn til barn og myke trafikanter, må utredes.

### *Medvirkning*

Naboer som grenser til planområdene, barnehage, skole, idrettslag og andre med aktuelle synspunkter bør inviteres til medvirkningsprosesser.

Med hilsen

Mona Bondevik  
avdelingsleder

Monika Berg Kullander  
miljørettet helsevernkonsulent

Kopi: kommuneoverlege Sigmund Skei

Tønsberg kommune, [postmottak@tonsberg.kommune.no](mailto:postmottak@tonsberg.kommune.no)

Bane Nor v/Markus Storkjørren Vetthus, [markus.vetthus@banenor.no](mailto:markus.vetthus@banenor.no)



Bane Nor  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Gunnar Kleven, 33371185

## Uttalelse til oppstart av kommunedelplanarbeid og til planprogram for nytt hensettingsanlegg for tog i Tønsbergområdet, planID 90020

***Fylkesmannens miljøavdeling drøfter i brevet i alt 13 alternative lokaliseringer (varianter) til hensettingsområde for tog knyttet til Tønsberg jernbanestasjon. Vi har varslet konflikt med nasjonale arealinteresser knyttet til flere varianter og for øvrig gitt innspill til videre konsekvensutredning av andre varianter, inkl. vente- og tilkoblingsspor til Vestfoldbanens dobbeltspor.***

Vi viser til Bane NORs brev om saken datert 07.01.2019 og til møte om saken den 21.01. i år, inkl. referat og informasjonsmateriale fra møtet.

### 1. Plansaken

Denne saken gjelder hensettingsområde/parkeringsanlegg for tog i tilknytning til Tønsberg jernbanestasjon. Anlegget dimensjoneres for å romme 14 enkle togsett av type Flirt.

Det er i perioden 2015 – 2019 gjennomført arealsøk og arealvurderinger av en rekke alternativer mellom Råstad i Sandefjord og Kopstad i Horten kommune. Foreliggende planvarsel omfatter varianter i Barkåker nord og Barkåker sør.

Sannsynlig størrelse på et hensettingsområde er mellom 60 daa og 100 daa. Mellom selve oppstillingsarealet og tilkobling til Vestfoldbanens dobbeltspor må det bygges et parallelt enkeltspor. Lengden varierer en god del mellom de ulike forslagene/variantene av hensettingsområder. En vesentlig faktor i denne forbindelsen er at selve tilknytningen til dobbeltsporet må anlegges i form av et midtstilt ventespør på en rettlinjert jernbanestrekning.

Utredningsprogrammet beskriver en fullverdig konsekvensutredning (KU) basert på Statens vegvesens *Håndbok V 712 Konsekvensanalyser*.

Fra møtet den 21.01. i år foreligger referat og en oversiktlig presentasjon av saken i form av en samling plansjer/lysbilder.

### 2. Fylkesmannens rolle





Fylkesmannens miljøavdeling skal med hjemmel i plan- og bygningsloven (pbl) § 3-2 påse at planer etter loven ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser.

### 3. Miljøavdelingens vurdering

Vi vil nedenfor kommentere arealegenskaper og forekomster knyttet til områdene Barkåker syd og Barkåker nord. I forlengelsen av dette vil vi formidle noen innspill til plan-/utredningsprogrammet.

I gjennomgangen har vi ikke drøftet konsekvenser av nødvendig framføring av vei og annen infrastruktur til de alternative hensettingsområdene/variantene. Vi forutsetter at dette vil inngå i konsekvensutredningen.

#### 3.1 Barkåker syd

Kommuneplanens næringsområde D14 står sentralt i dette området. Det er blinket ut fire varianter i og omkring dette næringsområdet.

##### *Tilkoblings- og ventespør*

Felles for disse variantene er at tilkoblings- og ventespør kan strekke seg langt sydover på jordbruksarealet syd for næringsområdet. For ordens skyld minner vi om Regjeringens jordvernstrategi og Stortingets oppdatering av denne i *Proposisjon 1* til Stortinget 2018 – 2019.

Videre minner vi om de store forekomstene av den utvalgte naturtypen *hule eiker* inntil det nye dobbeltsporet nord for Tomsbakken (fv. 35). Disse er omfattet av *forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldloven*, og er i tillegg gitt særlig beskyttelse i naturmangfoldlovens kap. VI.

Nåværende dobbeltspor og et eventuelt tilkoblingsspor over jordbruksletta vil krysse Homannsbekkenes øvre løp. Dette er en sjørrettførende bekk hvor kryssingen av dobbeltsporet (kulverten) har gitt lavere fisketetthet oppstrøms kulverten. Vi anmoder om at dette undersøkes nærmere i forbindelse med et eventuelt tilkoblingsspor til/fra hensettingsalternativ(er) med sikte på å forbedre situasjonen.

##### *Variant 1*

Denne alternative varianten av et hensettingsområde strekker seg helt til nordgrensen av næringsområdet, dvs. til buffersone og gårdsvei mot idrettsanlegget på Barkåker. Hva gjelder boligbebyggelse, anslår vi at nærmeste boligfelt ligger omkring 200 meter unna. Noen enkelthus ligger omkring 150 meter fra alternativets nordre grense. Med henvisning til støy fra hensettingsområdet til idrettsanlegg og boligbebyggelse på Barkåker, fraråder vi variant 1 som utredningsalternativ.

##### *Variant 2*

Også i denne varianten ligger selve oppstillingsområdet for tog helt og holdent innenfor området som i kommuneplanens arealdel er avsatt til næringsområde. Sammenholdt med variant 1 er togoppstillingsområdet er flyttet omkring 100 meter lengre syd. Dette muliggjør vesentlig bedre støyskjerming mot idrettsanlegg og boliger. Vi anbefaler at variant 2 inngår i endelig planprogram og konsekvensutredning.

Som for andre alternativer er det viktig at utredningen belyser landskapspåvirkning av oppstillingsanlegget, av tilkoblingsspor og ventespør og samlet tap av dyrka mark.

##### *Variant 3*



Denne varianten ligger enda lengre syd i næringsområdet Barkåker, og en viss del av hensettingsanlegget synes å ligge utenfor næringsområdet. Dette kan medføre en større påvirkning på Jarlsberglandskapet som i Fylkesmannens landskapsanalyse fra RPBA-prosessen (Regional plan for bærekraftig arealpolitikk) er gitt høyeste verdi (A-verdi).

#### Variant 4

Også i denne varianten har hensettingsanlegget tilknytning til næringsområdet D14 i kommuneplanen. Imidlertid strekker anlegget seg nå langt utenfor næringsområdet i nordøstlig retning og beslaglegger her et betydelig areal av fulldyrka, lettbrukt jord.

Vi varsler dermed at variant 4 vil være i sterk konflikt med landbruksinteresser av nasjonal verdi. Jordkvalitet og arrondering gir her jordbruksareal av A-verdi i Fylkesmannens regionale analyse basert på jordsmonnsdata fra instituttet NIBIO. Ut over jordtap vil variant 4 medføre en svært uheldig oppsplitting av jordbruksarealet. Vi anbefaler at varianten utgår av videre plan- og utredningsprosess.

### 3.2 Barkåker nord, varianter på vestsiden av planlagt dobbeltspor Nykirke - Barkåker

I likhet med Bane NORs lysbilrepresentasjon fra møtet den 21.01. i år kommenterer vi variantene vest og øst for nytt jernbanespor.

#### *Variant 1*

I denne varianten ligger hensettingsanlegget i hovedsak på fulldyrka, lettbrukt jord av beste kvalitet (A-verdi). Alternativet skaper uheldig arrondering av gjenværende jordbruksteig. Den delen som strekker seg inn i skog på eiendommen Brekke beslaglegger utelukkende dyrkbar mark. På denne bakgrunnen vil vi varsle at denne varianten vil være i sterk konflikt med nasjonale jordverninteresser av svært høy verdi.

Tilkoblingssporet legger seg inntil nytt dobbeltspor et stykke syd for oppstillingsarealet. Dette vil ha nærføring til Sverstadbekken som har verdifulle gyte- og oppvekstområder for sjøørret syd for oppstillingsområdet. Vi viser her til beskrivelse i *Fagrappport Naturmiljø* utarbeidet 14.02.2018 som ledd i reguleringsplan for jernbanestrekningen Nykirke – Barkåker. På denne bakgrunnen varsler vi at variant 1 også kan komme i konflikt med naturverdier av nasjonal art - avhengig av tilkoblingssporets lengde og plassering. Vi anbefaler at varianten utgår av videre plan- og utredningsprosess.

#### *Variant 2*

I denne varianten ligger selve hensettingsanlegget helt og holdent i skog. Skogboniteten er høy og hele området er dyrkbar mark. Anlegget med tilkoblingsspor ligger tett inntil den nye dobbeltsporets vestre side. Avstanden fra anleggets nordre begrensning til regulert faunapassasje/viltovergang over dobbeltsporet er omkring 125 meter.

Oppsummert varsler vi at variant 2 har konflikt med nasjonale interesser i form av dyrkbar jord av høy kvalitet, og at nærføringen til en regulert faunapassasje representerer en potensiell konflikt med naturmangfold. Det for oss uklart hvor langt sydover tilkoblingssporet og ventesporet vil strekke seg og det kan oppstå konflikt med Sverstadbekkens sideløp. Vi anbefaler at varianten utgår av videre plan- og utredningsprosess.

#### *Variant 3*



Også denne varianten ligger inntil dobbeltsporets vestre side syd i dette planområdet. Denne plasseringen er imidlertid svært skadelig for Sverstadbekken som et naturpreget vassdrag som rommer gode gyte- og oppvekstområder for sjøørret. Sverstadbekkens inkl. deler av Tveitenelva er kartlagt som en viktig naturtype i kategorien *Viktig bekkedrag*, og den er klassifisert til A-verdi. Dette strekker seg litt oppstrøms området for variant 3. Det er sannsynlig at også påkoblingsspor fra syd ville ha vært i konflikt med bekkesonen.

På denne bakgrunnen varsler vi at denne varianten av et hensettingsområde er i sterk konflikt med nasjonale naturverdier i form av et viktig økologisk funksjonsområde for fisk, kfr. lakse- og innlandsfiskeoven. Vi anbefaler at varianten utgår fra videre planprosess.

Artsdatabankens kartportal Artskart viser funn av en rødlistet bille i kategorien «nær truet» innenfor det aktuelle området.

#### *Variant 4*

Denne varianten av et vestlig alternativ for hensetting ligger helt og holdent i skog hva gjelder selve oppstillingsarealet, mens tilkoblingssporet vil beslaglegge fulldyrka jord og skape ugunstig arrondering. Hele det aktuelle oppstillingsarealet beslaglegger dyrkbar mark som er skog på høy bonitet.

Denne varianten av hensettingsområdet med tilkoblingsspor anses å være i noe konflikt med nasjonale interesser gjennom arealbeslag av dyrka og dyrkbar mark.

Så minner vi om registrerte rekreasjonsinteresser nordover fra Barkåker og Sverstad gård. En sone mellom Sverstad gård og sentrale områder i Tangsrødmarka er klassifisert som rekreasjonsinteresser av regional betydning.

Oppsummert anbefaler vi at varianten utgår fra videre utredningsprosess.

#### *Variant 5*

Dette alternative hensettingsområdet vil utelukkende beslaglegge fulldyrka, lettbrukt jord av beste kvalitet/rangering, dvs. A-verdi. Vi varsler sterk konflikt med jordverninteresser av nasjonal art.

Så forstår vi det slik at det ikke kan utelukkes et tilkoblingsspor videre sydover langs dobbeltsporet. Dette vil i så fall krysse eller ha nærføring til øvre deler av Sverstadbekken, og kan komme i konflikt med sterke naturinteresser, se beskrivelse av Sverstadbekken under variant 3.

Vi anbefaler at varianten utgår fra videre utredning.

### 3.3 Barkåker nord, varianter på østsiden av planlagt dobbeltspor Nykirke - Barkåker

Også her hersker det en viss usikkerhet om tilkoblingsspor og ventespør, og disse elementene kan medføre større inngrep i natur og jordbruksområder enn hva vi er kjent med i dag.

#### *Variant 1*

Dette alternative oppstillingsområdet strekker seg ut fra vedtatt dobbeltspor i nordøstlig retning, og det beslaglegger dels fulldyrka, lettbrukt jord og dels dyrkbar mark i skog. På dette grunnlaget varsler vi at variant 1 øst for dobbeltsporet vil være i konflikt med nasjonale jordverninteresser.

Vi vil samtidig peke på at det generelt er uheldig å spre naturinngrep fordi større områder alt i alt blir negativt påvirket. Landskapsvirkning og støyutbredelse er eksempler på dette.



Oppsummert anbefaler vi at varianten utgår av videre plan- og utredningsprosess.

#### *Variant 2*

Denne varianten ligger inntil dobbeltsporet, og selve oppstillingsarealet ligger i skog ifølge flybildekart fra 2010. Det er ikke registrert dyrkbar mark i området. Vi er ikke kjent med spesielle naturverdier på det aktuelle arealet. Heller ikke er det vist til spesielle forekomster i Bane NORs Fagrapport Naturmiljø av 14.02.2018 som ledd i reguleringsplanen for dobbeltsporet.

Det kan ikke utelukkes at tilkoblings- og/eller ventespør kan ha konflikt med viktige arealinteresser. Vi anbefaler likevel at variant 2 inngår i videre plan- og utredningsprosess.

#### *Variant 3*

Dette aktuelle hensettingsområdet ligger nesten i helhet på fulldyrka, lettbrukt jord klassifisert til A-verdi like syd for variant 2. Vi varsler derfor sterk konflikt med jordverninteresser av nasjonal art.

Også her kan vi ikke utelukke arealkonflikter knyttet til koblings- og/eller ventespør. Vi anbefaler at varianten utgår av videre plan- og utredningsprosess.

#### *Variant 4*

Denne varianen ligger dels på jordbruksareal, dels på skogsmark i kilen mellom ny og gammel jernbane. Vi må derfor varsle konflikt med jordverninteresser av nasjonal art.

Det er i miljøforvaltningens databaser ikke registrert miljøverdier av regional eller nasjonal betydning.

Med hilsen

Olav Sandlund  
ass. avdelingsleder

Gunnar Kleven  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

#### Kopi til:

Statens vegvesen Region Sør	Serviceboks 723 Stoa	4808	ARENDAL
Tønsberg kommune	Postboks 2410	3104	TØNSBERG
Vestfold Fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
NVE Region Sør	postboks 2124	3103	TØNSBERG
Horten kommune	Postboks 10	3191	HORTEN



## Statens vegvesen

BaneNOR

Behandlende enhet: Region sør  
Saksbehandler/telefon: Elisabeth Bøen-Johnsen / 33371787  
Vår referanse: 18/34965-4  
Deres referanse:  
Vår dato: 21.02.2019

### Offentlig ettersyn for planprogram for hensetting i Tønsbergområdet – planid 90020 – uttalelse fra Statens vegvesen

Statens vegvesen viser til offentlig ettersyn av planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet.

Planprogrammet angir hvilke lokaliseringalternativer og temaer som skal utredes i konsekvensutredningen. Tre lokaliseringer i Tønsbergområdet vil bli gjenstand for utredning.

Adkomsten til hensettingsområdet må utformes i henhold til vegnormalen. All permanent infrastruktur må etableres utenfor byggeforbudssonen til fylkesveien.

Viser til tidligere dialog i saken, og har ikke merknader ut over dette.

Med hilsen

Rune Sundmark  
Seksjonsleder

Bøen-Johnsen Elisabeth

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region sør  
Postboks 723 Stoa  
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost-sor@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Anton Jenssens gate 5  
3125 TØNSBERG

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Kopi

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Anton Jenssens gate 4, 3125 TØNSBERG

Tønsberg kommune, Postboks 2410, 3104 TØNSBERG

Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 TØNSBERG



Vår dato: 05.02.2019

Tønsberg Kommune  
Postboks 2410  
3104 TØNSBERG

## JERNBANE NYKIRKE - BARKÅKER - HENSETTINGSOMRÅDE - SVAR PÅ HØRING

Viser til mottatt varsel om planoppstart og høring av planprogram av kommunedelplan for hensetting av tog datert 10. januar 2019.

Med utgangspunkt i føringer lagt i dokumentene og omfanget av hensettingen, så har vi vurdert nødvendig tilretteleggingstiltak som må prosjekteres inn for at redningspersonell kan utføre effektiv og sikker redningsinnsats ved brann og andre ulykker. Det skal være mulig på en effektiv måte å redde personer i nød, berge materielle verdier, samt begrense miljø- og samfunnsmessige konsekvenser.

### Nødvendige tilretteleggingstiltak og vurderinger:

- Det må etableres kjøreveg tilrettelagt for brannvesenets kjøretøyer frem til planlagt oppstillingsplass.
- Bli området lukket, må det sikres tilgang for brannvesenet. Må det benyttes nøkkel for slik adkomst må nøkkelsafe monteres slik at brannvesenet nøkkel kan benyttes.
- Oppstillingsplass for brannvesenets kjøretøyer. Det må etableres beredskapsplass eller område/egnet veg for oppstilling av brannvesenets kjøretøyer nær hensettingsområdet
- Brannslukking. Brannslukkepunkt må planlegges og koordineres med plassering av beredskapsplass og atkomstvei til henstillingsområdet. Krav til vannuttak som for tettbebygd strøk – 20 s/sek ved minimum 1 bar trykk. Antall vannuttak vurderes i detaljprosjektering.
- Det bør vurderes nødvendige tiltak for å ivareta miljø ved brannslukking.
- VIB vil utarbeide beredskapsplan for henstillingsområdet.

Vi anbefaler at Bane Nor tar kontakt med VIB i forbindelse med detaljprosjektering slik at vi er omforent før ferdigstillelse av henstillingsområdet.

Med vennlig hilsen

Einar Flogeland  
varabrannsjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

**Postadresse:**  
Ollebukta 6, 3126 Tønsberg  
Tlf 33 00 36 00  
E-post: [post@vibr.no](mailto:post@vibr.no)  
Org.nr.: 982 847 796  
Bankkonto: 2470.25.42215

**Fakturaadresse:**  
c/o Fakturamottak  
Postboks 4228  
8608 Mo i Rana  
E-post: [4228@invoicecenter.net](mailto:4228@invoicecenter.net)

Tønsberg brannstasjon  
Nøtterøy brannstasjon  
Kopstad brannstasjon  
Ollebukta 6, Tønsberg  
Kirkeveien 222, Borgheim  
Nykirke



Vår dato: 05.02.2019

Ståle Sørensen

## JERNBANE NYKIRKE - BARKÅKER - HENSETTINGSOMRÅDE - SVAR PÅ HØRING

Viser til mottatt varsel om planoppstart og høring av planprogram av kommunedelplan for hensetting av tog datert 10. januar 2019.

Med utgangspunkt i føringer lagt i dokumentene og omfanget av hensettingen, så har vi vurdert nødvendig tilretteleggingstiltak som må prosjekteres inn for at redningspersonell kan utføre effektiv og sikker redningsinnsats ved brann og andre ulykker. Det skal være mulig på en effektiv måte å redde personer i nød, berge materielle verdier, samt begrense miljø- og samfunnsmessige konsekvenser.

### Nødvendige tilretteleggingstiltak og vurderinger:

- Det må etableres kjøreveg tilrettelagt for brannvesenets kjøretøyer frem til planlagt oppstillingsplass.
- Blir området lukket, må det sikres tilgang for brannvesenet. Må det benyttes nøkkel for slik adkomst må nøkkelsafe monteres slik at brannvesenet nøkkel kan benyttes.
- Oppstillingsplass for brannvesenets kjøretøyer. Det må etableres beredskapsplass eller område/egnet veg for oppstilling av brannvesenets kjøretøyer nær hensettingsområdet
- Brannslukking. Brannslukkepunkt må planlegges og koordineres med plassering av beredskapsplass og atkomstvei til henstillingsområdet. Krav til vannuttak som for tettbebygd strøk – 20 s/sek ved minimum 1 bar trykk. Antall vannuttak vurderes i detaljprosjektering.
- Det bør vurderes nødvendige tiltak for å ivareta miljø ved brannslukking.
- VIB vil utarbeide beredskapsplan for henstillingsområdet.

Vi anbefaler at Bane Nor tar kontakt med VIB i forbindelse med detaljprosjektering slik at vi er omforent før ferdigstilling av henstillingsområdet.

Med vennlig hilsen

Einar Flogeland  
varabrannsjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

**Postadresse:**  
Ollebukta 6, 3126 Tønsberg  
Tlf 33 00 36 00  
E-post: [post@vibr.no](mailto:post@vibr.no)  
Org.nr.: 982 847 796  
Bankkonto: 2470.25.42215

**Fakturaadresse:**  
c/o Fakturamottak  
Postboks 4228  
8608 Mo i Rana  
E-post: [4228@invoicecenter.net](mailto:4228@invoicecenter.net)

Tønsberg brannstasjon    Ollebukta 6, Tønsberg  
Nøtterøy brannstasjon    Kirkeveien 222, Borgheim  
Kopstad brannstasjon    Nykirke





Vår dato: 05.02.2019

Bane Nor postmottak

## JERNBANE NYKIRKE - BARKÅKER - HENSETTINGSOMRÅDE - SVAR PÅ HØRING

Viser til mottatt varsel om planoppstart og høring av planprogram av kommunedelplan for hensetting av tog datert 10. januar 2019.

Med utgangspunkt i føringer lagt i dokumentene og omfanget av hensettingen, så har vi vurdert nødvendig tilretteleggingstiltak som må prosjekteres inn for at redningspersonell kan utføre effektiv og sikker redningsinnsats ved brann og andre ulykker. Det skal være mulig på en effektiv måte å redde personer i nød, berge materielle verdier, samt begrense miljø- og samfunnsmessige konsekvenser.

### Nødvendige tilretteleggingstiltak og vurderinger:

- Det må etableres kjøreveg tilrettelagt for brannvesenets kjøretøyer frem til planlagt oppstillingsplass.
- Blir området lukket, må det sikres tilgang for brannvesenet. Må det benyttes nøkkel for slik adkomst må nøkkelsafe monteres slik at brannvesenet nøkkel kan benyttes.
- Oppstillingsplass for brannvesenets kjøretøyer. Det må etableres beredskapsplass eller område/egnet veg for oppstilling av brannvesenets kjøretøyer nær hensettingsområdet
- Brannslukking. Brannslukkepunkt må planlegges og koordineres med plassering av beredskapsplass og atkomstvei til henstillingsområdet. Krav til vannuttak som for tettbebygd strøk – 20 s/sek ved minimum 1 bar trykk. Antall vannuttak vurderes i detaljprosjektering.
- Det bør vurderes nødvendige tiltak for å ivareta miljø ved brannslukking.
- VIB vil utarbeide beredskapsplan for henstillingsområdet.

Vi anbefaler at Bane Nor tar kontakt med VIB i forbindelse med detaljprosjektering slik at vi er omforent før ferdigstilling av henstillingsområdet.

Med vennlig hilsen

Einar Flogeland  
varabrannsjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur*

**Postadresse:**

Ollebukta 6, 3126 Tønsberg  
Tlf 33 00 36 00  
E-post: [post@vibr.no](mailto:post@vibr.no)  
Org.nr.: 982 847 796  
Bankkonto: 2470.25.42215

**Fakturaadresse:**

c/o Fakturamottak  
Postboks 4228  
8608 Mo i Rana  
E-post: [4228@invoicecenter.net](mailto:4228@invoicecenter.net)

Tønsberg brannstasjon  
Nøtterøy brannstasjon  
Kopstad brannstasjon

Ollebukta 6, Tønsberg  
Kirkeveien 222, Borgheim  
Nykirke

Til Bane NOR  
ved planleggingsleder Markus Vetrhus

Kopi: Tønsberg kommune

### Innspill til det videre utredningsarbeidet av ny toghenstillingsplass i Barkåkerskogen

Vi viser til tilsendt informasjonsbrev og møte ved Tønsberg jernbanestasjon 13. november, hvor det kommer fram at ett av områdene Bane NOR ønsker å konsekvensutrede for toghenstillingsplass, omfatter treningsplassen til Tønsberg Hundeklubb lengst sør i utredningsområdet. Som svært aktiv bruker av dette området, ønsker styret i klubben å tydeliggjøre verdien dette området har for oss.

Tønsberg hundeklubb har leid denne plassen av grunneier Wedel Jarlsberg siden 1950 og for få år siden ble det inngått en ny 50-årskontrakt. Plassen benyttes pr i dag av ca 300 hundeevipasjer, som er betalende medlemmer i hundeklubben. Det er grupper for de ulike hundesportene agility, lydighet, bruks og rallylydighet. Medlemstallet har vært stigende de siste ti årene og Tønsberg hundeklubb er en stor klubb på landsbasis.

Treningsplassen blir svært mye benyttet, jf vedlagte oppsett for bruk i 2018-sesongen. Det er stor etterspørsel etter treningsplassen og arealet utnyttes ofte fullt ut. Om ettermiddagene og kveldene er det daglig faste treninger for grupper med instruktør, på dagtid er det fritrening og i helgene er det kurs, konkurranser og fritrening.

Skogen bak plassen brukes til trening og konkurranser av brukshund-gruppa, samt til lufting av hunder før og etter trening. Også utenom trening er det mange medlemmer som bruker skogen som turområde. Det er i praksis svært sjelden det ikke finnes hunder på plassen eller i skogen i dagslys syv dager i uka.

Treningsplassen omfatter også en klubbhytte med kjøkken, toalett og møterom samt en container og garasje for lagring av utstyr. De siste 2-3 årene har klubben og grunneier lagt ned betydelige ressurser i å oppgradere og utvide treningsplassen til en stor gressbane og en stor grusbane, gjerde den inn osv. Selve treningsplassen har et areal på 3-4 mål.

Grunneier Wedel Jarlsberg utarbeider en reguleringsplan til Tønsberg kommune hvor ønsket er at det på området skal kunne bygges en ny treningshall for hundesport i nordenden av plassen der klubbhuset står i dag. Tanken var at Tønsberg hundeklubb skulle inngå en langtids leiekontrakt for hallen. Dette hadde gitt hundesporten i Tønsberg og resten av Vestfold et stort løft og bidratt til ytterligere rekruttering i årene framover. I planforslaget var tanken å videreføre reguleringen i kommuneplanen til landbruksformål og bevare et belte av skog bak treningshallen som en buffer mot næringsarealene lenger nord.

Hundeklubbens bruk av området inngår i utredningstemaet "Nærmiljø og friluftsliv" i konsekvensutredningen dere skal gjennomføre. Det er svært viktig for oss at dere kjenner til den omfattende friluftsb Bruken i ett av områdene dere planlegger å utrede. Vårt primære ønske er at plassen holdes utenfor utredningsområdet. Det er snakk om et relativt beskjedent areal på anslagsvis fem mål totalt sett, helt i utkanten av utredningsområdet.

Sekundært ønsker vi at utbyggingen tilrettelegger for at hundeklubben kan fortsette sin aktivitet selv om arealet skulle inngå i konsekvensutredningen. Det vil imidlertid skape usikkerhet rundt hundeklubbens framtid og utsette planene om bygging av en etterlengtet treningshall. Det finnes neppe noe tilsvarende område i nærheten av Tønsberg hvor det er mulighet for å tilrettelegge for hundeklubbens aktivitet. I denne sammenheng er det også viktig å understreke vårt behov for gode buffersoner og evt skjerming mot et evt fremtidig jernbaneanlegg.

Vi svarer gjerne på spørsmål som dere måtte ha om våre behov for bruk av det aktuelle området. Vi håper også at vi blir holdt fortløpende informert om avgjørelser som angår plassen vi leier.

Med hilsen

Tønsberg hundeklubb



Marianne Dahlen

leder

Vedlegg: 1

## TRENINGSTIDER, VÅR - HØST 2018

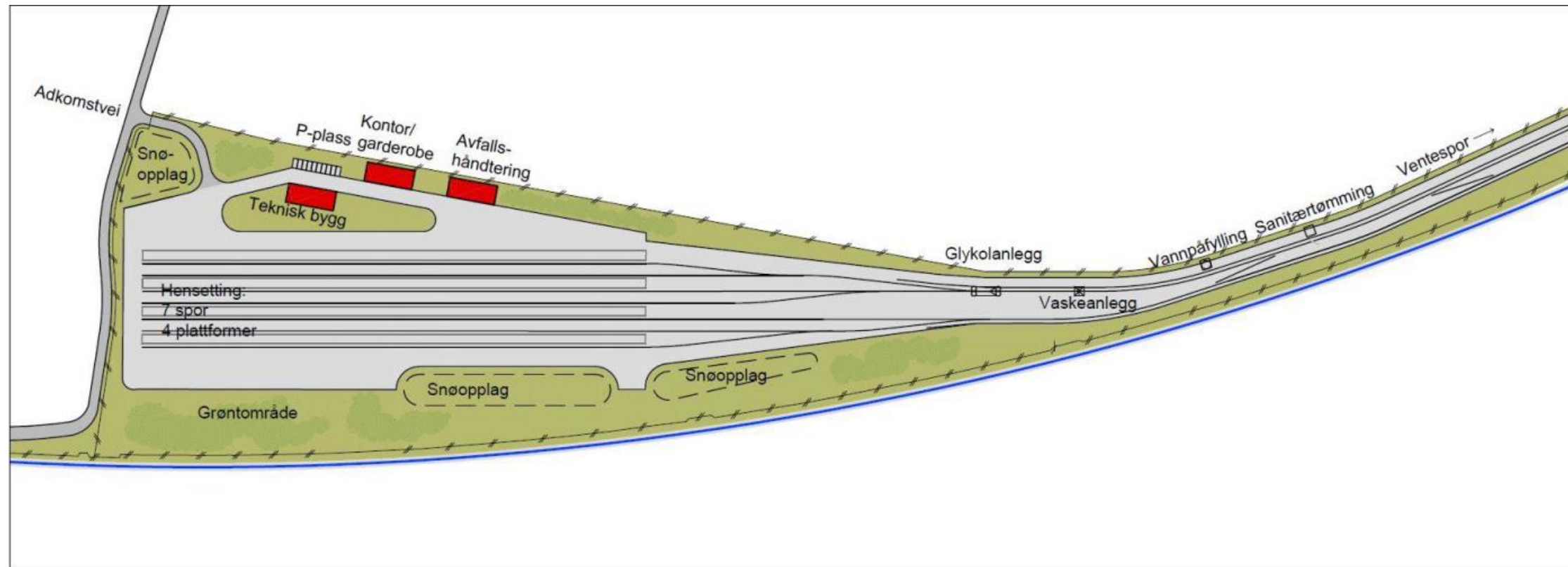
Dagtid	Bane 1 (gress)	Bane 2 (grus sør)	Bane 3 (grus nord)
Mandag	FRITRENING	AG KLASSETRENING m/instruktør Gr. 1 kl. 1730 - 1930 Gr. 2 kl. 1945 - 2145	
Tirsdag	FRITRENING	AG KLASSETRENING m/instruktør Gr. 1 kl. 1515 - 1715 Gr. 2 kl. 1730 - 1930 Gr. 3 kl. 1945 - 2145	
Onsdag	FRITRENING	LP KLASSETRENING kl. 3 og FCI 3 kl. 1730-1945 kl 1 + 2m/instr kl. 20-2130(/2200)	
Torsdag	FRITRENING	RallyLP 1830-2030	BRUKS kl. 1700-2200 -skuddtrening forekommer kl 1700-1830
		kurs	AG kl 3 kl.2000-2200
Fredag	FRITRENING	FRITRENING	
Lørdag	FRITRENING	FRITRENING	
Søndag	FRITRENING	FRITRENING	

nb! fritrening utgår ved kurs eller andre arrangementer!  
sjekk aktivitetsplan på <http://www.tonsberg-hundeklubb.com> for evt. endringer

**From:** Gantenbein Daniel <daniel.gantenbein@mantena.no>  
**Sent:** 7. januar 2019 15:26  
**To:** Postmottak Bane NOR SF  
**Subject:** Høring om togparkering i Tønsberg

Hei

Jeg ser på prinsipskissen for hensettingsanlegget at dere vil plassere vannpåfylling og sanitærtømming på innkjøringen til parkeringen.



**Dette er ikke hensiktsmessig av følgende grunner:**

1. Det er sårbart ved forsinkelser av tog nr.1 som kommer når da tog nummer 2 kommer til riktig tid. Tog 1 vil da sperre for innkjøringen i påvente at tog 1 blir ferdig ved postene. Med dagens anlegg vi har ved stasjon Skien i dag brukes ca. 20 minutter per TP74 for tømning/fylling.
2. Lokfører ville måtte vente med å avslutte sin vakt eller gå videre i tjeneste til tømning/fylling er fullført og togsettet kan parkeres.
3. Slik som det ser ut på tegningen ville man ha lange strek av rør og ledninger mellom teknisk bygg og tømme/fyllestasjonen.

**Forslag:**

Legg uttak for tømning/fylling på hver perrong, da kan togsettet kjøres på plass, lokfører kan reise videre og servicepersonell gjør jobben sin fortløpende.

Tømning/fylling kan da foregå mens personalet gjør andre ting, de slipper å stå ved siden av toget og vente. Dette reduserer kostnader.

Ved forsinkelser av tog vil det ikke påvirke etterfølgende tog.

Legg opp tømmeanlegg slik at det er mulig å koble til lastebil, ved utfall av tømmeanlegget.

Husk å legge opp på riktig sted for dobbelsett på perrongen.

Husk at FLIRT ikke er symmetrisk og ta høyde for at togsettet kan gå feil vei.

Det kunne vært en fordel å flytte vaskeanlegg og glykolanlegg der hvor tømning/fylling er plassert i skissen. Det skal kunne kjøres tog(dobbelsett) fra de nederste 3 spor til vask/avising også når det er parkert tog i de øvre spor.

Ta gjerne kontakt ved spørsmål.

Med vennlig hilsen

**DANIEL GANTENBEIN**

Planlegger

Mantena AS  
Rektor Ørns Gt.32  
3717 Skien

[mantena.no](http://mantena.no)

T (+47) 45503651

Bane NOR  
Postboks 4350  
2308 Hamar

GJENNESTADTUNET 85  
3160 STOKKE  
TLF.: 410 67 532  
VESTFOLD@JORDVERN.NO  
WWW.JORDVERN.NO  
ORG.NR.: 913 061 284

Stokke, 10.02.19.

**Saknr. 201809610 – «Intercity – Hensetting i Tønsbergområdet – Offentlig ettersyn av planprogram».**

Det vises til fremlagt forslag til planprogram for kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet.

Jordvern Vestfold vurderer generelt at både alternativ 3.1. Barkåker nord og alternativ 3.2. Barkåker sør har negative konsekvenser for Barkåker-samfunnet og omkringliggende områder. Jordvern Vestfold vil likevel meget entydig anbefale alternativ 3.2. Barkåker sør. Etter vår vurdering foreligger det flere tungtveiende grunner til å velge dette alternativet og unngå alternativ 3.1. Barkåker nord. Alternativ 3.2. gir et vesentlig mindre samlet arealinngrep og vesentlig mindre tap av meget verdifull dyrket mark. Vi ber Bane Nord vurdere hvordan arealinngrepet og eventuell bruk av matjord og dyrkbar mark kan minimaliseres mest mulig, også ved å vurdere omfanget av det planlagte anlegget.

Jordvern Vestfold vil understreke at det er dyrket mark av meget høy kvalitet i planområdet Barkåker nord. Jordvern Vestfold forutsetter at det i konsekvensutredningen gis en detaljert grundig faglig vurdering av det dyrkede og dyrkbare arealet i alternativ 3.1. Viktige deler av dette arealet benyttes til produksjon av korn og grønnsaker, med gjennomgående meget gode avlinger. Grønnsaksproduksjonen er av særlig betydning da den gir grunnlag for næringsmiddelindustri og verdiskaping i Vestfold.

Jordene i planområdet Barkåker nord har også en hensiktsmessig utforming. Vi forutsetter at den nasjonale jordvernstrategien tillegges vesentlig betydning i videre planprosess. Det samme gjelder foreliggende utkast til regional plan for bærekraftig arealpolitikk i Vestfold (RPBA). Nye skjerpede føringer om å sikre matjordressursene tilsier at kompensierende tiltak skal være en del av videre planarbeid dersom det legges opp til bruk av dyrket mark eller dyrkbar mark. Plan for flytting og bruk av matjord må derfor følge med som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplanen.

Jordvern Vestfold vil videre understreke at alternativ 1 Barkåker nord generelt vil ha negative konsekvenser for friluftsliv, natur og miljø. Tangsrødmarka er et større regionalt skogområde med mange naturkvaliteter og mange brukere. Det er meget

viktig at disse verdiene kartlegges grundig og tilleggs betydning ved den endelige vurderingen av alternativene. Vi finner grunn til å minne om at området Barkåker nord/Tangsrødmarka allerede har måttet tåle betydelige negative konsekvenser som utbygging av ny E18 og igangsatt dobbeltspor Nykirke – Barkåker.

Endelig vil Jordvern Vestfold anmode om at det i planprogrammet tydelig slås fast at transportsystem og infrastruktur knyttet til de to alternativene vurderes grundig. Jordvern Vestfold vurderer at alternativ Barkåker 3.2. har vesentlig bedre veisystem og infrastruktur til å betjene et anlegg for hensetting (togparkering). Alternativ Barkåker 3.1. mangler veisystem og infrastruktur. For lokalsamfunnet Barkåker vil alternativ 3.1. Barkåker nord kunne gi en vesentlig større belastning, blant annet økt trafikk og støy m.m.

Jordvern Vestfold ber om å bli orientert om den videre prosessen. Vi kommer tilbake med detaljert uttalelse når konsekvensutredningen foreligger.

Jordvern Vestfold vil til slutt understreke betydningen av at det eksisterende jernbanesporet Barkåker – Nykirke i størst mulig grad tilbakeføres til jordbruksformål når det nye dobbeltsporet er tatt i bruk på denne strekningen. Vi forutsetter at Bane Nor er seg bevisst dette ansvaret, jf. den nasjonale jordvernstrategien.

Med vennlig hilsen

Jordvern Vestfold

Dag N. Kristoffersen, leder

**Kopi:**

**Tønsberg kommune**

**Vestfold fylkeskommune**

**Fylkesmannen i Vestfold**





# Barkåker Idrettsforening

Barkåkerveien 66

3157 Barkåker    [www.barkåker.no](http://www.barkåker.no)

Barkåker Idrettsforening

## Kommentarer til InterCity- prosjektet Vestfoldbanen – Hensetting i Tønsbergområdet.

### Barkåkerskogen/ Barkåker syd.

Barkåker IF har sitt idrettsanlegg på nordsiden av dette området. Vi er meget klare på at enhver virksomhet som etablerer seg slik at det vil gi begrensninger for bruken av idrettsanlegget ikke kan aksepteres. Dette gjelder både i anleggstiden og i senere bruk av ferdigstilt anlegg. Vår virksomhet er av et slikt mangfold at det vil kreves store buffersoner. Anlegget vårt er i stadig utvikling slik som samfunnet ellers. Derfor er viktig at nye etableringer i området tar hensyn til at vårt anlegg kan utvikles videre. Et eksempel er at fotballer kan spilles inn i området. Et annet eksempel er at et nært hensettingsanlegg kan sette en varig stopper for utvidelse av sentrumsfunksjoner som skole eller idrettsanlegg sørover.

Støy er også noe som kan påvirke vår virksomhet.

BIF har ingen aktiviteter som utøves i området. Mange av våre medlemmer bruker deler av området til rekreasjon. Barkåker Skole og Barkåker Barnehage har mange av sine uteaktiviteter i området.

I midlertid er kunstgressbanene og skoleområdet svært viktige lekeområder på dager og kvelder samt at nesten all vår idrettsaktivitet skjer der.

Et hensettingsanlegg reduserer den visuelle opplevelsen av Barkåker dersom det kommer tett innpå. Det kan redusere kvaliteten og trivselen for området mot nord. Den svært vanlige sønnavinden blir mer merkbar på en fotballbane uten skog eller høye bygninger mot sør. Dette er argumenter for en bred hensynssone i form av et skogbelte mot tettsted og fotballbaner.

Anlegget bør ikke få adkomst via Barkåkerveien. Økt trafikk i Barkåkerveien vil være negativt for tettstedet Barkåker.

### Skottebakken

Området er i bruk av våre medlemmer til rekreasjon året rundt. Det er viktig at det er tilgjengelighet fra Jareteigen-området til Brekksogen over dette området. Det kjøres skiløyper i området, disse knytter sammen et stort løypenett i Tønsberg og Horten.

Kontoradresse: Sporveien 7 3157 Barkåker. TLF 33 00 31 00 - 901.98250    Org.nr 971.316.802 Leder: Even Cudrio, <a href="mailto:even@evencudrio.no">even@evencudrio.no</a> mob 901.98250 Faktura adresse: <a href="mailto:irene@evencudrio.no">irene@evencudrio.no</a> – Sporveien 7 3157 Barkåker
--



# Barkåker Idrettsforening

Barkåkerveien 66

3157 Barkåker [www.barkåker.no](http://www.barkåker.no)

## Brekkeskogen

På Barkåker er skogen en viktig kvalitet for stedet. Spesielt Brekkeskogen brukes av våre medlemmer. Området er stort, sammenhengende turområde og er hele året et meget viktig for beboere i Horten og Tønsberg kommuner. Trivsel og folkehelse er viktige begreper i denne sammenhengen. BIF har lagt ned mye arbeid i turløypa BREKKESLØYFA som er en lysløype. Det er også andre merkede turløyper i området samt et nettverk av stier og veier. Barkåker IF og Horten O-klubb har o-kart over Brekkeskogen og Tangsrød. Området blir således benyttet til orienteringsløp. Det vil for beboere i Barkåkerområdet være svært uheldig med en etablering i Brekkeskogen.

I dette området vil støy – støv og lys være en belastning for brukere.

Adkomst til anlegget vil måtte komme i konflikt med Brekkesløyfa. Adkomst via Barkåkerveien kan ikke aksepteres grunnet trafikkbilde. Adkomst via Undrumveien vil medføre at veien må legges inn i turområdet.

Anleggsperioden vil være en stor belastning for brukere av området.

## Konklusjon:

Barkåker IF ser ingen av alternativene som positive for utvikling av tettstedet. En uheldig utforming av Barkåker syd kan medføre at sentrumsområdet preges av en fremmed aktivitet.

Områdene nord for Barkåker er hele året meget viktige rekreasjonsområder for befolkningen i Horten og Tønsberg Kommuner.

Barkåkerfolket vet av erfaring at anleggstiden er en stor belastning for de mest berørte. Ved valg av løsning er det derfor svært viktig at anleggsperioden gjennomføres i samarbeid med berørte parter. Og i henhold til strenge regler for entreprenører vedrørende støy, støv og lys.

Even Cudrio

Leder i Barkåker IF

Kontoradresse: Sporveien 7 3157 Barkåker. TLF 33 00 31 00 - 901.98250 Org.nr 971.316.802  
Leder: Even Cudrio, [even@evencudrio.no](mailto:even@evencudrio.no) mob 901.98250  
Faktura adresse: [irene@evencudrio.no](mailto:irene@evencudrio.no) – Sporveien 7 3157 Barkåker

Bane NOR SF

Postboks 4350  
2308 HAMAR

Saksbeh./tlf.nr.: Rune Garberg/90080853  
Deres ref./Deres dato: 201809610-2/ 07.01.2019  
Vår ref.: 17/00309-8  
Vår dato: 30.01.2019

## Høringsuttalelse - Offentlig ettersyn av planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet - PlanID 90020

Statnett viser til varsel datert 07.01.2019 med melding om oppstart av kommunedelplanarbeid og høring av planprogram for nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet.

Bane NOR kunngjør oppstart av arbeid med kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning. Samtidig legges forslag til planprogram ut til offentlig ettersyn og sendes på høring. Bane NOR planlegger etablering av nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet. Planarbeidene er forankret i Nasjonal transportplan 2018-29. Planprogrammet er en «plan for planleggingen», og angir hvilke lokaliseringalternativer og temaer som skal utredes i konsekvensutredningen. Planprogrammet redegjør også for hvordan planprosessen skal gjennomføres. Etterfølgende kommunedelplan med konsekvensutredning skal fastsette lokalisering av det nye hensettingsanlegget.

Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Tønsberg kommune. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg i kommunen.

- 300 kV transmisjonsnettledning Hof-Tveiten
- 300 kV transmisjonsnettledning Rød-Tveiten
- 420 kV transmisjonsnettledning Rød-Hasle
- Tveiten transformatorstasjon
- Teigen muffestasjon

Vedlagt er et oversiktskart over våre anlegg.

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til drift og utvikling av Statnetts anlegg. Statnett har følgende merknader.

### Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Det ene foreslåtte planområdet som skal utredes, Barkåker nord, krysses av eksisterende 420 kV transmisjonsnettledning Rød-Hasle. Transmisjonsnettledningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf energilovens § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens regler, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at transmisjonsnettledninger og transformatorstasjoner i en kommunedelplan ikke skal inntegnes som et planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H\_740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttet opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene: *Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen uten avtale med netteier. Alle tiltak i terreng og alt anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.*

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet langs denne transmisjonsnettledningen er totalt 38 meter, 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører oppfylling av terrenget som igjen fører til redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

### **Anleggsarbeid nært høyspentanlegg**

Anleggsarbeid nært spenningsatte anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter fra ytterste strømførende fase på ledningen.

Statnett som ledningseier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befarings og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som er vedlagt her.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spenningsatt.

Når det gjelder ROS-analyse ber vi om at denne gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring.

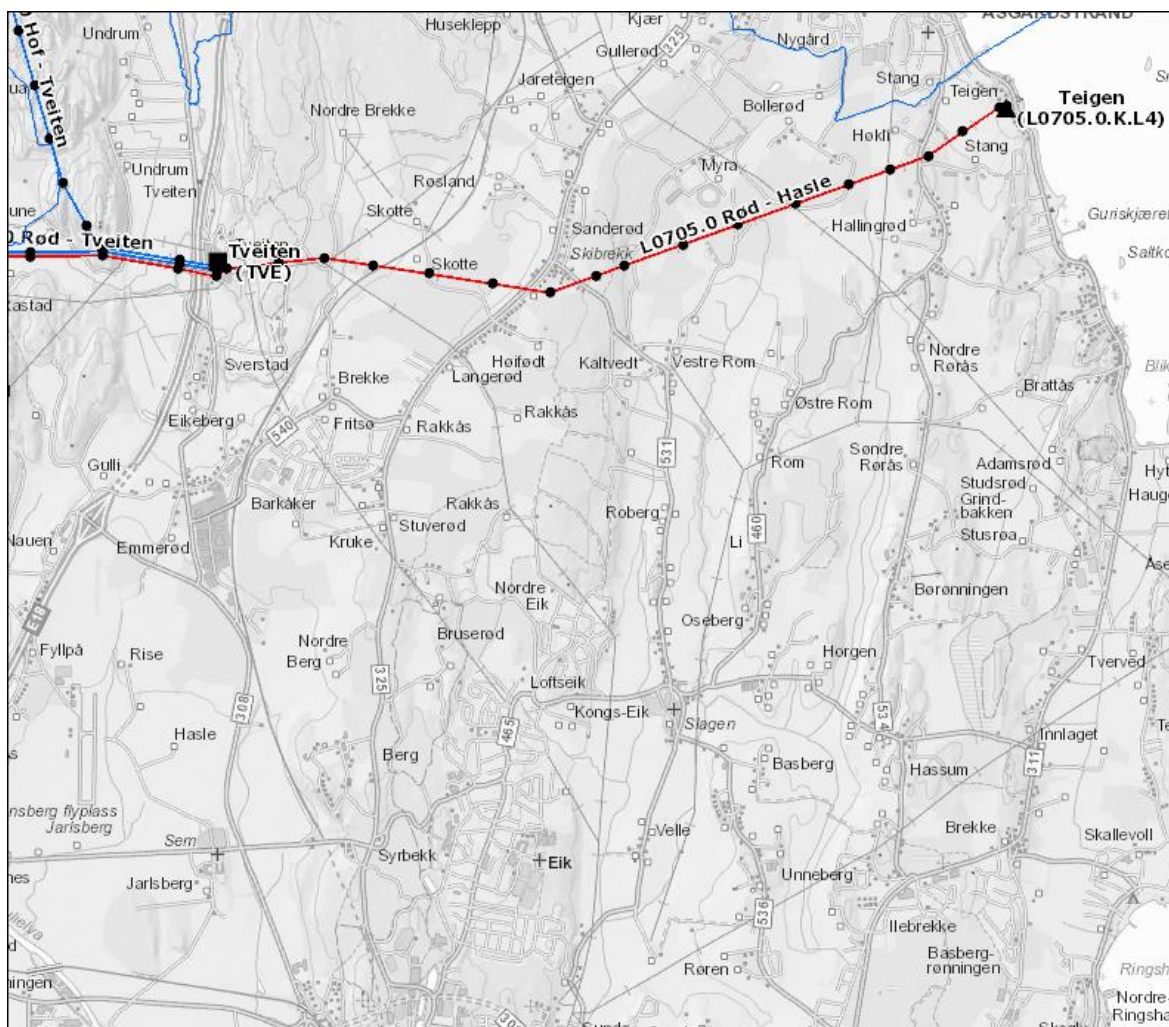
Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad  
Seksjonsleder – Eiendomsforvaltning og skog

Rune Garberg  
Rådgiver eiendomsforvaltning

Kopi til: NVE – Norges vassdrags- og energidirektorat



Oversiktskart: Statnetts anlegg i Tønsberg kommune

Tønsberg, 15.02.2019

### **Høringsuttalelse togparkering – Tønsberg Næringsforening**

InterCity utbyggingen gjennom Vestfold vil være av stor viktighet for regionens næringsliv, den vil binde sammen arbeidsmarkedet fra Grenland til Oslo.

Tønsberg Næringsforening kunne nok i større grad sett for seg seg at man hadde funnet et annet område enn de to som er foreslått på Barkåker.

Anlegget blir i størrelsesorden på 60 dekar. Det skal være plass til å parkere de 14 enkle togsettene som skal brukes til og fra Tønsberg stasjon. Hvert av disse enkle Flirt-settene er 110 meter. Dette vil ta store arealer, men vi leser også i høringen at anlegget skal ligge i nærheten av Tønsberg stasjon. Så her er det hensyn som må tas med tanke på praktiske løsninger for Bane Nor.

Barkåker har stort potensiale for fremtidig bo og næringsutvikling ved siden av av å være en av infartsårene til Tønsberg by.

Vi håper Bane Nor ser etter andre løsninger, men vi er også tydelige på at vi ikke ønsker forsinkelser i prosessen da vi trenger InterCity gjennom vår region så raskt som mulig, og ikke senerer enn planlagt tid: 2025.

Med vennlig hilsen  
Tønsberg Næringsforening  
Heidi Skjeggerød  
Daglig leder

Høringsuttalelse FAU, Barkåker skole.

FAU på Barkåker skole mener at det er behov for å legge jernbaneparkeringen så langt unna skole, idrettsanlegg og friluftsområder som mulig. Det vil si så sydlig som mulig i sør-alternativet og så langt unna skoleområdet og friluftsområdet (lysløype) som mulig på nord-alternativet. Dersom jernbaneparkeringen blir lagt helt oppe i idrettsanlegg og skole vil det hindre videre tettstedsutvikling i området og dermed også forringe mulighetene til å videreutvikle området som et barnevennlig område. Barkåker er allerede et sted hvor det bygges mye, og det vil være større behov for plass til barn og unge om utviklingen fortsetter. Det er blant annet ingen andre områder hvor det er mulighet for å utvide idrettsanlegget med baner eller hall.

En annen ting man må vise hensyn til er byggeprosessen. Sikkerheten til barna må være i høysetet. Per i dag bygges det mye på vestre side av Barkåkerveien, noe som gjør planoverganger og barns krysning av veien av viktig prioritet. Dette skal ikke bare hensyntas i skoletid, men også på ettermiddager og kveld. Barkåker er stort nok til at det blir litt avstander å gå, men likevel lite nok til at barn kan gå til venner. Tungtransport i nærmiljøet vil være en risiko for bevegelsesfriheten og dermed minske tilgangen til idrettsanlegget og sosialt samvær. I dagens samfunn hvor fysisk aktivitet og sosial interaksjon ansikt til ansikt blir mindre og mindre er det viktig å beskytte mulighetene barn har til å utfolde seg.

Vi mener også at det er viktig at Bane Nor her foretar barnetråkk i begge områder for å kartlegge hvor bruken ligger for barn i dag. Kartmarkering fra eldre elever vil ikke være nok, da det også er småbarn helt nede i barnehagen som aktivt bruker området sammen med familien.

Alt i alt mener vi at å legge togparkeringen så langt sør som mulig i søralternativet er best da det gir minst mulig innvirkning på lokalområdet både på lang sikt, og i selve byggeprosessen.



Banenor

[Postmottak@banenor.no](mailto:Postmottak@banenor.no)

[Markus.Vettrhus@banenor.no](mailto:Markus.Vettrhus@banenor.no)

**Innspill til forslag til planprogram**

**25.02.2019**

**Barkåker Syd**

**Fra: Format Eiendom på vegne av grunneier i nord, Gbnr 58/1, Håvard Undrum**

**Kopi: Hjemmelshaver, Håvard Undrum**

Format Eiendom har en avtale med grunneier om å utvikle parsell av gbnr 58/1 på ca 60 mål, hvorav 40 mål er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Totalt er det satt av 180 mål til næring inkludert området til Jarlsberg hovedgård. Mao er det et betydelig næringsområde igjen selv om Barkåker syd skulle bli valgt til hensettingsområde.

Vi samarbeider med Jarlsberg Hovedgård om i fellesskap å regulere arealene til næring fram til prosessen ble stoppet av planen om hensettingsområde. Vårt mål er å etablere et næringsområde med tilsvarende formål som i dag er blitt et svært vellykket område på vestsiden av dagens jernbane, dvs en kombinasjon av lager, produksjon og kontorer.

Vi planlegger å selge næringsstomter og/eller bygge for utleie til lokale bedrifter. Det i dag mangel på næringsområder i Tønsberg og vi anser området som et attraktivt sted å etablere seg. Beliggenhet i forhold til E18, sentrum og ikke minst dagens næringsområdet er gunstig. Det er lett tilgjengelig for bil, buss og sykkel. Det er svært mange som bor i relativt kort avstand til området som gjør det attraktivt for bedrifter med god tilgang på arbeidskraft i nærområdet. Det er derfor viktig for oss og for næringslivet i Tønsberg at det i planleggingen tas hensyn til arealer og funksjoner på arealer som ikke benyttes til jernbaneanlegg for at disse skal kunne fungere som gode næringsområder. Det oppfordres derfor til tett og jevnlig dialog med Jarlsberg hovedgård og oss, allerede i denne planfasen slik at vi kan komme med synspunkter ved veivalg som blir tatt i planleggingen. Ved siden av arrangeringsmessige spørsmål kan det også gjelde tema som samordning av behov for infrastruktur som vann, el og vei, sykkelvei etc. Vurdering av adkomst i sør og nord, eller en kombinasjon, samt nødvendig størrelse på gjenværende næringsarealer blir sentralt i dialogene framover.

Det kan også være gjelde samordning av energiplanleggingen. Vi jobber i dag med ulike løsninger for bruk av solfangerenergi både i våre næringsprosjekter og i boligprosjekter. Det kan være interessant også for Bane nor som har lange perspektiv og opptatt av energiplanlegging i tråd med det som står skrevet om lavenergisamfunnet. Vi samarbeider med NMBU og Anergy AS som har utviklet et slikt system. Energien fanges, lagres og brukes lokalt. For eksempel i forbindelse med vasking av tog med varmtvann er det høyaktuelt og en stor mulighet for å spare energi.

Konkret til planprogrammet mener vi at hensynet til pågående planprosess for næringsområdet, forankret i kommuneplanens arealdel, må markeres tydeligere. Det må også framgå tydeligere av medvirkningskapittelet at det vil pågå en prosess/dialog i grunneiere som planlegger utviklingen av Tønsbergs mest betydelige næringsområde i tiden som kommer.

Vennlig Hilsen



Andreas Hojem Olsen

Format Eiendom as

Sem, 25.02.2019

**From:** Dehli, Yngve W (GE Healthcare) <yngvew.dehli@med.ge.com>  
**Sent:** 8. januar 2019 09:17  
**To:** Postmottak Bane NOR SF  
**Subject:** togparkering togparkering + forslag til bygging

Hei !

Hoper dere har tid til å se på dette , Det gjelder togparkering i Tønsberg Barkåker.

Det passer sikkert ikke for noen å få en slik stor parkering som nabo .  
Det er jeg helt enig i , Det er veldig trist at naboer og lokal miljøet blir kjørt over i kjent statlig stil .  
Er Selv veldig glad i natur området i brekke skogen som består av en fin lysløype . som nå blir  
forvandlet til et visuell fylling.

Først ødela staten favorit tur området mitt i ørje med vind mølle park og nå dette .

Regner ikke med at det teller noen hva arbeider klassen sier om å ikke bygge det her .  
Men siden dere kommer til å bygge . hva med å bygge den visuelt ute av syne !

Forslag :

Bygge en nedsenket tog garasje med kombinert verksted helt ute av syne kun inngang . på toppen er  
den i plan med naturen ellers med eks en park eller bare plen på toppen fotball baner..

skulte service innganger . parkering til anlegget under bakken det også.

Neste : kunne bruke det 14 togsettene som eks nød bunker for folket i tønsberg ved ekstreme  
hendelser vær eller andre ting .

Når tog garasjen er under oppbygging ta data lager sammtidig under bakken.

Pris ! ja det blir dyrt men utrolig bra

Hilsen  
Yngve våge Dehli  
Fresjestien 5  
3157 barkåker

<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/togparkering-hensetting/innhold/2018/informerer-naboer-om-togparkering/>

**From:** Sunde Simen Slette  
**Sent:** 16. januar 2019 11:47  
**To:** Øivind Andresen  
**Cc:** Vetrhus Markus  
**Subject:** SV: Barkåker

**Follow Up Flag:** Følg opp  
**Flag Status:** Completed

Hei!

Bekrefter mottatt e-post. Videre sender meldingen fra deg til planleggingsleder Markus Vetrhus.

Send oss gjerne en høringsuttalelse her:  
<https://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/togparkering-hensetting/innhold/2019/horing-om-togparkering-i-tonsberg/> (Her finnes også forslag til planprogram med kart og øvrige vedlegg).

Med vennlig hilsen,

Simen Slette Sunde  
Kommunikasjonsrådgiver

**Bane NOR**  
Plan og utredning/InterCity  
Telefon: 958 08 483  
E-post: [simen.slette.sunde@banenor.no](mailto:simen.slette.sunde@banenor.no)

---

**Fra:** Øivind Andresen <oivind@tunseiend.no>  
**Sendt:** onsdag 16. januar 2019 11:41  
**Til:** Sunde Simen Slette <Simen.Slette.Sunde@banenor.no>  
**Emne:** VS: Barkåker

Ane  
Att. Simen Sunde.

Ref til vår tlf. samtale hvor jeg refererte til min samtale med formannen i Barkåker Vel, Vegard Tveit.

Ved at Bane Nor skulle velge å legge sitt anlegg i syd og eventuelt båndlegger hele D 14 vil det ha positive konsekvenser for skole og idrettsanlegg ved at det kan legges en buffersone mot dette. I forrige kommuneplan ble D 12 godkjent. Dette er et område som i sin tid fikk lagt inn VA anlegg og satt av den 4 arm i rundkjøringen til Barkåker.

Ved at D12 skulle bli aktuelt igjen og D 14 blir til Bane Nor's bruk vil det bety at den trafikk fra Fergene ikke vil gå igjennom Barkåker sentrum, men bli da naturlig loset ut til E 18 fra Horten/ Borre og inn til D 12 direkte fra E 18.

Dette er klart en fordel. (Se vedlegg)

Dette til orientering!

Med vennlig hilsen  
Barkåker Syd as v/Øivind Andresen.

NB. Både ordfører Petter Berg og vara Bent Moldvær er informert.

## Hensetting i Tønsbergområdet.

Viser til forslag om utredning av tog hensettingsplass i Tønsberg.

Sem Grunneierlag er sterkt i mot å beslaglegge enda større arealer av Røsland skogen. Den delen Bane Nord kaller Skotte bakken.

Vet ikke hvorfor Bane Nord har døpt om navnet på Røsland skogen til Skotte bakken. Men vil anta at det er tatt fra den eksisterende trasse.

Vestfoldbanen stiger jo fra Barkåker og til Jareteigen brua ,som er banens høyeste punkt i mellom Skien og Drammen.

Men denne stigningen har aldri gitt navnet Skottebakken til skogsområdet til Røsland gårdene.

Området som Bane Nord ønsker utredet til toghensetting er en unik biotop for hjorteviltet. Beslaglegges det mere arealer i dette området, er vi sterkt bekymret for at dette fordriver hjorteviltet fra området.

Det som blir igjen av skog blir desverre for oppstykket og lite arealer til at hjorteviltet vil trives og få ro.

Grunnforholdene tilfredstiller nok Bane Nord. Men skal denne besparelsen i forhold til andre lokaliseringer gå foran ødeleggelsene dette vil medføre for hjorteviltet. Det blir årlig felt elg , og mange rådyr i denne skogen.

Det er ørret i bekkene her, og fare for forurensing fra service og av ising.

Barkåker syd er det området som ødelegger minst i forhold til vilt, rekreasjon og turløyper i området. Grunnforholdene tilsier dyrere etablering på Barkåker syd. Men her er området omdisponert til industri, og blir derfor bebygget uansett.

I nord er det en unik biotop for vilt, og rekreasjon. Det svekker også økonomien for grunneierne . Tapte inntekter i all fremtid og verditap på eiendommene.

Det er planlagt viltovergang og dette blir den eneste muligheten for vilt å krysse vestfoldbanen i Tønsberg kommune. Nå skal det planlegges henstillingsplass med service funksjoner helt inn til viltovergangen. Dette er tragisk og en katastrofe.

Barkåker nord må derfor skrinnlegges.

Sem Grunneierlag Sone 2 v/Formann Per Almenning

**From:** Elin Christoffersen <elinchri@hotmail.com>  
**Sent:** 25. januar 2019 23:23  
**To:** Postmottak Bane NOR SF  
**Subject:** «Saksnr. 201809610. InterCity – Hensetting i Tønsbergområdet – Offentlig ettersyn av planprogram»

Jeg sitter nå å føler jeg lever i et mareritt. Nå har vi kjempet mot kommunen for å få beholde skogen vår. De tok heldigvis til fornuft. Så da kommer banenor trampende inn og tenker at da er det jo ledig for en vaskehall! Er det meningen at vi som bor her skal le eller grine? Min familie bor i Sporveien og vil bli berørt uansett. Men det gjør at jeg sitter på førstehånds informasjon om hvor mange som bruker skogen daglig. Empati finnes nesten ikke lengre.. Å kunne sette seg inn i hvordan andre mennesker opplever ting er blitt veldig vanskelig. Og ihvertfall hvis man dingler med makt og penger foran nesa. Nå ønsker dere å bidra til at Barkåker blir pakket inn mellom jernbanetog og industribygg. Kan man få ødelagt et lokalsamfunn mer enn det dere prøver på nå? Ja, sikkert litt til. Men dere gjør en sabla god jobb. Langs hele den lange togstrekningen fra Oslo er det kun plass til vaskehall for tog inntil vår flotte skog og vårt lokalsamfunn???

Og det som vi kan velge mellom er bl.a «lett» during når man kommer hjem fra jobb/skole eller mens barna er på skole/bhg.. hmm.. det har vel aldri vært lett å velge mellom pest og kolera. Så jeg har bare en ting igjen å be dere om. Se dere i speilet og spør om dere ville bodd her med barna deres? Vær så snill og la oss beholde skogen vår. La oss beholde et blomstrende tettsted. Se menneskene som bor her. Naturen som er her. Sett trivsel, samhold, barn, familier, natur og livsglede foran økonomi.

Mvh.  
Elin Christoffersen  
Barkåker

## **Togparkering og dobbeltspors høyhastighetsbane på Jarlsberg flyplass.**

Nå har myndighetene sagt sitt, ingen jernbanespor ut på Nøtterøy. Da er saken klar.

### **Legg jernbanestasjonen på Jarlsberg flyplass.**

Korteste vei for jernbanen, rett linje fra Barkåker til Sem og bedre grunnforhold enn den ustabile grunnen på nuværende trase langs Semslinea. Et stort område med gode utbyggingsmuligheter.

Kan beholde dagens jernbanestasjon i byen. Folk som kommer dit med buss, sykkel eller gående blir transportert på dagens eksisterende dobbeltspor/ tunell enten på skinner eller asfalt (selvgåened buss eller tog) opp til Jarlsberg. Ingen trafikkproblemer. Den gamle østre skinnegangen kan asfalteres og brukes av ambulanseskjøretøy mellom sykehuset og Kjellekrysset/legevakta, trenger bare en enkel modifisering så har man en egen snarevei i rushtiden.

Tønsberg kan ikke ekspandere mot sør og øst, så framtidig utbygging av byen vil komme mot nord og vest. Ser man litt inn i framtida vil stasjonen på Jarlsberg kanskje ligge midt i byen. Sammenslåing med Re kommune i 2020 vil også være med å trekke tyngdepunktet i samme retning. Stasjonen vil også tiltrekke seg næringsvirksomhet og skape mange arbeidsplasser.

Stasjonen vil også ligge midt i blinken for den nye tunnel/ bruforbindelsen med Nøtterøy.

La oss få en flott jernbanestasjon vi kan være stolte av, og som er lett tilgjengelig for alle. Vi trenger store arealer til økende pendelparkering. Sandefjord og Skoppum må ikke være først ute med ideen om å bygge sidespor for container og cargo skipping mellom tog og bil. Jarlsberg har en flott beliggenhet til E-18 og Borgeskogen for å nevne noen. **Bane Nord trenger også sidespor for parkering av togmateriell.** Alt dette vil skape mye aktivitet og mange arbeidsplasser.

Samtidig vil den gamle stasjonen være i dagelig bruk i uoverskuelig framtid, ikke bare som et kulturminne. Her er en vinn vinn situasjon.

Toget går korteste og raskeste vei, minst nedbygging av matjord og prisen for riving av bygninger blir minimal.

- 1. Togparkering og jernbanestasjon på samme plassen.**
- 2. Beste kommunikasjon med sentrum: Buss/ taxi eller matetog på eksisterende spor Barkåker – Tønsberg. Ingen kø i ”rushen”.**
- 3. Slipper å rive nye flotte bygninger på Kjelle. Fly-hobbyklubben flytter enkelt til Gjeiteryggen eller Ryggeflyplass.**



- 4. Ingen sving på jernbanesporet. Tog som ikke skal stoppe på stasjonen kan passere i stor hastighet.**
- 5. Store utbyggingsmuligheter uten å legge beslag på ny matjord.**

**Ha en fin dag.**

**Mvh.**

**Torgeir Myrvang.**

**Høringsuttalelse**

**Hensettingsanlegg i Tønsberg**

Barkåker velforening

## **Sammendrag**

I denne høringsuttalelsen fra Barkåker velforening, på vegne av Barkåkers befolkning, diskuteres alternativene til hensettingsanlegget i Tønsberg. Det legges vekt på trafiksikkerhet, ulykker, rekreasjon- og friluftsområder og forurensning, som vi mener må komme tydelig frem i Bane NORs konsekvensutredning. Plassering i SØR kommer i nærhet av idrettsanlegg, barnehage, skole og boligområder, noe Barkåkers befolkning er kritiske til. Plassering av anlegget i NORD kan komme i nærhet av tur- og rekreasjonsområder dersom dette blir i den vestlige delen. Dette er uaktuelt for Barkåker-folket. Den østlige delen av NORD er mer aktuell, ettersom dobbeltsporet fungerer som et skille mellom hensettingsanlegg og rekreasjonsområde. Dessuten vil plassering i den østlige delen av NORD gjøre minst mulig skade på lokalmiljøet på Barkåker!

## **Introduksjon**

I Barkåker velforenings høringsuttalelse vil vi påpeke de negative konsekvensene som et hensettingsanlegg kan ha på Barkåkers lokalmiljø. Vi mener at vi er trent opp i et hjørne hvor vi får valget mellom to onder. Det er forskjellige meninger om hva som er viktig for Barkåkers befolkning, og vi opplever at vi taler på vegne av de fleste innbyggerne i vår uttalelse. Nedenfor presenteres konsekvenser ved de ulike alternativene for hensettingsanlegget (NORD og SØR), som vi mener må tas med videre i konsekvensutredningen. Avslutningsvis konkluderer vi med hvor vi ønsker anlegget plassert.

## **Barkåker NORD**

### **1. Under bygging (trafikksikkerhet og forurensning)**

Det er to bekymringer som melder seg under bygging dersom hensettingsanlegget kommer på Barkåker NORD.

For det første stilles det spørsmål om *trafikksikkerheten*. Det vil være store mengder med masser som skal transporteres inn og ut av anleggsområdet med lastebiler. I den forbindelse er vi interessert i å vite hvor denne trafikken blir belastende. I varslingskartet til alternativ NORD har Bane NOR stiplet rundt to veier som går inn til området. Sør-øst på varslingskartet vises det ene alternativet: veien som går fra fylkesvei 540 forbi Fritzø gård (Barkåkerveien). Øst på varslingskartet vises det andre alternativet: veien som går fra fylkesvei 325 ned til Skotte gård (Hortensveien). Vi er kritiske til at det skal fraktes masser med tungtransport til anleggsområdet på disse veiene. Barkåkerveien er en miljøgate og er laget for å redusere trafikken gjennom Barkåker sentrum. Dette er også skolevei for mange barn som går på Barkåker skole. De to fotgjengerovergangene ved henholdsvis Kiwi og gamle stasjonsbygget på Barkåker er mye brukt. Vi er kritiske til at Bane NOR skal bruke veien ned til Skotte gård fra fylkesvei 325 for ankomst til anleggsområdet dersom dette fører til at trafikken vil gå på Barkåkerveien. Vi vet allerede at en anleggsvei til det nye dobbeltsporet blir anlagt fra gamle E18 gjennom Sverstad gård som krysser lysløypa og rekreasjonsområdet nord på Barkåker. Her må det være hensiktsmessig å benytte seg av samme vei slik at all anleggstrafikk blir lagt til samme område. Hvis trafikken som går ut på

gamle E18 via Sverstad gård skal gå sørover på Undrumveien (fylkesvei 650) og forbi Gulliveien (tilstøtende fylkesvei 650), vil dette påvirke boligområdene der negativt.

For det andre er vi kritiske til *forurensning*, i form av støy og støv fra transport av masser. Forurensningen som oppstår under transporten vil være svært merkbar for turgåere i deler av lysløypa. Støy-, støv og evt. annen forurensningsproblematikk må derfor komme tydelig frem i Bane NORs konsekvensutredning. Dette kommer til å være verst dersom hensettingsanlegget kommer på vestsiden av det nye dobbeltsporet, ettersom avstanden mellom det nye dobbeltsporet og rekreasjonsområdene i Brekkeskogen er vesentlig mindre enn avstanden mellom dobbeltsporet og østgrensen i varslingskartet. Vi mener at en byggeperiode på tre til fem år vil være til sjenanse i det mye brukte rekreasjonsområdet i Brekkeskogen.

Bane NOR legger allerede beslag på store områder i NORD-alternativet når de lager anleggsveier, nytt dobbeltspor og deponier til masser. Derfor bør det tas ekstra hensyn for å unngå negative konsekvenser for dyreliv i området og folket som ferdes der.

## **2. Etter bygging (forurensning)**

Hensettingsanlegget vil bli liggende i nærheten av Barkåkers flotte rekreasjonsområde. Et anlegg liggende på vestsiden (Brekkeskogen) av dobbeltsporet vil avgi støy og lys. Når man går tur i skogen ønsker man fred og ro, ikke during fra tog eller støy fra vaskeanlegg. Skulle anlegget bli liggende på østsiden (Skottebakken) av dobbeltsporet, vil man bli mindre påvirket av den lyd- og lysforurensningen som måtte komme derfra. Dobbeltsporet vil til en viss grad fungere som et skille mellom hensettingsanlegget og rekreasjonsområdet.

I NORD er det et rikt dyreliv både til lands og til vanns. Sverstadbekken er for eksempel sårbar for forurensning, ettersom sjøørreten gyter der. Et vaskeanlegg og avisingsanlegg inne på hensettingsanlegget medfører bruk av kjemikalier som ikke bør komme på avveie. Barkåker velforening på vegne av Barkåker-folket mener det er viktig at det kommer tydelig frem i en konsekvensutredning at det vil bli gjort tiltak for å forhindre forurensning av Sverstadbekken og nærliggende områder.

## **Barkåker SØR**

### **1. Under bygging (trafikksikkerhet og forurensing)**

I likhet med alternativ NORD, er det også bekymringer knyttet til *trafikksikkerhet* og *forurensning* ved alternativ SØR. Barkåker SØR ligger nærmere skole og idrettsanlegg. Dette er hovedargumentet for å ikke bruke Barkåkerveien som adkomst til hensettingsanlegget. Det ferdes barn og voksne i områdene til skolen og idrettsanlegget fra klokken 07 om morgenen til klokken 22 på kvelden. Derfor må transport av masser gjennom Barkåker sentrum unngås. Det mest fornuftige alternativet til å transportere massene inn og ut fra området vil være å benytte seg av undergangen til jernbanen sør for Barkåker industriområde. Da unngår man trafikken inn på Barkåkerveien.

Støy og støv fra transport av masser vil også minske ved at dette blir transportert fra sydsiden og ikke via Barkåkerveien. Støy fra både transport av masser og selve byggingen vil påvirke skolehverdagen til elevene på Barkåker skole, barnehagebarn og de som bruker idrettsanlegget. Støv vil påvirke hverdagen til elever som er ute i skolegården, barnehagebarn som er ute og leker og det vil påvirke barn og voksne som benytter seg av idrettsanlegget. Her er det mye aktivitet som må tas hensyn til.

### **2. Etter bygging (forurensing og ulykker)**

*Forurensing* fra hensettingsanlegget i form av støy, støv og partikler fra både vaskeanlegg og avisingsanlegg er vi er kritiske til. Skulle hensettingsanlegget komme langt nord på området som er satt av på varslingskartet, vil det grense helt inntil idrettsanlegg, barnehage, skole og bebyggelse. Slike sentrale samlingssteder betyr stor aktivitet fra tidlig til sent. Vi ønsker ikke hensettingsanlegget her da støy og støv til enhver tid vil være til uro og sjenanse for folk som er i området.

Avising vil foregå med glykol som er et giftig stoff ingen vil ha i områdene som barn og voksne oppholder seg i. Kjemikalier fra vaskeanlegget vil muligens avgi partikler som kan komme på avveie. Slik forurensning er svært bekymringsverdig.

I nordre del av varslingskartet er det et *turområde* som blir mye brukt av skole og barnehage. De har i alle år gått noen få hundre meter for å komme seg til et lite skogområde med turstier

og bålplasser. Med hensettingsanlegg i SØR vil deres umiddelbare nærhet til turområdet trues. Det blir for langt for barnehagebarn og de minste på skolen å gå inn til gapahuk og turområder som ligger i den nordre delen av Barkåker.

Det er større risiko for at barn og unge tar seg inn på området, dersom anlegget plasseres i SØR, til sammenligning med plassering i NORD, ettersom alternativ SØR ligger tett på områder barn ferdes i. Det vil derfor være vesentlig med høyere sikkerhet på anlegget dersom det plasseres i SØR.

### **Konklusjon**

Ved å plassere hensettingsanlegget nord i SØR-alternativet mener vi at det kommer i for stor konflikt med skole, barnehage, idrettsanlegg og bebyggelse. Det er for mange risikofylte faktorer slik vi ser det. Alternativ SØR er IKKE en ønsket plassering!

Plassering av hensettingsanlegget på vestsiden av det nye dobbeltsporet vil komme for nærme et flott rekreasjonsområde. Derfor mener velforeningen på vegne av beboerne på Barkåker at området vest for dobbeltsporet, som i første omgang ble kalt for Brekkeskogen, er uaktuell plassering. Vi mener at Brekkeskogen burde falle fra som et alternativ til plassering av hensettingsanlegget. Dette burde vært gjort i en tidligere prosess hvor Bane NOR silte ut forskjellige alternativer. Plassering av hensettingsanlegget vil fungere best for Barkåkers befolkning i den nordøstre delen av varslingsområdet. Skottebakken er for oss eneste alternativ for et hensettingsanlegg!

Med vennlig hilsen

Vegard Tveit, på vegne av Barkåker velforening.

## Konsekvenser for utbygging av Hensettingsanlegg i Barkåker Nord

Viltområde og vilttrekk vil bli ødelagt. Det er allerede bygget ned "trekk korridoren" over ved Undrumsøy noe som har ført til større trafikk av elg, hjort og rådyr over jordene fra Undrum/Gulliåsen under E18 bruene ved Tveiten og opp i skogen. Det er også observert at dyrene krysser på hver side av Ekeberg i tillegg til at de krysser over lokalveibrua over E18 og over til Tveiten. Holder det da med kun en viltovergang i Tønsberg Kommune for å krysse jernbanen?

Det er langt å gå for viltet når de skal krysse mellom øst og vest. Et hensettingsanlegg som mulig kan sjenere viltet ved plassering tett opptil den eneste viltovergangen er ikke heldig.

Tveitelva/Sverstadbekken er et av Skageraks beste gyteplasser for sjøørret. Det er bekymringer for at dette vil få store negative konsekvenser med den økte mengden med vannmasser, forurensing fra vasking, de-ising av togene som vil forekomme dersom et hensettingsanlegg blir plassert ved Barkåker nord. Samme hvor de legger hensettingsanlegget på Barkåker nord vil vannet komme i Sverstadbekken/ Tveitelva. Det er usikkert på om sjøørreten vil tåle avrenning fra bygningsperioden og driften av dette anlegget da det vil forekomme avrenning av diverse tungmetaller og andre miljøgifter som kan føre til nedgang i sjøørret bestanden i elva. Forurensingen vil også påvirke yngel. Det er kjent at diverse tungmetaller har en skadelig og dødelig effekt på yngel og andre vannlevende organismer. I verste fall blir det så dårlige forhold i elva/bekken at ørreten ikke vil gyte der lenger. Håper det er blitt gjort en utredning av elva i forbindelse med tunneldrift til jernbanen, med boreslam , restverdier , spill av sprengstoff og utslipp av glycol når anlegget er ferdig.

Salamandere og ål! Lever i området rundt noen deler av Sverstadbekken. Disse artene er vel å finne på rødlista?

Kulverten som går under E18 fra Sverstadbekken er for liten til å tåle de ekstra vannmassene som utbyggingen /driften vil føre til. Den går full ved store nedbørsmengder allerede nå, noe som vil si at den kommer til å demme opp på oversiden av E18.

Som allerede nevnt vil en slik utbygging føre med seg større vannmengder ut i vassdragene i områdene rundt Tveiten, blant annet vil dette få konsekvenser for bøndene med jorder på Ekebergmyra, Tveiten, Undrum , Rastad, Freste og Bjune. Dette er et problem allerede den dag i dag, med mye overforsømmelser i perioder med store nedbørsmengder. Da bekk og elvenettet er overfullt fra før. Hvem har ansvaret med å renske opp og utvide elvene fra Tveiten ut til Aulielva som til slutt renner ut i Tønsbergfjorden? Bane Nor burde ta ansvar for denne regningen for de negative konsekvensene en utbygging fører med seg.

Peder Farnes

Ingrid Harriet Farnes

Per Ole og Else-Marie Farnes



Ingeborg Farnes  
Anders Farnes

## Høringsuttalelse om hensettingsanlegg i Tønsbergområdet i forbindelse med Intercityutbyggingen.

Hei! Vi har lest *Forslag til planprogram-Hensetting i Tønsbergområdet* og konsekvensutredningene for de ulike områdene, og vil med dette uttrykke vår mening om Bane Nors planer om å bygge togparkering i Barkåkerområdet. Vi er svært positive til planene om utbygging, for dette øker kapasiteten på jernbanenettet, som vil gi flere togavganger. Dette kan bidra til at flere tar toget, og dermed er det et viktig miljøtiltak. Imidlertid er det av stor viktighet at man tar hensyn til friluftsliv, naturmangfold og jordbruk. Slik vi har forstått saken, står valget mellom å bygge i Brekkeskogen, Skottebakken eller Barkåkerskogen. Sistnevnte område er allerede tatt inn i kommuneplanen som næringsområde, men er per i dag skog.

Brekkeskogen ble vurdert tatt inn i kommuneplanen i 2017/18 da det fra kommunestyrets side ble tatt initiativ til utbygging av et datalager i området. Planene om å rasere store deler av skogen, som i praksis er det eneste store rekreasjonsarealet for Barkåker og for så vidt den eneste gjenværende sammenhengende skogen av noen størrelse i hele Tønsberg, mobiliserte store deler av befolkningen på Barkåker til forsvar av skogen. Svært mange møtte opp på informasjonsmøter og i kommunestyret for å vise sin motstand. Over 1000 underskrifter ble samlet inn i protest og over 400 gikk i demonstrasjonstog, av en befolkning på 1700. Det viser at engasjementet for å beskytte Brekkeskogen er svært stor, og vi mener at dette er det dårligste av de tre alternativene.

Når det gjelder Skottebakken ligger utfordringen i at man risikerer å bruke så mye matjord, og dette er svært bekymringsfullt. Imidlertid er det ikke så store friluftssinteresser i området.

Vi mener at det ville vært et bedre alternativ å plassere hensettingsanlegget i Barkåkerskogen. Vi vil imidlertid presisere at vår mening er at den beste løsningen ville vært å bruke bare den sørlige delen av Barkåkerskogen til industriområde. Inntaket av Barkåkerskogen i kommuneplanen som næringsareal var svært omdiskutert, ettersom arealet brukes i stor grad av barnehage og skole, i tillegg til innbyggerne i området. Det er det eneste grøntarealet av noen størrelse i overkommelig rekkevidde for barnehage og skole på Barkåker. Derfor forekommer det meg logisk å begrense Barkåkerskogen næringsområde til kun å gjelde den sørlige delen av skogen, slik at hensettingsanlegget kan plasseres der. Dersom det er mulig, kan da den nordlige delen av Barkåkerskogen tas ut av kommuneplanen som næringsområde. På den måten unngår man å bygge ut hele skogen. Da kan også skole og barnehage, i tillegg til beboerne i området, fremdeles benytte seg av de nordlige delene av skogen.

En annen fordel med dette er at man reduserer arealet man potensielt kan bygge ut til industri. Dersom man velger å bygge hensettingsanlegget i de to nordlige alternativene, Brekkeskogen og Skottebakken, der det ikke er planlagt utbygging av industri, risikerer man dobbel reduksjon av skog, rekreasjonsområder og jordbruksområder. Om man velger å bygge ut kun den sørlige delen av Barkåkerskogen, og frigjør de nordlige områdene av Barkåkerskogen, unngår man store naturødeleggelser.

Dette er det alternativet vi støtter mest. Allikevel, uansett hvilket alternativ man velger, er det svært viktig at Bane Nor ikke utelukkende vektlegger de økonomiske aspekter, men strekker seg til det ytterste for å ta vare på natur-, friluft- og jordbruksinteresser.

Med vennlig hilsen

Jørgen Wendt (17) og Dugagjin Osmanaj (17)

**From:** Emne3 AS <post@emne3.no>  
**Sent:** 17. februar 2019 22:06  
**To:** Postmottak Bane NOR SF  
**Subject:** Togparkering i Tønsberg

Hei

Vil gjerne følge oppfordringen om å komme med informasjon og synspunkter i forbindelse med togparkering i Tønsberg.

Mange av de berørte grunneiere, jord og skogbrukere, samt jakt og friluftinteresserte i området mener dessverre uttalelsene er til ingen nytte.

Men, det mener ikke undertegnede, som representerer alle de ovennevnte berørte.

Kan med en gang si at vi er svært skeptisk til Barkåker Nord alternativet. Brekke skogen og Skottebakken.

Vil også bemerke navnet `Skottebakken`, et navn som ikke har eksistert før Bane Nor trykker det i sine papirer.

Hverken i kart eller på folkemunne har navnet eksistert. Hvor kommer det fra?

Barkåker Nord alternativet griper inn i det største sammenhengende skogsområdet som er igjen i Tønsberg kommune.

Man trenger ikke være ihuga naturverner for å se at det er viktig og riktig å bevare slike områder i størst mulig grad.

Både som et bærekraftig Landbruksområde med jord og skogbruk, men også som et rekreasjonsområde med jakt-tur-og fritid for kommunens innbyggere.

Vi har også en viltbestand i området vi har et ansvar for. Ikke bare forvaltning av bestanden, men også leveområdenes

produktivitet og mangfold skal forvaltes. Det er derfor av avgjørende betydning å beholde så mye sammenhengende Jord og skogbruksareal som mulig.

Det var en stor inngripen i området da den nye jernbanetraseen delte terrenget i to, men ok, et sted må den gå.

Så kom det frem at det måtte avgis arealer til en bilvei i tillegg. Fra eventuell togstans i tunnel i nord skal det kunne evakueres folk til Barkåker.

Dernest måtte arealer avgis til deponiplasser for stein og fyllmasser.

Totalbelastningen for området er utvilsomt blitt stor. Men det skal vi kunne greie å leve med. På kartet vil man få et område på hver side av den nye traseen som muligens vil kunne fungere.

Men skal vi nå belaste området med å ta arealer til togparkering i tillegg, vil det hele bli oppdelt og ødelagt.

I tillegg til selve togparkeringen vil det måtte bygges veier og infrastruktur til og fra anlegget som vil legge beslag på enda mer areal.

Samt det vil bli atskillig mer trafikk inn og ut av området når togparkeringen er i drift. Det vil påvirke dyrelivet negativt.

Vi har fremdeles en mulighet til å bevare to sammenhengende arealer på en viss størrelse.

Vi kan ikke ødelegge dette for all fremtid, når det finnes et alternativ som allerede er ødelagt i så måte.

Ser man på Barkåker Sør alternativet er det allerede `industrialisert` med et tilgrensende næringsområde.

Det er ingen sammenhengende arealer på linje med Nord alternativet.

Og all infrastruktur med veier til og fra anlegget er opparbeidet til tomtegrensa. Fremtidige arbeidsplasser vil ikke kunne påvirke vilt og dyreliv negativt. Det er støy og trafikk i området i dag.

Det vil utvilsomt påvirke i mindre grad jord, skogbruk og naturinteressene i området.

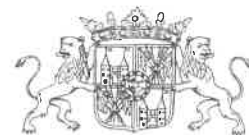
Det totale fotavtrykket vil bli mindre.

Vil også utrykke vår bekymring for risikoen det vil innebære å få et slikt anlegg inn i område Nord.  
Vi er mange grunneiere som har drikkevannskilden vår fra samme område.  
Skal det vaskes og vedlikeholdes er vi sårbare for avrenning i grunn.

Håper dere er lydhøre for innspill og fatter en klok beslutning.

Mvh

Øystein Almenning m familie.



BaneNOR

postmottak@banenor.no  
Markus.Vetthus@banenor.no

Jarlsberg, 16. februar 2019

Deres ref: Plan ID 90020

Vår ref:

## Hensetting Tønsberg, uttalelse til høring planprogram

Viser til forslag til planprogram for Hensettingsanlegg i Tønsberg av januar 2019.

Stamhuset Jarlsberg eier betydelige arealer av varslingsområdet for det som kalles Barkåker Syd. Arealene benyttes både til dyrkning av mat, produksjon av tømmer og utleieeiendommer til næringsdrivende. Innenfor området planlegges også et næringsområde på ca 180 daa hvor vi samarbeider med nabo Håvard Undrum/Format Eiendom. I tillegg er det store kulturlandskapsverdier og historie vi forvalter gjennom daglig drift i samme området.

I planprogrammet er dere tydelige på at det er store verdier knyttet til matjord av svært god kvalitet. Jeg ønsker å påpeke at det også må vektlegges god utforming, arrondering, av arealene slik at jeg som bonde kan utnytte denne ressursen på en god måte. I planleggingen må arrondering vektlegges på lik linje med øvrige hensyn under naturressurser (4.3.5).

I forhold til det planlagte næringsområdet savner jeg i planprogrammet hensyn og fokus. Området er på ca 180 daa, og kan, hvis det får samme bedriftsetableringer som det eksisterende, være arbeidsplassen til over 1000 mennesker i fremtiden, og bidra som et regionalt tyngdepunkt av nyetableringer. Tønsberg Kommune har få, om ingen, nye næringsområder.

Hvis hensettingsanlegget blir liggende i området Barkåker Syd, er det avgjørende at næringsområdet og hensettingsanlegget får en god sameksistens. Det kan best sikres ved en parallell reguleringsprosess som ivaretar arrondering, adkomst, energi(tilførsel), vann og avløp mm. Det kan på denne måten også oppnås synergieffekter mellom formålene.

Konkret til planprogrammet mener vi at hensynet til pågående planprosess for næringsområdet, forankret i kommuneplanens arealdel, må markeres tydeligere. Det må også framgå tydeligere av medvirkningskapittelet at det vil pågå en prosess/dialog med grunneiere som planlegger utviklingen av Tønsbergs mest betydelige næringsområde i tiden som kommer.

Vennlig hilsen

  
C. Nicolaus Wedel Jarlsberg  
Stamhusbesidder