

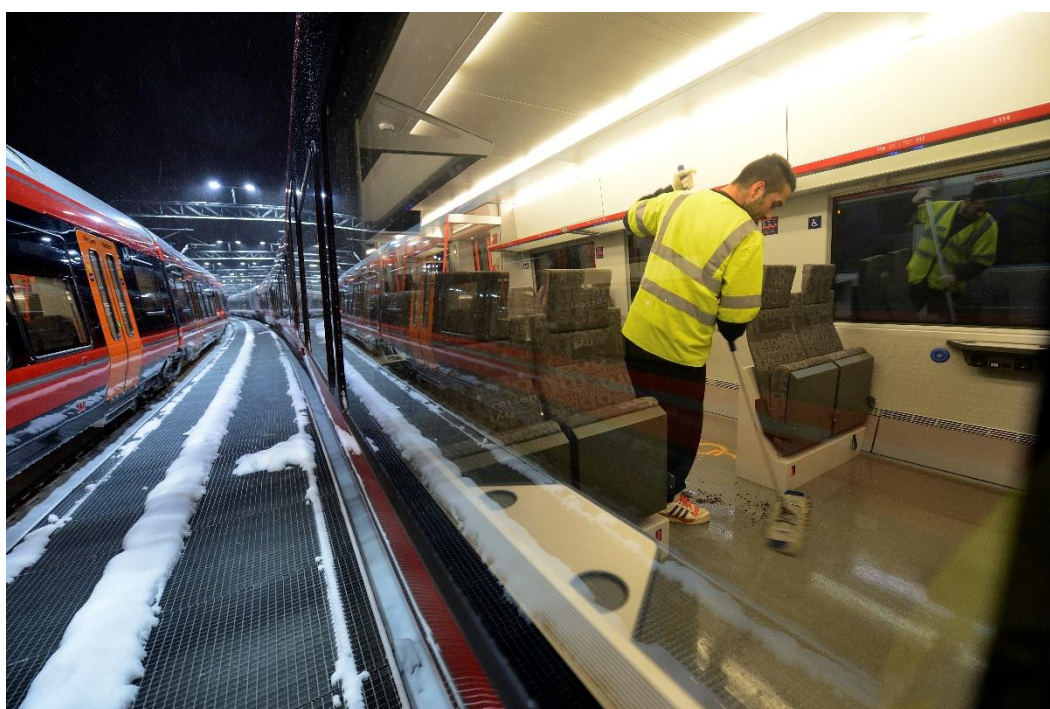
Merknadsdokument

Sammendrag av merknader til forslag til planprogram med Bane NORs kommentarer

ICH-30-A-10304

PlanID 90020

Mars 2019



FORORD

Forslag til planprogram for nytt hensettingsanlegg i Tønsbergområdet ble lagt ut til høring av Bane NOR i perioden 7. januar til 18. februar 2019. Planarbeidet berører arealer ved tettstedet Barkåker i Tønsberg kommune. Merknadsdokumentet gjelder for hele planprogrammet som lå på høring vinteren 2019.

Bane NOR mottok 29 merknader til forslaget til planprogram. I dette dokumentet er samtlige merknader summert opp og kommentert av Bane NOR. Merknadene i sin helhet følger som eget vedlegg.

I kapittel 1 gis det et overordnet sammendrag av hovedtrekkene i uttalelsene. Kapittel 2 redegjør for Bane NORs forslag til endringer i planprogrammet, på bakgrunn av høringsuttalelsene. Kapittel 3 gir en oversikt over innkomne merknader. Sammendrag av merknadene og svar fra Bane NOR fremgår i kapittel 4.

I behandlingen er det gjort rede for om merknaden:

- Tas til orientering: Innhold i innspillet tas som opplysning/informasjon.
- Tas til følge: Bane NOR vil følge opp innspillet med endring(er) i planprogrammet.
- Tas ikke til følge: Bane NOR vil ikke følge opp innspillet.

Bane NOR takker for alt engasjement og alle innspillene ved høringen av forslag til planprogram.

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	GJENNOMGÅENDE TEMAER	3
1.1	NASJONALE OG REGIONALE INTERESSER	3
1.2	BEHOV FOR EN RASK PLANLEGGINGSPROSESS OG GJENNOMFØRING AV TILTAKET	3
1.3	REKREASJONS- OG FRILUFTSOMRÅDER	3
1.4	VILT OG NATURMANGFOLD	3
1.5	JORDVERN OG NATURRESSURSER	4
1.6	NÆRFØRING TIL BEBYGGELSE OG AVBØTENDE TILTAK	4
1.7	PLANLEGGING AV FREMTIDIG NÆRINGSOMRÅDE BARKÅKER ØST	4
1.8	BYGGE- OG ANLEGGSPERIODEN	5
1.9	KULTURMINNER OG KULTURMILJØ.....	5
1.10	ALTERNATIVE LOKALISERINGER AV HENSETTINGSANLEGGET	5
2	ENDRINGER I PLANPROGRAM TIL FASTSETTELSE	7
2.1	BESKRIVELSE AV ALTERNATIVENE.....	7
2.1.1	<i>Figurer med utsnitt av gjeldende kommuneplan.....</i>	<i>7</i>
2.1.2	<i>Løsninger for adkomst-, drifts- og anleggsveier</i>	<i>7</i>
2.1.3	<i>Koordinering mot planlegging av næringsområdet Barkåker øst</i>	<i>7</i>
2.2	UTREDNINGSTEMA OG METODIKK	7
2.2.1	<i>Farekartlegging for kvikkleireskred.....</i>	<i>7</i>
2.2.2	<i>Trafikksikkerhet i bygge- og anleggsperioden.....</i>	<i>7</i>
2.3	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	7
2.3.1	<i>Medvirkningsarbeid for barn og unge.....</i>	<i>7</i>
2.3.2	<i>Grensesnitt mot planlegging av tilgrensende næringsområde</i>	<i>7</i>
3	OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER	8
3.1	MYNDIGHETER STATLIGE OG REGIONALE	8
3.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER.....	8
3.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	8
3.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	8
3.5	ANDRE AKTØRER	9
4	SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER	10
4.1	MYNDIGHETER STATLIGE OG REGIONALE	10
4.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER.....	14
4.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	17
4.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	21
4.5	ANDRE AKTØRER	24

1 GJENNOMGÅENDE TEMAER

Bane NOR har mottatt 29 høringsuttalelser til forslag til planprogram for Hensetting i Tønsbergområdet. Flere av merknadene tar opp fordeler og ulemper ved alternativene og planarbeidet slik det er beskrevet i planprogrammet. Nedenfor oppsummeres hovedtrekkene i uttalelsene, med fokus på temaer som flere er opptatt av. Disse vil også bli kommentert generelt i dette kapitlet. Bane NORs kommentarer er markert med *kursiv* tekst.

1.1 Nasjonale og regionale interesser

Bane NOR har mottatt høringsuttalelser som påpeker at tiltaket kan komme i konflikt med følgende nasjonale og regionale interesser:

- Vestfold fylkeskommune vurderer at alternativet Barkåker sør sin berøring med det regionalt viktige kulturmiljøet Jarlsberg hovedgård krever størst fokus innenfor temaet kulturarv. En reguleringsplan, som på tross av optimalisering, berører kulturmiljøet, forstyrrer landskapsopplevelsen og/eller kulturminnenes sammenheng i landskapet vil kunne utløse innsigelse
- Fylkesmannen i Vestfold og Telemark bemerker at tiltaket kan komme i sterk konflikt med nasjonale jordverninteresser, rekreasjonsområder og naturverdier. Fylkesmannen anbefaler at lokaliseringalternativer på vestsiden av planlagt dobbeltspor innenfor varslingsområdet Barkåker nord, utgår fra videre utredning
- Statens vegvesen påpeker at adkomsten til hensettingsområdet må utformes i henhold til vegnormalen. All permanent infrastruktur må etableres utenfor byggeforbudssoenen til fylkesveiene

1.2 Behov for en rask planleggingsprosess og gjennomføring av tiltaket

Flere aktører er positive til planarbeidet, og bemerker at tiltaket er nødvendig for å kunne innføre et forbedret rutetilbud fra Tønsberg stasjon. Tønsberg næringsforening er tydelige på at det ikke er ønskelig med forsinkelser i prosessen, da det er behov for å realisere InterCity-prosjektet i regionen så raskt som mulig. Tønsberg kommune ønsker at utbyggingen av hensettingsanlegget koordineres med utbyggingen av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker, så langt det er mulig.

Bane NOR vil samkjøre byggeperioden med prosjektet Nykirke – Barkåker så langt det lar seg gjøre. Dette fordrer at det gjennomføres effektive planleggings- og beslutningsprosesser, i samarbeid med kommunen.

1.3 Rekreasjons- og friluftsområder

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Vestfold fylkeskommune, organisasjoner, lag og berørte privatpersoner påpeker at alternativene i ulik grad vil berøre friluftslivsinteresser. Blant annet utgjør skogen, vest for alternativet Barkåker nord, et stort sammenhengende turområde som brukes hele året av beboere i Tønsberg og Horten. I nordre del av varslingsområdet Barkåker sør er det et turområde som brukes mye av barn og unge fra Barkåker skole og barnehage. Ved Hestehagen har Tønsberg hundeklubb etablert en treningsplass. Den omkringliggende skogen brukes blant annet til lufting av hunder.

Informasjonen fra merknadene vil tas med inn i utredningen av friluftsliv, by- og bygdsliv. Utredningen vil i tillegg inkludere tilgjengelige registreringer av rekreasjonsområder fra blant annet Regional plan for bærekraftig arealpolitikk og Tønsberg kommune. Det skal også gjennomføres en kartlegging av barnetråkk. Kartleggingen vil tas inn i beslutningsgrunnlaget som en del av temaet «Friluftsliv by- og bygdsliv». Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet.

1.4 Vilt og naturmangfold

Tønsberg kommune, Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, lag, foreninger og privatpersoner har bemerket at tiltakets konsekvenser for vilt må utredes. Det er blant annet påpekt at Røslandskogen, ved alternativet Barkåker nord, er en viktig biotop for hjorteviltet. Det blir årlig felt mange rådyr og elg i denne skogen. I tillegg bemerkes det at tiltaket ikke må komme i konflikt med planlagt faunapassasje

som skal etableres i forbindelse med utbygging av dobbeltsporet jernbane mellom Nykirke og Barkåker.

Bane NOR vil gjøre vurderinger av områdenes verdi og funksjon for vilt og naturmangfold, og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet. For viltets trekkveier vil de lokalitetene som tidligere er registrert sjekkes opp mot nyere opplysninger. Bane NOR vil vektlegge at hensettingsanlegget ikke reduserer funksjonen for krysningspunktet som er planlagt i forbindelse med utbygging av dobbeltspor.

Flere aktører påpeker at varslingsområdene omfatter sjørettførende bekker som Homansbekken og Sverstadbekken. Tiltak i vassdrag som kan medføre nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser må vurderes opp mot vannressursloven. Det er av stor betydning for landbruket og naturmangfoldet at avrenningshastigheten fra planområdet ikke øker etter utbygging, og at det implementeres nødvendige tiltak for å hindre forurensning av grunn og vassdrag.

De miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking (naturmangfoldloven §§ 8.-12.) legges til grunn for utredningen av naturmangfold og anbefaling av alternativ. Det skal gjennomføres befaringer og undersøkelser for å supplere eksisterende kunnskapsgrunnlag. I konsekvensutredningen vil eventuelle endringer i vannmiljø, fordrøynings- og dreneringsforhold vurderes. Avrenning fra drift- og anleggsfase utredes ikke spesifikt i denne fasen, men resipienters sårbarhet og tiltakets potensial for forurensning skal omtales. Avbøtende tiltak vil foreslås. Dette er et tema som vil gis mer oppmerksomhet i neste planfase og spesielt gjennom miljøoppfølgingsplanen.

1.5 Jordvern og naturressurser

Flere aktører påpeker hensyn til jordvern og landbruk i de aktuelle områdene. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark kommenterer blant annet at hensettingsalternativene kan komme i konflikt med nasjonale jordverninteresser. Innenfor varslingsområdene er det dyrka mark av god og svært god kvalitet. Jordvern Vestfold informerer om at deler av arealet ved Barkåker nord brukes til produksjon av korn og grønnsaker, med gjennomgående meget gode avlinger. Tønsberg kommune bemerker at omdisponering av produktiv skog også er en relevant naturressurs som bør legges inn i planprogrammet.

I konsekvensutredningen vil det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon. Hensynet til dyrka og dyrkbar mark vil, sammen med andre hensyn, tillegges vekt ved valg av lokalisering. Omdisponering av dyrka og dyrkbar mark, samt arrondering av gjenværende arealer vil behandles i konsekvensutredning. Virkningen av tapt areal for produktiv skog vil behandles under beregningen av prissatte konsekvenser, i sammenheng med grunnerverv. Dyrkbart areal i skogsområder vil imidlertid vurderes under tema «naturressurser» i ikke-prissatte konsekvenser. Bane NOR vil vektlegge effektiv arealbruk i det videre planarbeidet. Bane NOR har blant annet som målsetning å «Begrense inngrep i viktige naturressurser som dyrka og dyrkbar mark, friluftsområder, naturmiljøer og kulturminner».

1.6 Nærføring til bebyggelse og avbøtende tiltak

Vestfold fylkeskommune, Miljørettet helsevern Vestfold, organisasjoner og berørte privatpersoner har bemerket at varslingsområdet Barkåker sør ligger i nærheten av eksisterende bomiljøer, idrettsanlegg, barnehage og skole.

I det videre planarbeidet vil anleggets konsekvenser for nærmiljøet og eventuelt behov for skjerming og avbøtende tiltak vurderes. Hensynet til barn og unge behandles gjennom temaet «Friluftsliv, by- og bygdeliv» og gjennom medvirkningsaktiviteter lokalt, for eksempel møter på Barkåker skole og i lokalmiljøet for øvrig. Det skal gjennomføres en kartlegging av barnetråkk. Kartleggingen vil tas inn i beslutningsgrunnlaget som en del av konsekvensutredningen. Avbøtende tiltak vil foreslås i denne fasen, og vil kunne følges opp av planbestemmelser. Konkrete tiltak vil beskrives i reguleringsplan.

1.7 Planlegging av fremtidig næringsområde Barkåker øst

Innenfor varslingsområdet Barkåker sør er det avsatt et fremtidig næringsområde i gjeldende kommuneplan. Det fremtidige næringsområdet er gitt navnet Barkåker øst. Vestfold fylkeskommune kommenterer at etablering av hensettingsanlegg i området vil beslaglegge arealer som kunne vært brukt til næring. Tønsberg kommune påpeker at planen bør belyse hvilke konsekvenser hensettingsanlegget vil kunne gi for utnyttelsen av det gjenværende næringsarealet. Videre fremgår

det at planen må sikre en god adkomst til hensettingsanlegget, men også til gjenværende næringsareal. Næringsrådets grunneiere bemerker at det er avgjørende at næringsområdet og hensettingsanlegget får en god sameksistens, og at dette best kan sikres gjennom jevnlig dialog og parallelt arbeid med reguleringsplaner.

Detaljert planlegging av hensettingsanlegget gjøres ikke i denne fasen, det er valg av område som er hovedhensikten med kommunedelplanen. Utforming og tilpasninger og sammenheng med omkringliggende areal gjøres primært i reguleringsplanen, men det vil foregå jevnlig dialog med grunneiere som planlegger næringsområdet for gjensidig utveksling av informasjon. Konsekvenser knyttet til utnyttelse av avsatt næringsareal ved lokaliseringalternativet Barkåker sør vil vurderes under temaet «Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger» i kommunedelplanen. Det parallelle planarbeidet for næringsområdet er tydeliggjort i revidert planprogram.

1.8 Bygge- og anleggsperioden

Flere berørte privatpersoner, lag og organisasjoner bemerker at hensyn knyttet til trafikksikkerhet, forurensning og tilgjengelighet til rekreasjonsområder, idrettsanlegg og andre funksjoner må ivaretas i anleggsperioden. Det påpekes at støy og støv fra blant annet transport av masser kan bli merkbart i turområder og tettsted, og at anleggstrafikk kan redusere bevegelsesfriheten og trafikksikkerheten for barn, unge og andre myke trafikanter. Tønsberg kommune mener det bør vurderes om anleggsveier som etableres i forbindelse med utbyggingen av dobbeltspor kan benyttes ved bygging av hensettingsanlegget.

Konsekvenser knyttet til anleggsgjennomføring vil beskrives i konsekvensutredningen og vurderes i forbindelse med anbefaling av alternativ. Det vil gjøres vurderinger av ulike aktuelle adkomster til hensettingsanlegget i anleggs- og driftsfase, blant annet med henhold til trafikksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Bane NOR vil vurdere om anleggsadkomst for nytt dobbeltspor kan benyttes for alternativ Barkåker nord. Problemstillinger knyttet til trafikksikkerhet og midlertidig omlegging av infrastruktur, inkludert skolevei, vil inngå i planbeskrivelsen. Støvproblematikk i anleggsfasen omtales ikke i særlig grad i denne planfasen, men vil vurderes i miljøoppfølgingsplanen som skal følge reguleringsplanen.

1.9 Kulturminner og kulturmiljø

Flere aktører bemerker at tiltaket vil kunne berøre det regionalt viktige kulturmiljøet tilknyttet Jarlsberg hovedgård. Kulturmiljøet er omfattet av en hensynssone i gjeldende kommuneplan. Her inngår også husmannsplassen Hestehagen. Vestfold fylkeskommune presiserer at tiltakets innvirkning i kulturmiljøets landskapsrom må vektlegges spesielt i det videre utredningsarbeidet, både i tekst, illustrasjoner og modeller. Det er primært et eventuelt ventespør tilknyttet Barkåker sør som vil være utfordrende.

Tiltakets påvirkning på registrerte verdier, herunder kulturmiljøet og landskapet rundt Jarlsberg hovedgård, vil utredes gjennom fagtemaene landskapsbilde og kulturarv. Det vil jobbes med optimalisering og plassering av blant annet ventesporet i planarbeidet. Bane NOR vil tilstrebe å begrense inngrep innenfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø, samt nærføring til husmannsplassen Hestehagen.

1.10 Alternative lokaliseringer av hensettingsanlegget

Tønsberg næringsforening og noen berørte privatpersoner foreslår utredning av andre områder enn de foreslåtte alternativene. Jarlsberg flyplass er trukket frem som et aktuelt område for plassering av hensettingsanlegget.

Det er gjennomført flere runder med vurdering av lokaliteter for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet. I alt er 19 lokaliseringforslag evaluert. Blant disse er Barkåker nord og Barkåker sør vurdert som realistiske og relevante å utrede videre. Silingen av lokaliseringforslagene og bakgrunnen for alternativene som foreslås utredet i planprogrammet er dokumentert i arealsøksrapportene. Disse følger som vedlegg til planprogrammet.

Bane NOR prøver i størst mulig grad å unngå at hensettingsanlegget kommer i konflikt med etablerte virksomheter og funksjoner. Det er derfor ikke hensiktsmessig å legge anlegget på en flyplass som er i bruk. Et hensettingsanlegg på Jarlsberg flyplass vil medføre kostbar kryssing av fv. 308

Jarlsberglinna, og blant annet gi økte kostnader til langt påkoblingsspor mellom dobbeltsporet og hensettingsanlegget.

2 ENDRINGER I PLANPROGRAM TIL FASTSETTELSE

Bane NOR har mottatt flere merknader hvor det foreslås endringer i forslag til planprogram. Nedenfor redegjøres det for endringene som er inkludert i planprogrammet etter høringsperioden.

2.1 Beskrivelse av alternativene

2.1.1 Figurer med utsnitt av gjeldende kommuneplan

I planprogrammets kapittel 3.1 og 3.2 er det lagt til figurer som viser utsnitt av kommuneplanens arealdel med varslingsområdene markert inn. Endringen er ment å gjøre det enklere å vurdere varslingsområdene opp mot gjeldende kommuneplan.

2.1.2 Løsninger for adkomst-, drifts- og anleggsveier

Under beskrivelsen av begge alternativene (kap. 3.1.1 og 3.2.1) er det lagt til at: *«Ulike løsninger for adkomst-, drifts- og anleggsveier vil vurderes med hensyn til blant annet trafiksikkerhet og effektiv avvikling av trafikk til og fra hensettingsanlegget»*. I beskrivelsen av alternativet Barkåker sør (kap. 3.2.1) er det i tillegg presisert at: *«Veitilkobling kan etableres fra Barkåkerveien i nord eller via kulvert til Jarlsberglinna i sør.»*

2.1.3 Koordinering mot planlegging av næringsområdet Barkåker øst

I beskrivelsen av muligheter for videre optimalisering av alternativet Barkåker sør (kap. 3.2.1) er det lagt til at: *«Koordinering mot planleggingen av næringsområdet Barkåker øst vil vektlegges i arbeidet med detaljplanlegging av anlegget.»*

2.2 Utredningstema og metodikk

2.2.1 Farekartlegging for kvikkleireskred

I beskrivelsen av utredningstemaet risiko og sårbarhet (kap. 4.5) er det presisert at: *«I kommunedelplanen vurderes områdestabilitet på bakgrunn av kartlagte faresoner. Fullstendig utredning av faresoner gjøres i reguleringsplan i henhold til NVEs veileder.»*

2.2.2 Trafiksikkerhet i bygge- og anleggsperioden

Under beskrivelsen av utredningstemaet bygge- og anleggsperioden (kap. 4.6) er det presisert at trafiksikkerhet i byggeperioden skal synliggjøres for de ulike lokaliseringsalternativene.

2.3 Planprosess og medvirkning

2.3.1 Medvirkningsarbeid for barn og unge

I beskrivelsen av prosess for medvirkning (kap. 5.3) er det lagt til at det skal gjennomføres medvirkningsaktiviteter rettet mot spesifikke aktører og interessentgrupper, herunder barn og unge.

2.3.2 Grensesnitt mot planlegging av tilgrensende næringsområde

Under beskrivelse av prosess for medvirkning (kap. 5.3) er det lagt til at bane NOR vil legge til rette for jevnlig dialog med grunneiere, blant annet med henhold til videre planlegging av næringsområdet Barkåker øst.

I redegjørelsen for videre planlegging (kap. 5.6) er det presisert at *«Hensettingsanleggets arealbeslag er avhengig av endelig lokalisering og detaljprosjektering av tiltaket. Først i neste planfase, reguleringsplanfasen, vil det foreligge nok kunnskap om tiltaket til å kunne utarbeide planer for næringsområdet som sikrer effektiv arealutnyttelse og realisering av eventuelle synergieffekter. Utarbeidelse av reguleringsplan for næringsområdet parallelt med reguleringsplan for hensettingsanlegget fordrer jevnlig dialog og samarbeid på tvers av de to adskilte planprosessene. I kommunedelplanfasen vil Bane NOR tilstrebe å dele informasjon knyttet til overordnet valg av konsept og sporplan.»*

3 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

3.1 Myndigheter statlige og regionale

Løpenr.	Saksnummer	Fra
1	201809610-31	Vestfold fylkeskommune
2	201809610-35	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
3	201809610-16	Direktoratet for mineralforvaltning
4	201809610-23	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
5	201809610-40	Statens vegvesen
6	201809610-39	Vestfold interkommunale brannvesen IKS
7	201809610-33	Miljørettet helsevern Vestfold
8	201809610-15	Statsbygg
9	201809610-22	Forsvarsbygg
10	201809610-28	Den norske kirke - Tunsberg bispedømmeråd

3.2 Planmyndighet og andre kommuner

Løpenr.	Saksnummer	Fra
11	201809610-42	Tønsberg kommune

3.3 Organisasjoner og næringsliv

Løpenr.	Saksnummer	Fra
12	201809610-1	Tønsberg hundeklubb
13	201809610-21	Barkåker velforening
14	201809610-29	Barkåker idrettsforening
15	201809610-32	Tønsberg næringsforening
16	201809610-34	FAU Barkåker skole
17	201809610-13	Barkåker Syd AS v/ Øivind Andresen

3.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

Løpenr.	Saksnummer	Fra
18	201809610-9	Yngve W. Dehli
19	201809610-14	Sem grunneierlag sone 2 v/ Per Almenning
20	201809610-17	Elin Christoffersen
21	201809610-18	Torgeir Myrvang
22	201809610-24	Farnes
23	201809610-27	Stamhuset Jarlsberg
24	201809610-25	Wendt og Osmanaj
25	201809610-26	Øystein Almenning
26	201809610-37	Format Eiendom på vegne av grunneier Håvard Undrum

3.5 Andre aktører

Løpenr.	Saksnummer	Fra
27	201809610-7	Mantena v/ Daniel Gantenbein
28	201809610-19	Jordvern Vestfold
29	201809610-30	Statnett

4 SAMMENDRAG OG BANE NORs KOMMENTARER

4.1 Myndigheter statlige og regionale

1	201809610-31 Vestfold fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Fylkeskommunens uttalelse gis med grunnlag i mål, prinsipper og anbefalinger, slik de er nedfelt i overordnede nasjonale og regionale styringsdokumenter. Fylkeskommunen ser nødvendigheten av hensettingsanlegget og er positiv til planarbeidet.</p> <p>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.</p> <p>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. 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.</p> <p>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.</p> <p>Vestfold fylkeskommune ser at alle alternative plasseringer av hensettingsanlegget vil i ulik grad berøre friluftslivsinteresser. Fylkeskommunen minner i den forbindelse om at Tønsberg kommune nylig har gjennomført 'Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområder'. 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. 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'.</p> <p>Fylkeskommunen 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</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til følge. Planprogrammet revideres slik at kommuneplanens arealdel for de aktuelle områdene vises. Det henvises til kap. 2.1.1.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Detaljert planlegging av hensettingsanlegget gjøres ikke i denne fasen, det er valg av område som er hovedhensikten med kommunedelplanen. Utforming og tilpasninger og sammenheng med omkringliggende areal gjøres primært i reguleringsplanen, men det vil foregå jevnlig dialog med grunneier som planlegger næringsområde for gjensidig utveksling av informasjon.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Målsetningen for planarbeidet er å klargjøre areal for videre planlegging og utbygging gjennom vedtak av kommunedelplan. Vedtatt kommunedelplan innarbeides i gjeldende kommuneplan.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Avbøtende tiltak vil foreslås i denne fasen, og vil kunne følges opp av planbestemmelser. Konkrete tiltak vil beskrives i reguleringsplan.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Hensynet til barn og unge ivaretas gjennom temaet «Friluftsliv, by- og bygdsliv» og gjennom medvirkningsaktiviteter lokalt, for eksempel møter på Barkåker skole og i lokalmiljøet for øvrig. I tillegg skal barnetråkk registreres og vurderes i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Tiltakets påvirkning på registrerte verdier, herunder kulturmiljøet og landskapet rundt Jarlsberg hovedgård, vil utredes gjennom</i></p>

<p>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.</p> <p>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'.</p>	<p><i>fagtemaene landskapsbilde og kulturarv. Det vil jobbes med optimalisering og plassering av blant annet ventesporet i planarbeidet.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det gjennomføres medvirkningsaktiviteter i denne fasen og dette vil videreføres i neste planfase.</i></p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2	201809610-35 Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
	<p>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.</p> <p>Barkåker sør: Felles for disse variantene er at tilkoblings- og ventespør kan strekke seg langt sydover på jordbruksarealet syd for næringsrådet. Fylkesmannen minner om Regjeringens jordvernstrategi og Stortingets oppdatering av denne i Proposisjon 1 til Stortinget 2018 – 2019. Det er store forekomster 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. Et eventuelt tilkoblingsspor over jordbruksletta vil krysse Homannsbekkenes øvre løp. Dette er en sjørrettførende bekk hvor kryssingen av dobbeltsporet har gitt lavere fisketetthet oppstrøms for kulverten. Vi anmoder om at dette undersøkes nærmere i forbindelse med et eventuelt tilkoblingsspor til/fra hensettingsalternativ(er) med sikte på å forbedre situasjonen.</p> <p>Fylkesmannen viser til potensielle varianter for lokalisering av hensettingsanlegg innenfor varslingsområdene. Variantene ble diskutert i møte mellom Bane NOR, Tønsberg kommune og regionale myndigheter 21. januar 2019. Det bemerkes at noen av variantene kan komme i sterk konflikt med nasjonale jordverninteresser, rekreasjonsområder og naturverdier. Fylkesmannen anbefaler blant annet at alle varianter på vestsiden av planlagt dobbeltspor, innenfor varslingsområdet Barkåker nord, utgår fra videre utredning. Det bemerkes at konsekvensutredningen må belyse landskapspåvirkning, samlet tap av dyrka og dyrkbar mark, konflikt med naturmangfold og rekreasjonsinteresser.</p>	<p><i>Tas til orientering. Plassering av ventespør og påkoblingsspor både for Barkåker sør og nord vil utredes for alle relevante temaer. Avbøtende tiltak for å kunne redusere negative konsekvenser vil foreslås, men konkret hvilke tiltak som legges inn som en del av anlegget vil avklares i neste planfase.</i></p> <p><i>Tas til orientering. De varianter som vurderes som relevante og realistiske innenfor områdene vil utredes med hensyn på de omtalte fagtemaer.</i></p>

3	201809610-16 Direktoratet for mineralforvaltning	Bane NORs kommentarer
	<p>Direktoratet for mineralforvaltning kan ikke se at alternativene kommer i konflikt med registrerte forekomster av mineralske ressurser. Ut ifra foreliggende informasjon kan man heller ikke se at</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

	planen medfører uttak av masser som vil omfattes av mineralloven. Direktoratet har på nåværende tidspunkt ingen merknader til offentlig ettersyn av planprogrammet.	
4	201809610-23 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	Bane NORs kommentarer
	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Tas til orientering. Det søkes etter alternativer som unngår eller i liten grad forventes å medføre tiltak i vassdrag. Dersom løsninger vurderes å kunne medføre vassdragstiltak så vil det gjøres vurderinger i henhold til vannressursloven som er relevant for denne planfasen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdestabilitet på bakgrunn av kartlagte faresoner. Disse er kartlagt gjennom tidligere prosjekter og Bane NOR mener at dette dekker de faresoner som kan påvirke tiltaket. Fullstendig utredning av faresoner gjøres i reguleringsplanen i henhold til NVEs veileder.</i></p>
5	201809610-40 Statens vegvesen	
	<p>Adkomsten til hensettingsområdet må utformes i henhold til vegnormalen. All permanent infrastruktur må etableres utenfor byggeforbudssonen til fylkesveien.</p> <p>Viser til tidligere dialog i saken, og har ikke merknader ut over dette.</p>	<p><i>Tas til orientering. Adkomst til hensettingsanlegget vil utformes i henhold til vegnormalen. Anlegget vil etableres utenfor byggeforbudssonen til fylkesveien.</i></p>
6	201809610-12 Vestfold interkommunale brannvesen IKS	Bane NORs kommentarer
	<p>Har vurdert nødvendig tilretteleggingstiltak som må prosjekteres inn for at redningspersonell kan utføre effektiv og sikker redningsinnsats:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det må etableres kjørevei 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 vei for oppstilling av brannvesenets kjøretøyer nær hensettingsområdet. 	<p><i>Tas til orientering. Driftsveiene i tilknytning til hensettingsområdet prosjekteres med lastebil som dimensjonerende kjøretøy, og dette inkluderer også brannbil. Tas til orientering. Av sikkerhetsmessige hensyn må området inngjerdes. Brannvesenet gis tilgang via nøkkel.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det vil etableres parkeringsplass samt åpne arealer langs togoppstillingsplassene. Utforming av beredskapsplass, brannslukkepunkt og løsning for overvannshåndtering beskrives i reguleringsplan.</i></p>

<ul style="list-style-type: none"> • Brannslukking. Brannslukkepunkt må planlegges og koordineres med plassering av beredskapsplass og adkomstvei 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. 	<p><i>Tas til orientering. Detaljerte løsninger rundt brannslukkepunkt og kapasitet vil gjøres i detalj- og reguleringsplanfasen.</i></p> <p><i>Tiltak for å håndtere slokkevann vurderes gjennom ROS-analyse og senere detaljering av tiltaket (med hensyn på evt. oppsamling).</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

7	201809610-33 Miljørettet helsevern Vestfold	Bane NORs kommentarer
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Friluftsliv/by- og bygdelig (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.</p> <p>Drikkevann: I Nasjonal grunnvannsdatabase er det registrert flere brønner i 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.</p> <p>Trafikksikkerhet: Tiltakets virkning på trafikksikkerhet, særlig med hensyn til barn og myke trafikanter, må utredes.</p> <p>Medvirkning: Naboer som grenser til planområdene, barnehage, skole, idrettslag og andre med aktuelle synspunkter bør inviteres til medvirkningsprosesser.</p>	<p><i>Tas til orientering. Det vil utredes støy knyttet til hensetting av tog, vedlikehold av togsettene og drift av anlegget.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Lyspåvirkning fra anlegget mot boliger og andre arealer som har en funksjon vil omtales og vurderes under blant annet tema landskapsbilde.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Forslag til avbøtende tiltak omtales i alle fagrapporter for ikke-prissatte konsekvenser. Gjennomføring og konkretisering av avbøtende tiltak beskrives i reguleringsplan.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Drikkevannsbrønner og andre vannressurser kartlegges, og det vurderes hvorvidt anleggs- og/eller driftsfase vil påvirke disse. Vurderingene detaljeres i reguleringsplanen når det er bestemt hvor anlegget skal bygges.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Tiltakets virkning på trafikksikkerhet, inkludert skolevei, vil inngå i planbeskrivelsen. Temaet omtales også i fagrapport for friluftsliv/by- og bygdelig og i ROS-analyse. Det skal også gjennomføres en kartlegging av barnetråkk.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Naboer, grunneiere og lokalmiljø er godt informert om planarbeidet og vil involveres i videre planprosess.</i></p>

8	201809610-15 Statsbygg	Bane NORs kommentarer
	<p>Barkåker sør grenser til Statsbygg eiendom Søndre Vestfold fengsel avdeling Berg. Fengselet drives av Kriminalomsorgen. Kriminalomsorgen er opptatt av å hindre innsyn fra områdene rundt fengselet. Fengselet</p>	<p><i>Tas til orientering. Områdene som grenser til Statsbyggs eiendom er aktuelle for etablering av ventespør. Dette innebærer en</i></p>

<p>har enkelte innsatte som av ulike årsaker må skjermes fra omverden. Statsbygg ber om at følgende 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.</p>	<p><i>mindre utvidelse av jernbanesporet.</i></p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------

9	201809610-22 Forsvarsbygg	Bane NORs kommentarer
<p>Forsvaret har ingen faste anlegg eller eiendom som berøres direkte av de foreslåtte områdene som er angitt på oversiktskartet for mulige hensettingsalternativer i Tønsbergområdet. 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, ut ifra 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.</p>		<p><i>Tas til orientering. Det er ikke aktuelt å utrede alternativer i Sandefjord kommune, dvs. verken på østsiden eller vestsiden av Torp Sandefjord lufthavn, for fremtidig hensettingsanlegg.</i></p>

10	201809610-32 Den norske kirke - Tunsberg bispedømmeråd	Bane NORs kommentarer
<p>Tunsberg bispedømmeråd og Tunsberg biskop er regionale fagorgan i forbindelse med regulering av kirketomter og gravplasser, og dessuten der slike blir berørt, jf. plan- og bygningsloven. For vårt myndighetsområde ser «Tønsberg Nord» ut til å være uheldig. Særlig ut ifra støy. Dette vil ligge nært Sem kirkegård og bidra til å øke de allerede høye støynivåene i dette området.</p> <p>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. Likedan må det også utredes støy, støv og trafikk i anleggsperioden.</p>		<p><i>Tas til orientering. Tønsberg nord er ikke lenger et aktuelt alternativ. De aktuelle alternativene er Barkåker sør og nord.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det vises til kap. 1.8 vedrørende bygge- og anleggsperioden.</i></p>

4.2 Planmyndighet og andre kommuner

11	201809610-42 Tønsberg kommune	Bane NORs kommentarer
<p>Generelt: Planen bør som hovedprinsipp legge vekt på effektiv arealbruk.</p> <p>For å redusere byggeperioden og minimere ulempene en lang byggeperiode vil få for lokalbefolkningen bør</p>		<p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil vektlegge effektiv arealbruk i det videre planarbeidet. Bane NOR har blant annet som målsetning å «Begrense inngrep i viktige naturressurser som dyrka og dyrkbar mark, friluftsområder, naturmiljøer og kulturminner».</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil samkjøre byggeperioden med</i></p>

<p>anleggsfasen i størst mulig grad samkjøres med bygging av nytt dobbeltspor på strekningen Nykirke-Barkåker.</p> <p>Dyrka mark og dyrkbar mark i skog er nevnt som aktuelle problemstillinger i planprogrammets kap. 4.3.5 «Naturressurser». Kommunen vil føye til at omdisponering av produktiv skog også er en relevant naturressurs som bør legges inn i planprogrammet.</p> <p>Tønsberg kommune oppfordrer tiltakshaver om å ta særlig hensyn til dyrket mark i den videre utredningsfasen, jf. politiske føringer om en null-visjon for nedbygging av matjord i kommunen.</p> <p>Planen bør sikre god arrondering for effektiv drift av jord- og skogbruksarealene innenfor planområdet.</p> <p>Det er av stor betydning for landbruket og naturmangfoldet at avrenningshastigheten fra planområdet ikke øker etter utbygging. Temaet bør inngå i utredningene.</p> <p>Det bør vurderes om planområdene kan fungere som mottaksområde for overskuddsmasser. Dette gjelder blant annet stein fra dobbeltsporprosjektet, men også andre masser.</p>	<p><i>prosjektet Nykirke – Barkåker så langt det lar seg gjøre. Dette fordrer at det gjennomføres effektive planleggings- og beslutningsprosesser i samarbeid med kommunen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. I nyeste versjon av Statens vegvesens Håndbok V712 Konsekvensanalyser (2018) behandles skogbruk under prissatte konsekvenser. Virkningen av tapt areal og produksjon blir beregnet i kostnadseffektivitetsanalysen i sammenheng med grunnerverv. Dyrkbart areal i skogsområder vil imidlertid vurderes under tema «naturressurser» i ikke-prissatte konsekvenser.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Tiltakets konsekvens for naturressurser vil utredes på bakgrunn av arealbeslag og kartlegging av områdenes verdi og funksjon. Særskilt vektlegging av ulike hensyn eller verdier, som dyrka mark, er et prinsipielt spørsmål som må avklares på overordnet nivå.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Omdisponering av dyrka og dyrkbar mark, samt arrondering av gjenværende arealer vil behandles i konsekvensutredning, jf. planprogram til fastsettelse kap. 4.3.5.</i></p> <p><i>Tas til orientering. I konsekvensutredningen vil eventuelle endringer i vannmiljø, fordrøynings- og dreneringsforhold vurderes. I tillegg vil eventuelle avbøtende tiltak beskrives på generelt nivå. Konkrete tiltak knyttet til fordrøyning og overvannshåndtering beskrives i påfølgende reguleringsplan.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil vurdere løsninger knyttet til massehåndtering på tvers av pågående prosjekter i området. Masseregnskap og forventet behov for deponi vil synliggjøres for de ulike lokaliseringalternativene, og potensielle løsninger for massehåndtering vil omtales overordnet i kommunedelplanen. I reguleringsplan vil det foreligge</i></p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Det er ikke gjennomført heldekkende naturtypekartlegging i Tønsberg kommune. Det er store hull i kartlegginga, og kommunens kartlegging er grunnlaget for registreringene i Naturbase. Kommunen viser for øvrig til naturtypekartlegging fra prosjektet Nykirke – Barkåker.

Det burde gjennomføres kartlegging av barnetråkk for å være sikre på at barns bruk av området blir hensyntatt.

Det skal vurderes konsekvenser for mulig videre tettstedsutvikling og idrettsanlegg for Barkåker. Kommunen mener at støy om natten for tettstedet bør vurderes. Det er viktig å legge vekt på minimal støyforurensning i området også etter at byggeperioden er over og anlegget er på plass.

Planområdet Barkåker nord:

Det er viktig at konsekvenser for vilt vurderes. Herunder også bruk av viltkorridor/viltovergang planlagt ifm. Nykirke-Barkåker.

Planen bør vurdere om anleggsadkomsten via Undrumsdalsveien og regulert adkomst i reguleringsplan for Nykirke-Barkåker kan benyttes for hensettingsanlegget.

Midlertidige rigg- og anleggsområder bør så langt det er mulig sambrukes med rigg og anleggsområder regulert ifm. prosjektet Nykirke-Barkåker.

Planområdet Barkåker sør:

Planen bør belyse hvilke konsekvenser plasseringen av hensettingen får for avsatt næringsareal.

nok kunnskap om tiltaket til å utarbeide konkrete planer for massehåndtering.

Tas til orientering. De miljørettslige prinsippene for offentlig beslutningstaking (naturmangfoldloven §§ 8.-12.) legges til grunn for utredningen av naturmangfold og anbefaling av alternativ. Det skal gjennomføres befaringer og undersøkelser for å supplere eksisterende kunnskapsgrunnlag.

Tas til følge. Det vil gjennomføres en kartlegging av barnetråkk. Kartleggingen vil tas inn i beslutningsgrunnlaget som en del av temaet «Friluftsliv by- og bygdeliv».

Konsekvenser for tettstedet, inkludert idrettsanlegget, vil vurderes under temaet «Arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger». Det vil gjøres støyberegninger av drift på anlegget for dag, kveld og natt. Krav i veileder T-1442 legges til grunn for vurderinger. Avbøtende tiltak for å skjerme for støy vil foreslås, og dette vil detaljeres ytterligere i reguleringsplanfase.

Tas til orientering. Kunnskap om hjorteviltets leve- og trekkområder skal oppdateres, og eventuelle viktige viltområder for fugl skal beskrives. Tiltakets konsekvenser for viltets trekkveier vil inngå i utredningen.

Tas til følge. I det videre planarbeidet vil Bane NOR vurdere om anleggsadkomst og regulert adkomst for nytt dobbeltspor kan benyttes ifm. hensettingsprosjektet.

Tas til orientering. I det videre planarbeidet vil Bane NOR vurdere sambruk av rigg- og anleggsområder på tvers av pågående prosjekter i området.

Tas til følge. Konsekvenser knyttet til utnyttelse av avsatt næringsareal ved lokaliseringalternativet Barkåker sør vil vurderes under temaet

<p>Planen bør sikre god og hensiktsmessig adkomst til hensettingsanlegg og gjenværende næringsareal innenfor D14 i kommuneplanens arealdel.</p> <p>I planprogrammet bør det tilføyes at veiltilkoblingen også kan skje i sør fra Jarlsberglinna. Viser til prosess ifm. reguleringsplan for Barkåker øst.</p> <p>Det bemerkes at deler av planområdet til Barkåker sør ligger innenfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Her inngår blant annet husmannsplassen Hestehagen.</p>	<p>«arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger» i kommunedelplanen.</p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til følge. Setning tilføyes i planprogram. Bane NOR vil i innværende planfase fortrinnsvis avklare at det er gjennomførbart å etablere en hensiktsmessig veiadkomst. Konkrete løsninger for veiadkomst vil fastsettes i reguleringsplan. Det meste av aktiviteten knyttet til hensettingsanlegget vil imidlertid foregå i den nordlige delen av området, dersom Barkåker sør legges til grunn som lokaliseringalternativ. Det er derfor hensiktsmessig å utrede ulike adkomstløsninger både fra nord og sør i området. Det henvises til kap. 2.1.2.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil tilstrebe å begrense inngrep innenfor hensynssone for bevaring av kulturmiljø, samt nærføring til husmannsplassen Hestehagen. Det henvises til kap. 1.9.</i></p>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4.3 Organisasjoner og næringsliv

12	201809610-1 Tønsberg hundeklubb	Bane NORs kommentarer
	<p>Ett av områdene Bane NOR ønsker å utrede for toghensetting omfatter treningsplassen til Tønsberg hundeklubb. Hundeklubben har leid denne plassen av grunneier Wedel Jarlsberg siden 1950. For få år siden ble det inngått en ny 50-årskontrakt. Plassen benyttes i dag av ca. 300 hundeevipasjer, som er betalende medlemmer. Medlemstallet er stigende og Tønsberg hundeklubb er en stor klubb på landsbasis. Det er stor etterspørsel etter treningsplassen og arealet utnyttes ofte fullt ut. Skogen bak plassen brukes til trening og konkurranser av brukshund-gruppa, samt til lufting av hunder før og etter trening. I oppstartet planarbeid i regi av grunneier Wedel Jarlsberg har hundeklubben spilt inn ønske om å regulere treningshall i nordenden av plassen der klubbhuset står i dag. Hundeklubbens primære ønske er at plassen holdes utenfor det som konsekvensutredes og planlegges til hensetting. Sekundært ønskes at utbyggingen tilrettelegger for at hundeklubben kan fortsette sin aktivitet selv om arealet skulle inngå i konsekvensutredningen. Det vil imidlertid skape noe usikkerhet om klubbens framtid. Hundeklubben understreker behovet for buffersone og evt. skjerming mot et fremtidig jernbaneanlegg.</p>	<p><i>Tas til orientering. Informasjonen tas med inn i utredning av «Friluftsliv, by- og bygdsliv». Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet.</i></p>

13	201809610-21 Barkåker velforening	Bane NORs kommentarer
	<p>Barkåker nord: Trafikksikkerhet - Det vil være store mengder med masser som skal transporteres inn og ut av anleggsområdet med lastebiler. I den forbindelse er velforeningen interessert i å vite hvor denne trafikken blir belastende. Velforeningen er kritiske til at det skal fraktes masser med tungtransport til anleggsområdet på veiene ved Barkåker tettsted. Barkåkerveien er en miljøgate og er laget for å redusere trafikken gjennom Barkåker sentrum. Barkåkerveien er også skolevei for mange barn som går på Barkåker skole.</p> <p>Anleggsvei til det nye dobbeltsporet blir anlagt fra gamle E18 gjennom Sverstad gård. Det må være hensiktsmessig å benytte seg av samme vei slik at all anleggstrafikk blir lagt til samme område.</p> <p>Velforeningen er kritisk 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. 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. 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.</p> <p>Sverstadbekken er sårbar for forurensning, ettersom sjøørreten gyter der. 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.</p> <p>Barkåker sør: Bekymringer knyttet til trafikksikkerhet og forurensning. Alternativet ligger nærmere skole og idrettsanlegg. Dette er hovedargumentet for å ikke bruke Barkåkerveien som adkomst til hensettingsanlegget. Det mest fornuftige alternativet til å transportere masser inn og ut fra området vil være å benytte seg av undergangen til jernbanen sør for Barkåker industriområde. Forurensning fra hensettingsanlegget i form av støy, støv og partikler fra både vaskeanlegg og avisingsanlegg er vi kritiske til. Kjemikalier fra vaskeanlegget vil muligens avgi partikler som kan komme på avveie. I nordre del av varslingskartet er det et turområde som blir mye brukt</p>	<p><i>Tas til orientering. Det vil gjøres vurderinger av aktuelle adkomster til hensettingsanlegget i anleggs- og driftsfase. Trafikk til og fra hensettingsanlegget og vurderinger knyttet til trafikksikkerhet vil inngå i planbeskrivelsen. Det henvises for øvrig til kap. 1.8 vedrørende bygge- og anleggsperioden.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Samordning med utbygging av nytt dobbeltspor er en viktig målsetting for dette prosjektet.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det vil gjøres støyberegninger av tiltaket, det vil si av alle aktuelle alternativer.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Støvproblematikk omtales ikke i særlig grad i denne planfasen, men vil vurderes i miljøoppfølgingsplanen som skal følge reguleringsplanen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Konsekvenser for mennesker som bruker områdene til rekreasjon vurderes under temaet friluftsliv, by- og bygdeliv i konsekvensutredningen, og konsekvenser for vilt omtales under temaet naturmangfold. Det henvises til planprogram til fastsettelse kap. 4.3.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Avrenning fra drift- og anleggsfase utredes ikke spesifikt i denne fasen, men resipienters sårbarhet og tiltakets potensial for forurensning skal omtales. Avbøtende tiltak vil foreslås, og dette er et tema som vil gis mer oppmerksomhet i neste planfase, og spesielt gjennom miljøoppfølgingsplanen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det henvises til kommentar til merknad nr. 7 (avsnitt 5) vedrørende trafikksikkerhet.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Konsekvenser knyttet til barn- og unges bruk av</i></p>

<p>av skole og barnehage. 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.</p> <p>Ved å plassere hensettingsanlegget nord i sør-alternativet mener vi at det kommer i for stor konflikt med skole, barnehage, idrettsanlegg og bebyggelse. Plassering av hensettingsanlegget på vestsiden av det nye dobbeltsporet vil komme for nært et flott rekreasjonsområde. Plassering av hensettingsanlegget vil fungere best for Barkåkers befolkning i den nordøstre delen av varslingsområdet, Skottebakken.</p>	<p><i>turområder vil vurderes. Det skal gjennomføres en kartlegging av barnetråkk. Kartleggingen vil tas inn i beslutningsgrunnlaget som en del av temaet «Friluftsliv by- og bygdeliv» i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

14	201809610-29 Barkåker idrettsforening	Bane NORs kommentarer
	<p>Barkåker sør: 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 bufferoner. 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. Imidlertid 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.</p> <p>Skottebakken: Området er i bruk av våre medlemmer til rekreasjon året rundt. Det er viktig at det er tilgjengelig fra Jareteigen-området til Brekkeskogen over dette området. Det kjøres skiløyper i området, disse knytter sammen et stort løypenett i Tønsberg og Horten.</p> <p>Brekkeskogen: På Barkåker er skogen en viktig kvalitet for stedet. Spesielt Brekkeskogen brukes av våre medlemmer. Området er et stort, sammenhengende turområde og er hele året meget viktig for beboere i Horten og Tønsberg kommuner. 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.</p>	<p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet.</i></p> <p><i>Det henvises til kommentar til merknad nr. 7 (avsnitt 5) for trafiksikkerhet.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Konsekvenser knyttet til rekreasjonsområder vil vurderes under temaet friluftsliv, by- og bygdeliv i konsekvensutredningen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det vil gjøres vurderinger av aktuelle adkomster til hensettingsanlegget i anleggs- og driftsfase. Trafikk til og fra hensettingsanlegget og vurderinger knyttet til trafiksikkerhet vil inngå i planbeskrivelsen. Det henvises for øvrig til kap. 1.8 vedrørende bygge- og anleggsperioden.</i></p>

<p>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.</p> <p>Barkåker IF ser ingen av alternativene som positive for utvikling av tettstedet. 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.</p>	<p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil legge til rette for dialog og samarbeid med berørte parter i planleggingsprosessen og anleggsperioden.</i></p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

15	201809610-32 Tønsberg næringsforening	Bane NORs kommentarer
<p>Tønsberg Næringsforening kunne nok i større grad sett for seg at man hadde funnet et annet område enn de to som er foreslått på Barkåker. Barkåker har stort potensiale for fremtidig bo og næringsutvikling ved siden av å være en av innfartsårene til Tønsberg by. Næringsforeningen håper Bane NOR ser etter andre løsninger, men er også tydelige på at prosessen ikke må forsinkes, da det er behov for å realisere InterCity-prosjektet i Vestfold så raskt som mulig.</p>		<p><i>Tas ikke til følge. Det henvises til kap. 1.10 vedrørende alternative plasseringer av hensettingsanlegget.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

16	201809610-34 FAU Barkåker skole	Bane NORs kommentarer
<p>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 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.</p> <p>Sikkerheten til barna må være i høysetet i byggeprosessen. Per i dag bygges det mye på vestre side av Barkåkerveien, noe som gjør at planoverganger og barns krysning av veien blir en 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.</p> <p>FAU mener også at det er viktig at Bane NOR gjennomfører barnetråkkregistreringer 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.</p>		<p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdene med hensyn til plassering av togparkeringen. Det vil si at både teknisk egnethet og områdenes verdi og bruk legges til grunn for vurdering av plassering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurdering av trafiksikkerhet i planarbeidet. Det vises til kommentar til merknad nr. 7 (avsnitt 5). Gjennomføring av anleggsarbeidet planlegges i senere faser. Trafiksikkerhet og hensyn til barn og unge er vesentlige aspekter ved slik planlegging.</i></p> <p><i>Tas til følge. Det skal gjennomføres en kartlegging av barnetråkk. Kartleggingen vil tas inn i beslutningsgrunnlaget som en del av temaet «Friluftsliv by- og bygdsliv». Bane NOR vil vurdere hvilke aldersgrupper som skal delta kartleggingen. Informasjon om yngre barns bruk av områdene vil innhentes.</i></p>

Alt i alt mener FAU 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.	<i>Tas til orientering.</i>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------

17	201809610-13 Barkåker Syd AS v/ Øivind Andresen	Bane NORs kommentarer
Ved at Bane NOR skulle velge å legge sitt anlegg i syd og eventuelt båndlegge hele næringsområdet D14 vil det ha positive konsekvenser for skole og idrettsanlegg ved at det kan legges en buffersone mot dette. Ved at næringsområdet D12 skulle bli aktuelt igjen og D14 blir brukt av Bane NOR kan trafikk fra fergene (Horten-Moss) loses direkte inn til D12 ved en fjerde arm i rundkjøring til Barkåker.		<i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av optimal plassering av anlegget innenfor Barkåker sør, og det er flere hensyn som tillegges vekt.</i>

4.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

18	201809610-9 Yngve W. Dehli	Bane NORs kommentarer
Det er veldig trist at naboer og lokalmiljø blir overkjørt. Er selv veldig glad i naturområdet i Brekkeskogen som består av en fin lysløype. Forslag om å bygge en nedsenket toggarasje med kombinert verksted. Garasjen kan brukes som tilfluktsrom ved ekstreme hendelser.		<i>Tas til orientering. Det er ikke Bane NORs intensjon å overkjøre noen, og det inviteres derfor bredt til møter med lokalsamfunn og organisasjoner. Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet. <i>Tas ikke til følge. Grunnforholdene i de aktuelle utredningsområdene er ikke av en karakter som gjør det realistisk å bygge hensettingsanlegget under bakken. Investerings- og driftskostnadene ved et slikt anlegg vil i tillegg være svært store.</i></i>

19	201809610-14 Sem grunneierlag sone 2 v/ Per Almenning	Bane NORs kommentarer
Sem grunneierlag er sterkt imot å beslaglegge enda større arealer av Røslandskogen (Skottebakken). Området som Bane NOR ønsker utredet til hensetting er en unik biotop for hjorteviltet. Beslaglegges det mer arealer i dette området, er vi sterkt bekymret for at dette fordriver hjorteviltet fra området. Det blir årlig felt elg og mange rådyr i denne skogen. Det er ørret i bekkene og fare for forurensning fra service og avising. Barkåker sør er det området som ødelegger minst for vilt, rekreasjon og turløyper.		<i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon for vilt og rekreasjon, og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet.</i>

20	201809610-17 Elin Christoffersen	Bane NORs kommentarer
Vi har kjempet mot kommunen for å beholde skogen vår. Familien blir berørt uansett. Vi sitter på førstehånds informasjon om hvor mange som bruker skogen daglig. Bane NOR ønsker å bidra til at Barkåker blir pakket inn mellom jernbane og industribygg. Langs hele strekningen fra Oslo er det bare plass til dette ved vår skog og i vårt lokalsamfunn? Vær så snill å la oss beholde skogen vår og et blomstrende tettsted.		<i>Tas til orientering. Det henvises til kap. 1.10 vedrørende alternative plasseringer av hensettingsanlegget.</i>

21	201809610-18 Torgeir Myrvang Legg jernbanestasjonen på Jarlsberg flyplass. 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. Bane NOR trenger også sidespor for parkering av togmateriell. Togparkering og jernbanestasjon kan etableres på samme sted. (tekst som kun henviser til nytt dobbeltspor og stasjon er ikke medtatt her).	Bane NORs kommentarer <i>Tas til orientering. Lokalisering av ny stasjon i Tønsberg inngår i prosjektet InterCity Tønsberg Skien, og er ikke del av hensettingsprosjektet. Det henvises til kap. 1.10 vedrørende alternative plasseringer av hensettingsanlegget.</i>
22	201809610-24 Farnes Viltområde og vilttrekk vil bli ødelagt. "Trekk-korridoren" ved Undrumsøy er allerede bygget ned, 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. 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 en av Skageraks beste gyteplasser for sjørret. 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. Det er usikkert om sjørreten vil tåle avrenning fra bygningsperioden og driften av dette anlegget. 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. 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. Utbygging vil 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.	Bane NORs kommentarer <i>Tas til orientering. Viltkryssing er planlagt i planarbeid for dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker og det er ikke aktuelt å bygge flere krysningspunkter i forbindelse med etablering av hensetting. Det er viktig at hensettingsanlegget ikke reduserer funksjonen for krysningspunktet som er planlagt i forbindelse med utbygging av dobbeltspor. Det henvises til kap. 1.4 for omtale av vilt og naturmangfold. Tas til orientering. Det henvises til kommentar til merknad nr. 13 (avsnitt 6) for omtale av påvirkning på Sverstadbekken. Det skal ikke bygges tunnel. utfordringer med tunneldrift og vann er derfor ikke relevant. Løsninger for overvannshåndtering vil detaljeres i neste planfase. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>
23	201809610-27 Stamhuset Jarlsberg Stamhuset Jarlsberg eier betydelige arealer av varslingsområdet for det som kalles Barkåker sør. Arealene brukes til dyrking av mat, produksjon av tømmer og utleieeiendommer til næringsdrivende. Innenfor området planlegges også et næringsområde på ca. 180 daa. Det må vektlegges god utforming og arrondering av arealene slik at grunneier kan utnytte matjordressursen på en god måte. Savner i planprogrammet hensyn og fokus for det planlagte næringsområdet. Det kan bli arbeidsplass for over 1000 mennesker i fremtiden. Hensyn til pågående planprosess for næringsområdet bør markeres tydeligere i planprogrammet. Det må også framgå	Bane NORs kommentarer <i>Tas til orientering. Det henvises til kap. 1.5 for omtale av jordvern og naturressurser og kap. 1.7 for kommentar om samordning av planarbeid for hensetting og næringsområde. Tas til følge. Det parallelle planarbeidet for næringsområdet er omtalt i planprogrammet. Det henvises til kap. 2.1.3 og kap. 2.3.2.</i>

tydeligere av kapittel om medvirkning at det vil pågå prosess/dialog med grunneier. Hvis hensetting etableres på Barkåker syd er det avgjørende at næringsområdet og hensettingsområdet får en god sameksistens. Det kan best sikres ved parallell reguleringsprosess.	
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

24	201809610-25 Wendt og Osmanaj	Bane NORs kommentarer
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. 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. 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. 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.	<p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdene med hensyn til plassering av togparkeringen. Det vil si at både teknisk egnethet og områdenes verdi og bruk legges til grunn for vurdering av plassering.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>	

25	201809610-26 Øystein Almenning	Bane NORs kommentarer
<p>Mange av de berørte grunneiere, jord og skogbrukere, samt jakt og friluftssinteresserte i området mener dessverre uttalelsene er til ingen nytte. Men det mener ikke undertegnede, som representerer alle de ovennevnte berørte. Vi er svært skeptisk til Barkåker nord-alternativet. Barkåker nord-alternativet griper inn i det største sammenhengende skogsområdet som er igjen i Tønsberg kommune. Både som et bærekraftig landbruksområde med jord og skogbruk, men også som et rekreasjonsområde til jakt, tur og fritid for kommunens innbyggere.</p> <p>Vi har også en viltbestand i området vi har et ansvar for. Det var en stor inngripen i området da den nye jernbanetraseen delte terrenget i to, men et sted må den gå. Så kom det frem at det måtte avgis arealer til en bilvei i tillegg. Derneft måtte arealer avgis til deponiplasser for stein og fyllmasser.</p> <p>Totalbelastningen for området er utvilsomt blitt stor. 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 er mange grunneiere som har drikkevannskilden vår fra samme område. Skal det vaskes og vedlikeholdes er vi sårbare for avrenning i grunn. Vil også bemerke navnet `Skottebakken` er et navn som ikke har eksistert før Bane NOR trykker det i sine papirer. Ser man på</p>	<p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det vises til kommentar til merknad nr. 7 (avsnitt 4) og nr. 13 (avsnitt 6) for omtale av påvirkning på drikkevann. Det henvises til kap. 1.4 for omtale av vilt og naturmangfold.</i></p>	

Barkåker sør-alternativet er det allerede `industrialisert` med et tilgrensende næringsområde. Og all infrastruktur med veier til og fra anlegget er opparbeidet til tomtgrensa.	<i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------

26	201809610-37 Format Eiendom på vegne av grunneier Håvard Undrum	Bane NORs kommentarer
<p>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 sør skulle bli valgt til hensettingsområde.</p> <p>Format Eiendom samarbeidet med Jarlsberg Hovedgård om å regulere arealene til næring fram til prosessen ble stoppet av planen om hensettingsområde. Målet er å etablere et næringsområde med tilsvarende formål som på vestsiden av dagens jernbane, dvs en kombinasjon av lager, produksjon og kontorer.</p> <p>Format Eiendom planlegger å selge næringstomter og/eller bygge for utleie til lokale bedrifter. Det er i dag mangel på næringsområder i Tønsberg. Det oppfordres til tett og jevnlig dialog med Jarlsberg hovedgård og Format Eiendom, allerede i denne planfasen. Ved siden av arronderingsmessige 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.</p> <p>Format Eiendom jobber i dag med ulike løsninger for bruk av solfangerenergi både i næringsprosjekter og boligprosjekter. Det kan være interessant også for Bane NOR som er opptatt av energiplanlegging og lavenergisamfunnet. Format Eiendom samarbeider med NMBU og Anergy AS som har utviklet et slikt system.</p> <p>Konkret til planprogrammet mener Format Eiendom 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.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det henvises til kap. 1.7, kap. 2.1.3 og kap. 2.3.2 for kommentarer om samordning av planarbeid for hensetting og næringsområde.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Konkrete løsninger knyttet til energiforbruk vil detaljeres i forbindelse med reguleringsplan. Bane NOR vil detaljplanlegge tiltaket i dialog med tilstøtende prosjekter.</i></p> <p><i>Tas til følge. Det henvises til kap. 1.7, kap. 2.1.3 og kap. 2.3.2.</i></p>	

4.5 Andre aktører

27	201809610-7 Mantena v/ Daniel Gantenbein	Bane NORs kommentarer
<p>Vannpåfylling og sanitærtømming på innkjøringen til parkering er ikke hensiktsmessig av følgende grunner:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det er sårbart ved forsinkelser - Lokfører må vente med å avslutte vakt eller utføre andre oppgaver - Lange strekk av rør og ledninger mellom teknisk bygg og tømme/fyllestasjon 	<p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av hensiktsmessig plassering av servicefunksjoner i teknisk hovedplan, og detaljert plassering og utforming gjøres i detaljplan i neste planfase.</i></p>	

<p>Det anbefales å legge tømmeanlegg slik at det er mulig å koble til lastebil. Flirtog er ikke symmetriske og man må ta høyde for at togsettene kan gå feil vei. Det kunne være en fordel å flytte vaskeanlegg til der tømning/fylling er tegnet i skisse i planprogrammet. Det skal kunne kjøres tog (doble sett) fra de tre nederste spor til vask/avising også når det er parkert tog i de øvre spor.</p>	
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

28	201809610-19 Jordvern Vestfold	Bane NORs kommentarer
	<p>Jordvern Vestfold vurderer generelt at både alternativ Barkåker nord og alternativ Barkåker sør har negative konsekvenser for Barkåker-samfunnet og omkringliggende områder. Jordvern Vestfold vil likevel meget entydig anbefale alternativ Barkåker sør.</p> <p>Alternativ Barkåker sør 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. Det er dyrket mark av meget høy kvalitet i planområdet Barkåker nord. Viktige deler av dette arealet benyttes til produksjon av korn og grønnsaker, med gjennomgående meget gode avlinger. 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). Barkåker nord vil generelt ha negative konsekvenser for friluftsliv, natur og miljø. Det er meget viktig at disse verdiene kartlegges grundig og tillegges betydning ved den endelige vurderingen av alternativene. Jordvern Vestfold anmoder 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 sør har vesentlig bedre veisystem og infrastruktur til å betjene et anlegg for hensetting. Jordvern Vestfold ber om å bli orientert om den videre prosessen.</p> <p>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.</p>	<p><i>Tas til orientering. Det gjøres vurderinger av områdenes verdi og funksjon og dette tillegges vekt, sammen med andre hensyn, ved valg av lokalitet. Hensynet til dyrka og dyrkbar mark inngår i dette.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Transportsystem og infrastruktur knyttet til alternativene vil vurderes overordnet i kommunedelplan. Tiltaket vil detaljeres i reguleringsplan. Det henvises til kap. 1.5 for omtale av jordvern og naturressurser.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Tilbakeføring av dagens enkeltspor etter åpning av nytt dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker er ikke et tema i planprosess for hensetting.</i></p>

29	201809610-30 Statnett	Bane NORs kommentarer
	<p>Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Tønsberg kommune. På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til drift og utvikling av Statnetts anlegg. Barkåker nord, krysses av eksisterende 420 kV transmisjonsnettledning Rød - Hasle.</p> <p>Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens regler. Utgangspunktet er derfor at transmisjonsnettledninger og transformatorstasjoner i en kommunedelplan ikke skal inntegnes som et planformål, men innarbeides i</p>	<p><i>Tas til orientering. Planlegging av hensettingsanlegg gjennomføres med kunnskap om 420 kV-ledningen.</i></p> <p><i>Tas ikke til følge. Anbefalt hensynssone med tilhørende bestemmelse innarbeides ikke i plandokumentene, da hensynssonen er ivaretatt i</i></p>

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 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 befarig og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

gjeldende reguleringsplan for Nykirke- Barkåker. Reguleringsplanen vil fortsatt gjelde etter vedtak av kommunedelplan for nytt hensettingsanlegg. I en eventuell reguleringsplan for hensetting vil hensynssone og tilhørende bestemmelse for transmisjonsnettanlegg innarbeides.

Merknaden tas for øvrig til orientering.