

Høringsuttalelser

Kommunedelplan med konsekvensutredning

Togparkering i Tønsbergområdet, InterCity Vestfoldbanen

Saksnummer: 201905284

PlanID 90020

April 2020





Saksbehandler:
Ståle Sørensen, telefon:
Arealplan

Kommunedelplan av Hensettingsanlegg for Tog, planID 90020 - Høringsuttalelse

Utvalg	Møteddato	Saksnummer
Utvalg for miljø, teknikk og næring	26.02.2020	016/20
Kommunestyret	11.03.2020	028/20

Rådmannens innstilling

Tønsberg kommune har følgende høringsuttalelse på forslag til kommunedelplan for Hensetting av tog:

1. Valg av alternativ

Barkåker sør anses som det beste alternativet for de ikke prissatte konsekvensene med tanke på at alternativet:

- gir minst negativ konsekvens for de ikke prissatte konsekvensene landskap, friluftsliv by- og bygdeliv, naturmangfold, naturressurser og kulturarv.
- bygger opp under hovedprinsippet om å tilrettelegge for en utvikling som skjer innenfra og utover og ikke åpner opp for løsrevne «satellitter» som skaper press på omdisponering av LNF
- gir minst tap av dyrka- og dyrkbar mark.
- er rangert som det beste alternativet når det gjelder teknisk funksjonalitet (lik som Barkåker nord sørlig) miljøvennlig transportsystem og optimalisert togdrift.

Barkåker sør er i konsekvensutredningen for de prissatte konsekvensene vurdert til å koste 93 millioner mer enn Barkåker nord sørlig. Dette er midler storsamfunnet kan bruke til å bygge mer jernbane. Merkostnaden for alternativ sør er så stor at Tønsberg kommune kan akseptere alternativ Barkåker nord sørlig, selv om Barkåker sør anses som det beste alternativet.

2. Innspill til konsekvensutredningen

1. Konsekvensgraden for landskapsbilde og alternativ Barkåker sør anses feil mtp at området grenser til bebyggelse og allerede er omdisponert til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Konsekvensgraden bør endres fra «Noe konsekvens» til «Ubetydelig konsekvens»
2. Rangeringen av Barkåker sør som nummer 3 for temaet Friluftsliv/ by- og bygdeliv anses som feil. Jf metodekapitlet skal verdisetningen og konsekvensen vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte planer. Barkåker sør er satt av som næringsområde i kommuneplanen, mens Barkåker nord alternativene er satt som LNF. Barkåker sør bør derfor rangeres som nummer 1 og Barkåker nord

sørlig og Barkåker nord nordlig henholdsvis som nummer 2 og 3.

3. Planforslaget bør vurdere hvilke konsekvenser et hensettingsanlegg får for gjenværende næringsareal for alternativ Barkåker sør

3. Innspill på bestemmelser

3.1 Retningslinje 7. *Miljøoppfølgingsplan* bør endres til en bestemmelse.

4. Andre innspill

4.1 I det videre planarbeidet er det viktig at det vurderes skjermingstiltak mot lys fra tog og lysforurensning fra selve anlegget.

4.2 I det videre planarbeidet må planfri kryssing av skispor/lysløype vurderes for Barkåker nord sørlig.

4.3 For Barkåker sør bør anleggstrafikk og permanent trafikk til/fra området føres ut i sør for å hindre konfliktsituasjoner med myke trafikanter, samt minske belastningen for støy og støv. Særlig i forbindelse med anleggsperioden. Løsningen vil også være den beste adkomsten for gjenværende næringsareal.

4.4 Viser forøvrig til kommunens saksutredning som er en del av kommunens høringsuttalelse.

26.02.2020 Utvalg for miljø, teknikk og næring:

Møtebehandling:

Endringsforslag: stryke avsnitt, foreslått av Julie Estdahl Stuestøl, Miljøpartiet De Grønne

Følgende avsnitt strykes i sin helhet:

« Barkåker sør er i konsekvensutredningen for de prissatte konsekvensene vurdert til å koste 93 millioner mer enn Barkåker nord sørlig. Dette er midler storsamfunnet kan bruke til å bygge mer jernbane. Merkostnaden for alternativ sør er så stor at Tønsberg kommune kan akseptere alternativ Barkåker nord sørlig, selv om Barkåker sør anses som det beste alternativet.»

Fellesforslag fra KrF, Sp og Ap: nytt pkt. 1, foreslått av Tom Granli, Arbeiderpartiet

Barkåker nord, sørlig ansees samlet sett, med særlig vekt på kostnadsdifferansen, bevaring av næringsareal og hensynet til Barkåkersamfunnets preferanse, som det best egnede alternativet, selv med forbruk av noe dyrka mark. Dersom alternativet velges, så må utbygger forplikte seg til å besørge oppdyrking av tilsvarende benyttet areal av dyrka mark et egnet sted i kommunen.

Votering:

Endringsforslag fra Stuestøl (MDG) fikk 3 stemmer (MGD og V) og har falt.

Fellesforslag fra KrF, SP og AP til punkt 1 ble vedtatt mot 3 stemmer (MDG og V).

Rådmannens innstilling med endringer i punkt 1 ble vedtatt mot 3 stemmer (MGD og V).

UMTN- 016/20 Vedtak:

Tønsberg kommune har følgende høringsuttalelse på forslag til kommunedelplan for Hensetting av tog:

1. Valg av alternativ

Barkåker nord, sørlig ansees samlet sett, med særlig vekt på kostnadsdifferansen, bevaring av næringsareal og hensynet til Barkåkersamfunnets preferanse, som det best egnede alternativet, selv med forbruk av noe dyrka mark. Dersom alternativet velges, så må utbygger forplikte seg til å besørge oppdyrking av tilsvarende benyttet areal av dyrka mark et egnet sted i kommunen.

2. Innspill til konsekvensutredningen

1. Konsekvensgraden for landskapsbilde og alternativ Barkåker sør anses feil mtp at området grenser til

bebyggelse og allerede er omdisponert til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Konsekvensgraden bør endres fra «Noe konsekvens» til «Ubetydelig konsekvens»

2. Rangeringen av Barkåker sør som nummer 3 for temaet Friluftsliv/ by- og bygdeliv anses som feil. Jf metodekapitlet skal verdisetningen og konsekvensen vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte planer. Barkåker sør er satt av som næringsområde i kommuneplanen, mens Barkåker nord alternativene er satt som LNF. Barkåker sør bør derfor rangeres som nummer 1 og Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig henholdsvis som nummer 2 og 3.
3. Planforslaget bør vurdere hvilke konsekvenser et hensettingsanlegg får for gjenværende næringsareal for alternativ Barkåker sør

3. Innspill på bestemmelser

3.1 Retningslinje 7. *Miljøoppfølgingsplan* bør endres til en bestemmelse.

4. Andre innspill

4.1 I det videre planarbeidet er det viktig at det vurderes skjermingstiltak mot lys fra tog og lysforurensning fra selve anlegget.

4.2 I det videre planarbeidet må planfri kryssing av skispor/lysløype vurderes for Barkåker nord sørlig.

4.3 For Barkåker sør bør anleggstrafikk og permanent trafikk til/fra området føres ut i sør for å hindre konfliktsituasjoner med myke trafikanter, samt minske belastningen for støy og støv. Særlig i forbindelse med anleggsperioden. Løsningen vil også være den beste adkomsten for gjenværende næringsareal.

4.4 Viser forøvrig til kommunens saksutredning som er en del av kommunens høringsuttalelse.

11.03.2020 Kommunestyret:

Møtebehandling:

Endringsforslag, foreslått av Ulf Lund Halvorsen, Miljøpartiet De Grønne
Punkt 1 erstattes i sin helhet av følgende tekst:

Barkåker sør anses som det beste alternativet. Alternativet:

- gir minst negativ konsekvens for de ikke prissatte konsekvensene landskap, friluftsliv by- og bygdeliv, naturmangfold, naturressurser og kulturarv.
- bygger opp under hovedprinsippet om å tilrettelegge for en utvikling som skjer innenfra og utover og ikke åpner opp for løsrevne «satellitter» som skaper press på omdisponering av LNF
- gir minst tap av dyrka- og dyrkbar mark.
- er rangert som det beste alternativet når det gjelder teknisk funksjonalitet (lik som Barkåker nord sørlig) miljøvennlig transportsystem og optimalisert togdrift.

Tilleggsforslag, foreslått av Elise Amalie Thorin Løkø, SV - Sosialistisk venstreparti

Nytt punkt:

I det videre arbeidet med løsningen «Barkåker sør» skal det særlig legges vekt på avbøtende tiltak i forhold til barn og unge.

Administrasjonens innstilling, foreslått av Heming Olaussen, SV - Sosialistisk venstreparti
Sv fremmer rådmannens opprinnelige innstilling.

Votering:

Sv's forslag fikk 7 stemmer (Sv, Mdg) og falt.

Halvorsens forslag til nytt punkt 1, fikk 7 stemmer (Mdg, Sv) og falt.

Innstilling fra utvalg for miljø, teknikk og næring ble vedtatt mot 7 stemmer (Mdg, Sv).

KST- 028/20 Vedtak:

Tønsberg kommune har følgende høringsuttalelse på forslag til kommunedelplan for Hensetting av tog:

1. Valg av alternativ

Barkåker nord, sørlig ansees samlet sett , med særlig vekt på kostnadsdifferansen, bevaring av næringsareal og hensynet til Barkåkersamfunnets preferanse, som det best egnede alternativet, selv med forbruk av noe dyrka mark. Dersom alternativet velges, så må utbygger forplikte seg til å besørge oppdyrking av tilsvarende benyttet areal av dyrka mark et egnet sted i kommunen.

2. Innspill til konsekvensutredningen

1. Konsekvensgraden for landskapsbilde og alternativ Barkåker sør anses feil mtp at området grenser til bebyggelse og allerede er omdisponert til næringsformål i kommuneplanens arealdel. Konsekvensgraden bør endres fra «Noe konsekvens» til «Ubetydelig konsekvens»
2. Rangeringen av Barkåker sør som nummer 3 for temaet Friluftsliv/ by- og bygdeliv anses som feil. Jf metodekapitlet skal verdisetningen og konsekvensen vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte planer. Barkåker sør er satt av som næringsområde i kommuneplanen, mens Barkåker nord alternativene er satt som LNF. Barkåker sør bør derfor rangeres som nummer 1 og Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig henholdsvis som nummer 2 og 3.
3. Planforslaget bør vurdere hvilke konsekvenser et hensettingsanlegg får for gjenværende næringsareal for alternativ Barkåker sør

3. Innspill på bestemmelser

3.1 Retningslinje 7. *Miljøoppfølgingsplan* bør endres til en bestemmelse.

4. Andre innspill

4.1 I det videre planarbeidet er det viktig at det vurderes skjermingstiltak mot lys fra tog og lysforurensning fra selve anlegget.

4.2 I det videre planarbeidet må planfri kryssing av skispor/lysløype vurderes for Barkåker nord sørlig.

4.3 For Barkåker sør bør anleggstrafikk og permanent trafikk til/fra området føres ut i sør for å hindre konfliktsituasjoner med mye trafikanter, samt minske belastningen for støy og støv. Særlig i forbindelse med anleggsperioden. Løsningen vil også være den beste adkomsten for gjenværende næringsareal.

4.4 Viser forøvrig til kommunens saksutredning som er en del av kommunens høringsuttalelse.

1. Sammendrag:

Bane Nor fremmer forslag til kommunedelplan av hensetting av tog. Hensikten med kommunedelplan er å velge lokaliseringalternativ for nytt hensettingsanlegg for Tønsberg området og båndlegge arealer for videre planlegging.

Planområdene ligger på Barkåker og består av 3 alternativer angitt som Barkåker nord nordlig, Barkåker nord sørlig og Barkåker sør.

Barkåker nord nordlig og sørlig består av skog og dyrka mark og er avsatt til LNFR i kommuneplan arealdel. Barkåker sør består av skog og noe dyrka mark. Området er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel.

Varsel om planoppstart og forslag til planprogram for hensetting av tog ble lagt ut til offentlig ettersyn den 07.01.2019 med uttalelsesfrist den 18.02.2019. Det kom inn 29 høringsuttalelser. Alle merknader er referert og kommentert av BN og ligger vedlagt i saken, sammen med fastsatt planprogram.

I henhold til bystyresak 090/19 har Bane Nor (heretter BN) fått myndighet til å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. Kommunen gir høringsuttalelse på planforslaget på lik linje med andre myndigheter og berørte. Dette saksframlegget omhandler kommunens høringsuttalelse til planforslag lagt ut til offentlig ettersyn.

En stor utfordring i saken har vært valg av alternativ. Barkåker nord sørlig scorer best på de prissatte konsekvensene, men har størst tap av dyrket, mens Barkåker sør scorer best på de ikke prissatte konsekvensene, men vil redusere næringsareal avsatt i kommuneplanens arealdel.

Rådmannen anser Barkåker sør som det beste alternativet og er Tønsberg kommune sitt foretrukne alternativ. Merkostnaden for alternativ sør er imidlertid så stor at Tønsberg kommune kan akseptere alternativ Barkåker nord sørlig.

Rådmannen anbefaler at høringsuttalelsen sendes til Bane Nor jf. rådmannens innstilling.

Vedlegg:

Oppsummering fra BN Ikke prissatte konsekvenser

Planbestemmelser-og-retningslinjer

Plankart

Planbeskrivelse

Sammenstilling-og-anbefaling

Risiko--og-sårbarhetsanalyse

Fagrappport-prissatte-konsekvenser

Kommunedelplan med konsekvensutredning for hensetting av tog - Planid 90020 - Fastsettelse av

Planprogram (L)(1835956)

Merknadsdokument - Forslag til planprogram (L)(1678825)

Planprogram til fastsettelse (L)(1678826)

2. Innledning – hva saken gjelder:

Jf. Plan og bygningsloven §3-7 og bystyresak 090/19 har Bane Nor (heretter BN) fått myndighet til å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. Kommunen gir høringsuttalelse på planforslaget på lik linje med andre myndigheter og berørte. Dette saksframlegget omhandler kommunens høringsuttalelse til planforslag lagt ut til offentlig ettersyn.

Hensikten med kommunedelplanen er å fastsette areal for lokalisering av hensettingsanlegg for tog (togparkering). Bygging av togparkering nær Tønsberg stasjon er en forutsetning for å kunne øke kapasiteten og frekvensen på togavganger pr time etter utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen. Hensettingsanlegget skal etableres for 14 tog a 110 meter. Foruten selve

togoppstillingsplassene består anlegget av et påkoblingsspor, et servicebygg med kontor og garderober, et utendørs vaskeanlegg, glykolpåfyllingsanlegg, plass til snørydding og parkeringsplasser til ansatte.

Planoppstart ble varslet 07.01.2019.

BN har valgt å legge ut alle 3 utredningsalternativene til offentlig ettersyn, herunder:

1. Barkåker nord nordlig
2. Barkåker nord sørlig
3. Barkåker sør

Bane Nor har kommet med følgende anbefaling på alternativene:

Anbefaler

Bane NOR anbefaler **Barkåker nord sørlig** som alternativ for nytt hensettingsanlegg i Tønsberg. Alternativet har gjennomgående god måloppnåelse og gode resultater i utredningene som er gjennomført. Barkåker nord sørlig har vesentlig lavere kostnader enn de øvrige alternativene. Alternativet vurderes derfor å være i tråd med politiske føringer om å vektlegge samfunnsøkonomisk lønnsomhet og effektivitet ved prioritering og gjennomføring av tiltak i transportsektoren.

Anbefaler ikke

Bane NOR anbefaler ikke **Barkåker sør** for videre planlegging. Alternativet har vesentlig høyere samfunnsøkonomiske kostnader enn Barkåker nord sørlig. Dette kan innebære at alternativet er i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Dersom kommunen allikevel har gode grunner til å velge dette alternativet, eller det ved høring fremkommer ny informasjon, vil Bane NOR kunne akseptere at Barkåker sør legges til grunn for videre planlegging.

Kan ikke akseptere/Fraråder

Bane NOR kan ikke akseptere **Barkåker nord nordlig**. Alternativet har den høyeste samfunnsøkonomiske kostnaden og rangeres dårligst for ikke-prissatte konsekvenser. Dette skyldes anleggets inngrep i Sverstadbekkens sideløp, beslag av dyrka mark, tap av kulturminne og mulig påvirkning på grunnvannstrykket. Alternativet har gjennomgående lavest måloppnåelse, og ingen fordeler knyttet til beslutningsrelevante aspekter som veier opp for de økte samfunnsøkonomiske kostnadene. Barkåker nord nordlig er således i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser.

3. Faktagrunnlag:

Alternativ Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig ligger nord for Barkåker tettsted, mellom E18 i vest og Hortensveien og dagens jernbane i øst. Til varselet om planoppstart lå begge alternativene innenfor samme planavgrensning. I høringsforslaget er planområdet redusert og delt opp i 2; Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig.

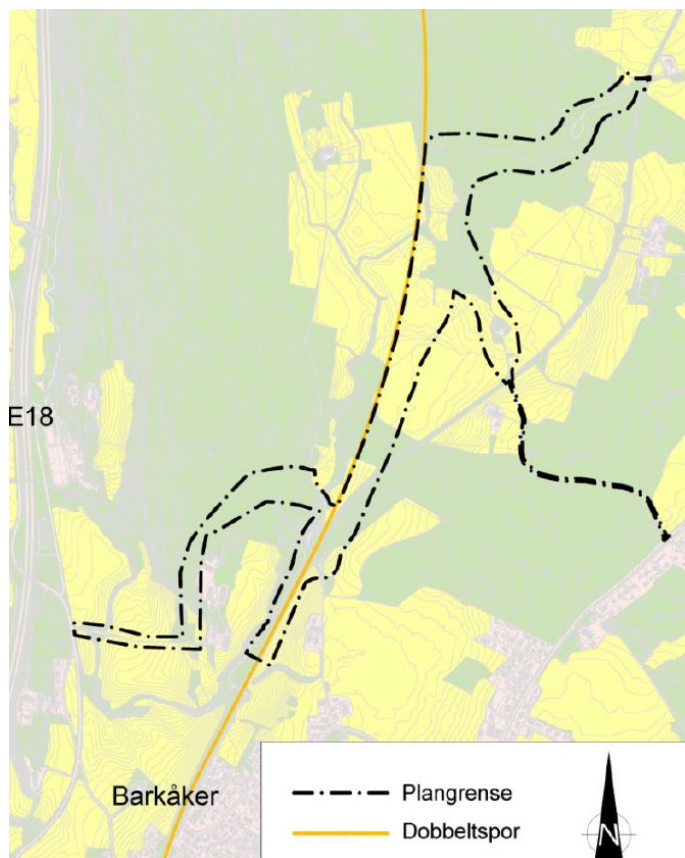
Barkåker nord nordlig

Planområdet ligger i den sør-sørvestre delen av et større skogsområde (del av Tangrødmarka), parallelt med prosjektert og regulert jernbanetrasé for strekningen Nykirke-Barkåker. Hoveddelen av skogen er hogd. Planområdet består i tillegg av et større sammenhengende område med dyrka mark. Regulert dobbeltspor vil dele dette området. Hensettingsanlegget berører en sidegren av Sverstadbekken (sjøørretførende). Anlegget vil bli liggende mellom Nordre Brekke gård og Skotte gård, men vil være delvis skjult for Skotte gård. Skogen som er en del av Tangrødmarka er mye

brukt som turområde.



Figur 1 Barkåker nord nordlig, bilde fra prosjektets samordningsmodell (planbeskrivelsen).



Figur 2 Hensettingsanlegg med forslag til plangrense Barkåker nord nordlig (planbeskrivelsen).

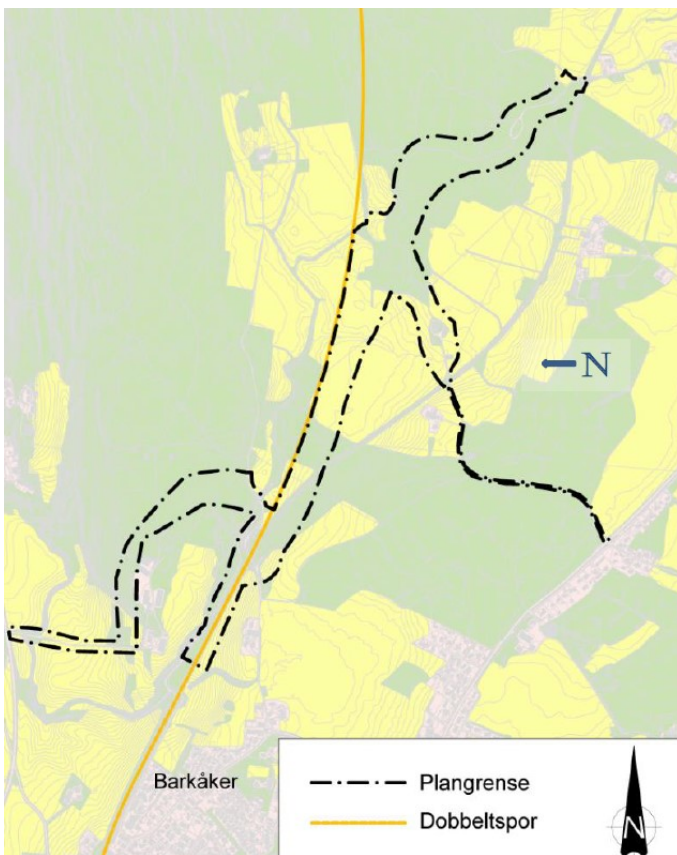
Barkåker nord sørlig

Hensettingsanlegget ligger ca. 240 m lenger sør enn alternativ Barkåker nord nordlig. Anlegget ligger delvis i sør av tidligere nevnte skogsområde og delvis på dyrka mark. Togoppstillingsplassene

ligger på terrenget. Anlegget vil bli liggende mellom Nordre Brekke gård og Skotte gård.



Figur 3 Barkåker nord sørlig, bilde fra prosjektets samordningsmodell (planbeskrivelsen).



Figur 4 Hensettingsanlegg med forslag til plangrense Barkåker nord sørlig (planbeskrivelsen).

Barkåker sør

Hensettingsanlegget ligger sør for Barkåker tettsted, og øst for dagens dobbeltspor og

næringsområde. Planområdet består av dyrket mark i nord og skog i sør. I nord grenser planområdet opp mot Barkåker skole og fotballanlegg. I sør berører planområdet husmannsplassen «Hestehagen».



Figur 5 Barkåker sør, bilde fra prosjektets samordningsmodell (planbeskrivelsen).



Figur 6 Illustrasjon av Barkåker sør (planbeskrivelsen).

For alle alternativene vil hensettingsanlegget beslaglegge et areal på 60 til 100 dekar. Endelig arealbeslag avklares i reguleringsplanfasen.

4. Rettslig grunnlag:

Plan- og bygningsloven § 3–7 Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet
Plan- og bygningsloven § 11-1 Kommuneplan
Plan- og bygningsloven § 11–14 Høring av planforslag

5. Tidligere vedtak og uttalelser i saken

Tønsberg kommune har tidligere gitt uttalelser til den innledende prosessen.

Til «Utredningen Hensetting Østlandet» ga kommune følgende uttalelse gjennom vedtak i Finans, plan og næring – sak 103/15:

1. *Tønsberg kommune ber om følgende endringer til anbefalinger for punkt 3.3.5 Tønsberg i Delrapport fase 3 for Hensetting Østlandet:*

a.) Alternativ 9 Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014- 2026. Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane. Kommunen anbefaler at dette alternativet utredes og vurderes nærmere.

b.) Øvrige forslag i Tønsberg kommune anbefales ikke til hensetting av tog. Dette gjelder følgende områder: Alternativ 4 Auli og alternativ 5 Akersmyra langs eksisterende ensporet jernbanetrase.

Bakgrunn for innspillet/vedtaket var blant annet:

- De negative konsekvensene alternativene ville fått ved tap av dyrket mark
- Lite hensiktsmessig lokalisering langs eksisterende ensporet jernbane mtp at trase sør for Tønsberg mellom Tønsberg og Larvik foreløpig var uavklart (er det fortsatt).



Figur 7 Områder som ble identifisert og analysert i

Tønsberg området i forbindelse med Hensetting Østlandet.

Til «Arealøk for hensettingsanlegg i Tønsberg området» ga administrasjonen uttalelse den 16.02.2018. I denne utredningen inngikk også Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig referert som Skottebakken og Brekkeskogen. Utdrag fra kommunens uttalelse:

Etter en samlet vurdering av de tre nye alternativene for hensettingsanlegg anbefaler vi at dere jobber videre med alternativ 10, Barkåkerskogen. Etablering av hensettingsanlegg i områdene nord for Barkåker vil ha svært negative konsekvenser for kulturlandskapet, dyrka mark og attraktive friluftsområder. Vi oppsummerer kort hovedmomentene under:

Skottebakken

- avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel
- uregulert
- dyrka mark, gårdstun
- kulturminner

Brekkeskogen

- avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel
- uregulert
- dyrka mark, gårdstun
- kulturminner
- viktig friluftsområde for Barkåker med lysløype og turstier. Tilgrensende område i Re kommune er avsatt til hensynssone friluftsliv.
- viltkorridor
- Sverstadbekken

Alternativ 10 Barkåkerskogen fremstår som det eneste reelle alternativet. Store deler av arealet er allerede omdisponert og avsatt til fremtidig byggeområde i kommuneplanens arealdel. ...

Vedrørende planprosess for hensettingsanlegg anser vi det som mest hensiktsmessig at prosessen samkjøres med pågående detaljregulering med KU for Barkåker øst. Altså at utvidelsen sett i forhold til kommuneplanen avklares gjennom regulering med tilhørende KU.

6. Forholdet til kommuneplanen:

For alternativene Barkåker nord og Barkåker Nord sørlig er planområdene i gjeldende kommuneplan primært avsatt til LNFR (landbruk, natur, friluftsliv, reindrift), med en båndlegging for framtidig regulering der nytt dobbeltspor mellom Barkåker og Nykirke skal bygges. I tillegg er dagens jernbane vist med baneformål sør i planområdene.

For alternativene Barkåker sør er planområdet i gjeldende kommuneplan avsatt til LNFR og framtidig næringsområde. Da planarbeidet for hensettingsanlegg startet opp var det allerede startet planarbeid for nevnte næringsområde. Dette arbeidet ble stilt i bero inntil en får en avklaring på lokalisering av hensettingsanlegget.

7. Merknader til varsel om planoppstart

Alle merknader er referert og kommentert av BN og ligger vedlagt i saken, sammen med fastsatt planprogram.

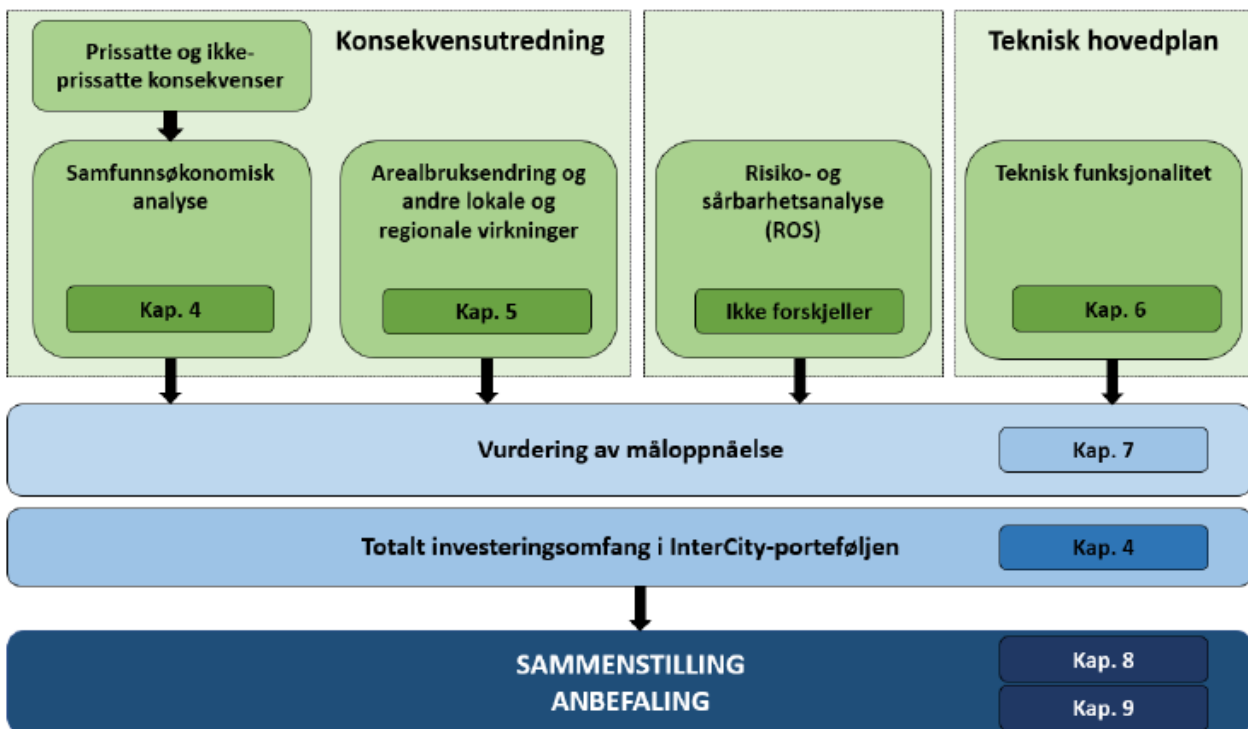
8. Vurderinger:

Bane Nor har valgt å legge alle 3 alternativene ut til offentlig ettersyn. Bane Nor har videre

rangert alternativene og kommet med følgende anbefaling:

1. Bane Nor anbefaler at alternativ Barkåker nord sørlig vedtas
2. Bane Nor anbefaler ikke at Barkåker sør vedtas
3. Bane Nor fraråder at alternativ Barkåker nord nordlig vedtas.

Metode for hvordan rangeringen kommer fram av figur 8. Barkåker nord nordlig kommer dårligst ut på prissatte – og ikke prissatte konsekvenser og BN fraråder at dette alternativet vedtas. Rådmannen er enig i denne vurderingen og anser alternativene Barkåker nord sørlig og Barkåker sør som de beste alternativene. Rådmannen vil derfor i hovedsak omtale disse to alternativene i den videre saksutredningen.



Figur 8 Framgangsmåte for BNs anbefaling til valg av alternativ for nytt hensettingsanlegg (planbeskrivelsen).

8.1 Ikke prissatte konsekvenser

Innledningsvis er det viktig å informere om at de ikke-prissatte temaene vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte planer. Dvs at verdi- og konsekvensutredningen legger til grunn at det er regulert nytt dobbeltspor for Barkåker nord alternativene og at Barkåker sør er satt av som næringsformål i kommuneplanens areadel. I figuren under viser sammenstilling av de ikke-prissatte temaene.

	Barkåker nord nordlig	Barkåker nord sørlig	Barkåker sør
Landskapsbilde	- (R 3)	- (R 2)	- (R 1)
Friluftsliv, by- og bygdeliv	- (R 2)	- (R 1)	- (R 3)
Kulturarv	- (R 3)	- (R 3)	- (R 1)
Naturmangfold	-- (R 3)	- (R 2)	0 (R 1)
Naturressurs	- (R 2)	-- (R 3)	0 (R 1)
SAMLET KONSEKVENNS			
Rangering	3	2	1

Figur 9 Sammenstilling av ikke-prissatte temaer. Tabellen (R+tall) angir rangeringen for alternativet for hvert fag (planbeskrivelsen).

Vedlagt er også en oppsummering av de ikke-prissatte konsekvensene med illustrasjoner.

Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde representerer det romlige og visuelle landskapet og hvordan landskapet oppleves som fysisk form, alt fra menneskeskapte bylandskap til uberørte naturlandskap.

I planbeskrivelsene står det at alle alternativene tilknyttes i stor grad til eksisterende/planlagt dobbeltspor. Dette i kombinasjon med en slak topografi og et landskap med større og mindre skogteiger gjør at alle tiltakene har begrenset innsyn til framtidig hensettingsanlegg.

Videre står det at Barkåker sør er ansett som det alternativet med minst negativ konsekvens for fagtemaet landskapsbilde. Dette har tett sammenheng med planstatus som næringsområde. Alternativet har også kort adkomst for driftsveien. Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig vil påvirke begrensede deler rundt mtp topografi og omkringliggende skog. Av disse to er alternativ Barkåker nord nordlig ansett som dårligst da denne får en stor skjæringsbakvegg, mens Barkåker nord sørlig ligger på terreng. Rådmannen er enig i denne vurderingen.

Rangeringen av Barkåker sør som nr. 1 anses som riktig med henholdsvis Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig som nummer 2 og 3. Rådmannen er imidlertid ikke enig i sammenstillingen og differansen mellom nord alternativene og sør alternativet der alle har fått samme konsekvensgrad «Noe negativ konsekvens».

Selv om forskjellene mellom de ulike alternativene er relativt begrensende, så mener rådmannen at nord alternativene som omkranses av LNF burde fått større negativ konsekvens enn sør alternativet som grenser mot eksisterende næringsbebyggelse, skole og idrettsanlegg, flere veier, samt at arealet er avsatt som næringsområde i kommuneplan. Dette tilsier at endringene blir større for landskapsbildet for Barkåker nord alternativene enn for Barkåker sør. Med bakgrunn i nevnte forhold mener rådmannen at sør alternativt bør få en lavere konsekvensgrad og at graden settes til ubetydelig jf. rådmannens innstilling punkt 2.1.

Det kan se ut til at det i mindre grad er vurdert om det er mulig med skjermingstiltak mot lys fra tog som kjører inn på området (Barkåker sør). Dette må vurderes i det videre planarbeidet. Rådmannen forutsetter at belysningen over anlegget skjerms oppover for å hindre lysforurensning for øvrig. Viser til rådmannens innstilling punkt 4.1.

Friluftsliv, by- og bygdeliv

Temaet friluftsliv/by- og bygdeliv omfatter alle områder som har betydning for allmenhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og

naturen ellers.

De tre vurderte hensettingsområdene ligger mellom to viktige utfartsområder i skog, og influensområdet har betydelige friluftslivsinteresser knyttet til seg. Barkåker nord nordlig og sørlig ligger nær Brekkeskogen og er det viktigste turområdet for befolkningen i Barkåker og har svært høy brukerfrekvens. Berg ligger et stykke sør for alternativ Barkåker sør og er del av en større sammenhengende skogsområde mellom Rakkås og Frodeåsen og er et populært turområde bl.a. for befolkningen i Tønsberg. Som nevnt så er disse områdene influensområder og vil ikke bli direkte berørt av selve hensettingsanlegget.

I konsekvensutredningen er Barkåker nord sørlig vurdert som det alternativet med minst ulemper og er rangert som nummer 1, med konsekvensgrad «Noe negativ konsekvens». Barkåker nord nordlig og Barkåker sør er henholdsvis rangert som nummer 2 og 3, med samme konsekvensgrad «Noe negativ konsekvens».

I utredningen vises det til at et næringsområde i større grad kan tilpasse seg dagens bruk som leke- og friluftsområde enn et hensettingsanlegg kan gjøre og at alternativet derfor er rangert som det dårligste. Rådmannen er ikke enig i denne vurderingen og anser at det er liten forskjell mellom et tradisjonelt næringsområde og et hensettingsanlegg mtp muligheten for tilpasning. I og med at tomten til alternativ sør allerede er avsatt til næringsområde, anses den som tapt som friluftsområde, mener rådmannen det er riktig at alternativ Barkåker sør rangeres som det beste alternativet. Med bakgrunn i nevnte forhold bør Barkåker sør rangeres som 1 og Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig henholdsvis rangeres som nummer 2 og 3 jf. rådmannens innstilling punkt 2.2.

Dersom Barkåker nord sørlig forutsetter adkomst fra Undrumveien må en vurdere planfri kryssing av skispor. Viser til rådmannens innstilling punkt 4.2.

Naturmangfold

Med naturmangfold menes biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.

I konsekvensutredningen er Barkåker sør rangert som det beste alternativet med konsekvensgrad «ubetydelig konsekvens». Hovedgrunnen for denne vurderingen er områdets status som næringsformål, men også fordi området er registrert med ubetydelig verdi for dette fagtemaet. Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig er henholdsvis rangert som nummer to og tre, med konsekvensgrad «noe negativ konsekvens» og «middels negativ konsekvens». De har stort sett de samme negative konsekvensene med innsnevring av vilttrekk, noe beslag av beiteområder for hjortevilt og mulig avrenning fra anlegget som kan påvirke vannkvaliteten og livsmiljøet for fisk. Barkåker nord nordlig vil i tillegg berøre Sverstadbekken (sjøørretførende) direkte gjennom arealinngrep og er derfor rangert som nummer 3.

Rådmannen vil bemerke at det må utvises ekstra aktsomhet til Sverstadbekken som er en fiskeførende bekk og at det er nulltoleranse på utslipp til denne bekken. Tenker spesielt på eventuelle utslipp av Glykol da dette vil føre til oksygenmangel og fiskedød i bekken.

Det forutsetter at det benyttes biologisk nedbrytbare kjemikalier til vask av togene og at vaskevannet ledes til spillvannsnett.

Foruten nevnte kommentar har ikke rådmannen flere merknader og er enig i BN sin vurdering av dette fagområdet.

Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor – materielle og immaterielle – etter menneskers virksomhet gjennom historien. I en analyse er det de materielle sporene som er i fokus, ofte delt i de tre deltemaene kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap, hvorav siste også inkluderer bylandskapet.

I konsekvensutredningen er alle tre alternativer blitt vurdert til å medføre noe negativ konsekvens for fagtema kulturarv. Det er ikke avgjørende forskjeller i konsekvens for kulturmiljø mellom alternativene. Barkåker sør er vurdert å medføre noe mindre negativ konsekvens for kulturmiljø, og er derfor rangert som noe bedre for fagtemaet enn Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig, som er rangert likt. Barkåker sør berører de viktigste kulturminneverdiene, men bare i liten grad. Hoveddelen av tiltaket vil knapt påvirke kulturminneverdier da det er lokalisert i et område avsatt til næringsareal i gjeldende kommuneplan. Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig berører jevnt over lavere kulturminneverdier, men begge alternativene er i direkte konflikt med et gravminne, og begge medfører en lokalisering av hensettingsanlegget hvor det vil ligge omkranset av ulike kulturmiljø, om enn av varierende verdier.

Rådmannen har ingen merknader og er enig i BN sin vurdering av dette fagområdet.

Naturressurser

Med naturressurser i denne sammenhengen menes ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, jaktbart vilt, vannforekomster og georessurser.

I konsekvensutredningen vil Barkåker nord nordlig få et arealtap av dyrka mark på ca. 26,5 dekar hvorav ca. 4,5 dekar er avsnørte arealer som ikke kan drives videre. Ca. 3 dekar dyrkbare arealer i skog vil gå tapt. Barkåker nord sørlig gir et arealtap av dyrka mark på ca. 34,5 dekar hvorav ca. 4,5 dekar er avsnørte arealer som ikke kan drives videre. Ca. 11,5 dekar dyrkbare arealer i skog vil gå tapt. Barkåker sør gir et arealtap av dyrka mark på ca. 4,5 dekar hvorav ca. 1,5 dekar er avsnørte arealer som ikke kan drives videre. Ca. 2 dekar dyrkbare arealer i skog vil gå tapt. Dette er arealer som ligger utenfor avsatt næringsareal.

Av de tre alternativene er det derfor Barkåker sør som kommer best ut, med ubetydelig konsekvens. Deretter følger Barkåker nord nordlig, med noe negativ konsekvens. Dårligst ut kommer Barkåker nord sørlig, med middels negativ konsekvens. Rådmannen er enig i BN sin vurdering og rangering, men ønsker å kommentere tap av dyrket - og dyrkbar mark.

Jf. kommuneplanens samfunnsdel skal kommunen prioritere fortetting og transformasjon i denne planperioden slik at dyrket mark og dyrkbar mark forbeholdes matproduksjon. Selv om samfunnsdelen åpner opp for unntak fra dette prinsippet, f.eks. ved store samfunnsmessige interesser som jernbane, så er hovedprinsippet at en skal bevare matjorda. I dette tilfelle har kommunen allerede omdisponert Barkåker sør til næringsareal i kommuneplan og samtidig tatt høyde for at hensettingsanlegget kan komme til Barkåker sør ved at en har utvidet næringsarealet på Ødegården i forbindelse med revisjon av kommuneplanens arealdel 2018-2030. Det kan derfor diskuteres om det er riktig å omdisponere mer dyrket - og dyrkbar mark enn en må når en har mulighet til å bruke areal som allerede er omdisponert og som har en god lokalisering mtp på funksjonalitet.

8.2 Prissatte konsekvenser

Konsekvensutredningen for prissatte konsekvenser viser at Barkåker nord sørlig har lavest samfunnsøkonomiske kostnader over levetiden av de tre analyserte alternativene og er rangert som nummer en i analysen. Barkåker sør og Barkåker nord nordlig er henholdsvis rangert som 2 og

3.

Differansen mellom det beste alternativet; Barkåker nord sørlig og Barkåker Sør er på 93 millioner. Analysen viser at det er investeringskostnadene som utgjør den største forskjellen. Rådmannen antar dette skyldes innløsnings sum på næringsarealer vs. innløsning av LNF-areal i nord.

Rådmannen vil bemerke at jorda som berøres i Barkåker nord sørlig er ettertraktet jord blant grønnsaksdyrkere og drives av en av landets største grønnsaksprodusenter. Rådmannen tillater seg derfor å stille spørsmål ved om Bane Nor har lagt til grunn en reell pris for denne jorda ved beregning av innløsningskostnader. Iom dette har stor betydning for investeringskostnadene anbefaler Rådmannen at Bane Nor vurderer innløsningssum mer konkret før endelig valg av alternativ.

I tillegg til investeringskostnadene omfatter prissatte konsekvenser også; drifts- og vedlikeholdskostnader, Operatørkostnad, Klimagassskostnader, Støyplagekostnad, Skattefinansieringskostnad og Restkostnad. Den totale oversikten med rangering kan sees av figuren under.

	Barkåker nord nordlig	Barkåker nord sørlig	Barkåker sør
<i>Investeringskostnad</i>	635	542	638
<i>Drifts- og vedlikeholdskostnader</i>	9	7	5
<i>Operatørkostnad</i>	30	30	17
<i>Klimagassskostnader</i>	6	4	4
<i>Støyplagekostnad</i>	-	-	-
<i>Skattefinansieringskostnad</i>	135	116	132
<i>Restkostnad</i>	8	8	5
Totalt	822	707	800
<i>Rangering</i>	3	1	2

Figur 10 Samfunnsøkonomiske kostnader (prissatte konsekvenser) og rangering av de tre hensettingsalternativene. Nåverdi i millioner kroner (2018-prisnivå). Sammen ligningsår 2022. Levetid på investeringen er 75 år, mens analyseperioden er 40 år.

8.3 Arealbruksendringer

Fra rapporten «Sammenstilling og anbefaling» står det at hensikten med denne utredningen «er å vurdere arealbruksendringene alternativene gir. Alternativenes arealbruksendringer vurderes opp mot vedtatte planer og gjeldende føringer for arealbruk.»

Videre står det i rapporten at «De tre områder skiller seg først og fremst fra hverandre for denne fagutredningen ved at Barkåker nord (sørlig og nordlig) i dag er LNFR-område, mens Barkåker sør i hovedsak er avsatt til næringsområde. Utfra føringer nasjonalt, regionalt og lokalt vurderes Barkåker nord nordlig og sørlig som de områdene som kommer dårligst ut med hensyn til arealbruksendringer.» Rådmannen er enig i rangeringen, men har noen kommentar på vurderingen av nord alternativene.

I planforslaget står det at Barkåker nord alternativene har en ubetydelig barrierevirkning og at adkomstvei ikke vil være utløsende faktor for at tilgrensende områder omdisponeres mtp at hensettingsanlegget er planlagt parallelt med planlagt dobbeltspor. Rådmannen er ikke enig i dette. Et hovedprinsipp i arealforvaltningen er å tilrettelegge for at utvikling skjer innenfra og utover og ikke åpner opp for løsrevne «satellitter» som kan skape press for omdisponering av LNF.

Valg av Barkåker nord bygger ikke opp om dette prinsippet og vil punktere et større sammenhengende grøntareal.

Planforslaget burde i mye større grad synliggjøre dette og at det faktisk er en større forskjell mellom et hensettingsanlegg med tilhørende biltrafikk, støy- og lysforurening og kun et dobbeltspor som i mye mindre grad har nevnte konsekvenser.

8.4 Reduksjon av næringsareal dersom en velger Barkåker sør

Næringsarealet avmerket som D14 (ca. 200 daa) i kommuneplanens areadel vil bli redusert dersom en velger alternativ Barkåker sør. I kommunedelplanen for hensetting er det lagt til grunn at et hensettingsanlegg kan beslaglegge fra 60 til 100 daa. Det vil i ytterste konsekvens føre til en reduksjon på opp mot 50 % av næringsarealet.

I tillegg kan et hensettingsanlegg gjøre det vanskeligere å få til en god arealutnyttelse av gjenværende næringsareal. Rådmannen kan ikke se at planforslaget vurderer hvilke konsekvenser et hensettingsanlegg vil få for gjenværende næringsareal. Dette burde vært synliggjort i planforslaget. Rådmannen anbefaler derfor at Bane Nor vurderer dette i utredningen/planbeskrivelsen. Viser for øvrig til rådmannens innstilling punkt 2.3.

I tillegg til arealbeslaget så vil et hensettingsanlegg føre til færre arbeidsplassparkering enn tradisjonell næring vil gjøre.

I forbindelse med kommuneplanrevisjon 2018-2030 ble næringsområdet D22 Ødegården utvidet. Det argumenteres fra BN at Tønsberg kommune dermed har avsatt et nytt næringsareal øst av E18 i nærheten av Barkåker som erstatningsareal for et evt. togparkeringsanlegg på alternativ Barkåker sør. Dette var en del av begrunnelsen til kommunen da dette området ble utvidet, men D22 er likevel av vesentlig annerledes karakter som næringsområde enn D14, som gjør at det fra Rådmann ikke vurderes som en erstatning.

I forbindelse med innhenting av kunnskapsgrunnlag til RPBA i 2017 ble næringsarealet i Vestfold oppdatert. Følgende arealer er avsatt o kommuneplanens arealdel for Tønsberg:

Kommune	Antall eiendommer/	Antall dekar totalt	Antall dekar klare for etablering	Ledige arealer på 1-2 års sikt
Tønsberg	96	2 342 daa	490 daa	608 daa

Figur 11 Ledig areal i Tønsberg kommune. (Notat – Næringstemaet i revisjonen av RPBA, sept. 2017).

8.5 Anleggsgjennomføring

I fagrapporten «Konsekvenser i anleggsfasen står det:

Det er forventet at anleggstrafikk i stor grad vil føres på egne anleggsveier for de to alternativene i Barkåker nord, og deretter ut på kapasitetssterke hovedveier. For Barkåker sør vil det være begrenset med interne (egne) anleggsveier, men det er et mål at anleggstrafikken skal ledes ut på kapasitetssterke hovedveier framfor å benytte lokalveier i tettbygde områder. Det planlegges at alt av jernbaneteknisk utstyr som skal benyttes til bygging av nytt anlegg kommer med tog og loss rett ved linja.

Det er gjennomført barnetråkkregistreringer som viser veier barn i Barkåker bruker, samt steder de

besøker. Det vurderes at anleggsgjennomføringen ikke kommer i konflikt med områder som brukes mye av barn for Barkåker nord nordlig og sørlig, men at anleggsområdet for Barkåker sør vil berøre skolevei og målpunkter.

Alle forslagene vil gi utfordringer i anleggsfasen, med hensyn til trafiksikkerhet, sikre tilgang til fri-, grøntarealer og løypenett, støy og støv.

Ved valg av Barkåker sør, vil antall berørte i anleggsfasen være vesentlig større enn ved begge forslagene i nord. Med hensyn til nærheten til boligområder, skole, barnehage og grønt-/friareal, vil det være særlig viktig å sørge for en god håndtering av støy, støv og trafiksikkerhet. Konsekvenser i anleggsfasen må utredes nærmere i den videre reguleringsprosessen og det må utarbeides støyprognoser for anleggsperioden.

Dersom Barkåker sør velges, vil rådmannen anbefale at trafikk til/fra området føres ut sør i planområdet, for å hindre konfliktsituasjoner med myke trafikanter, samt minske belastningen for støy og støv, særlig i forbindelse med anleggsperioden. Dette ansees også som den beste løsningen i driftsfasen mtp trafiksikkerhet og utnyttelsen av gjenværende næringsareal. Viser til rådmannens innstilling punkt 4.3.

8.6 Bestemmelser og kart

Rådmannen har tidligere gjennomgått planbestemmelsene, planbeskrivelse og plankart og gitt en planteknisk vurdering av plandokumentene. Rådmannens innspill er i stor grad innarbeidet i planforslaget. Rådmannen har imidlertid enkelte kommentarer til planbestemmelsene.

Jf. planforslaget skal det utarbeides en miljøoppfølgingsplan. Retningslinje «7 Miljøoppfølgingsplan» bør derfor endres til en bestemmelse jf. rådmannens innstilling punkt 3.1.

Innspill på formateringer

For lesbarhetens skyld kan det være en fordel om bestemmelser og retningslinjer står sammen. F.eks. at retningslinjene står i kursiv under bestemmelsen de utfyller. Dersom en ønsker å behold adskilt løsning som i høringsforslaget er det ønskelig at retningslinjene nummereres og starter fra nummer 4 i omhensynssone er nummerert som 3.

I reguleringsfasen må reguleringsbestemmelsene detaljeres mer. Bl.a. med hensyn til støy, anleggsfasen, landskapsbilde (lys) mm. Det bør tas inn konkrete krav til støy i reguleringsplanen, både i driftsfasen og i anleggsperioden.

9. Alternative løsninger:

Ikke vurdert.

10. Økonomiske konsekvenser:

Saken har ingen direkte konsekvenser for kommunes økonomiske driftsresultat eller investeringsbehov.

11. Konsekvenser for næringsutvikling:

Generelt

Etablering av et hensettingsanlegg sammen med et sammenhengende dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg gir hyppigere togavganger og kortere reisetid mellom nevnte byer. Dette vil ha stor positiv konsekvens for næringslivet lokalt, regionalt og nasjonalt.

Alternativ Barkåker nord sørlig

Barkåker nord sørlig har negativ konsekvenser for grunneier gjennom tap av naturressurser som

dyrka mark og skog.

Alternativ Barkåker sør

Næringsarealet avmerket som D14 (ca. 200 daa) i kommuneplanens areadel vil bli redusert. I kommunedelplanen for hensetting er det lagt til grunn at et hensettingsanlegg kan beslaglegge fra 60 til 100 daa. Det vil i ytterste konsekvens føre til en reduksjon på opp mot 50 % av næringsarealet.

Tradisjonell næring vil gi grunnlag for flere arbeidsplasser enn et hensettingsanlegg vil gjøre.

12. Helse- og miljøkonsekvenser:

Støy

Det må vurderes om det er tatt tilstrekkelig hensyn til maksimalt støynivå i natteperioden (LAFmax). Rådmannen er kjent med at dette har vært dimensjonerende ved annet henstandsanlegg for tog. Det oppgis at det ikke er simulert støy for enkelthendelser og maksimalnivåer knyttet til dette, deriblant dekompresjon av akkumulatorer for trykkluft for bremses. Rådmannen kan ikke se at det er anslått hvor ofte impulslyd vil forekomme, foruten av det beskrives i støyrapporten at det «forventes derfor ikke at impulslyder vil forekomme så hyppig at det er grunnlag for å benytte den strengeste grenseverdien». Det beskrives at støt som oppstår ved skifte av jernbanemateriell er en typisk impulslyd og at andre typiske impulslyder vil ikke forekomme.

Grenseverdien for impulslyd skal benyttes dersom denne type lyd opptrer med i gjennomsnitt mer enn 10 hendelser pr. time. Krav til maksimalt støynivå (LAFmax) i nattperioden gjelder der det er mer enn 10 hendelser per natt. Impulspreget lyd gir større plage for omgivelsene enn jevn støy ved samme ekvivalentnivå. Det må derfor utredes maksimalt støynivå LAFmax i den videre planprosessen, samt beskrives hvor ofte det forventes hendelser med impulsstøy på dag, kveld og natt.

Det er ikke beskrevet i utredningen om det er planlagt varmeposter slik at togene blir «stille» når de er parkert. Ved bruk av varmeposter unngås impulsstøy fra dekompresjon av trykkventiler i luftbremsesystemer. Dette bør fremgå av utredningen.

Barkåker nord sørlig

En bolig vil få overskridelser av grenseverdien for støy på natt (Lnight).

Barkåker nord-alternativene vil medføre noe økt støy langs toglinja da flere tog vil måtte kjøre gjennom Barkåker for å komme til togparkeringsen, i tillegg til en berørt bolig om natt. Vi kan ikke se at eventuelt økt trafikk på skinnene tidlig morgen, kveld og natt er omtalt som en konsekvens av en plassering nord for Barkåker. Kommunen har etterspurt og fått dokumentasjon som synliggjør dette forholdet. Beregningen av støy fra tomtog viser at det ikke vil være behov for ytterligere tiltak grunnet tomtogkjøring forbi Barkåker. Rådmannen er kjent med at trafikken normalt må øke en gitt andel før det gir særlig utslag på støynivå, men dette bør innarbeides i fagrappporten.

Alternativet kan medføre avrenning til Sverstadbekken (sjørrettførende).

Alternativ Barkåker sør

Ti boliger vil få overskridelser av grenseverdien for støy på natt (Lnight).

13. Konsekvenser for barn og unge:

Konsekvenser ved valg av alternativ Barkåker nord sørlig

Alternativet ligger i LNF område parallelt med framtidig dobbeltspor og ca. 2 km (selve hensettingsanlegget) fra Barkåker tettsted. Dersom adkomstvei fra Undrumsvei velges vil denne berøre lysløype/turløype. Selve hensettingsanlegget vil ikke berøre areal som blir bruk av barn og unge. Alternativet har liten/eller ingen konsekvens for barn og unge.

Konsekvenser ved valg av alternativ Barkåker sør

Alternativet grenser til Barkåker tettsted, skole og idrettsanlegg. Barnetråkkregistrering, innspill og befaring viser at området er mye brukt som turområde av barn og unge. Et hensettingsanlegg her vil redusere områdets verdi og vil være negativt for barn og unge.

I området er satt av som næringsområde så anser rådmannen at nevnte verdier uansett vil bortfalle uavhengig om det ikke kommer hensettingsanlegg på området.

14. Konklusjon:

Rådmannen anser Barkåker sør som det beste alternativet og er Tønsberg kommune sitt foretrukne alternativ.

Barkåker sør er i konsekvensutredningen for de prissatte konsekvensene vurdert til å koste 93 millioner mer enn Barkåker nord sørlig. Dette er midler storsamfunnet kan bruke til å bygge mer jernbane. Merkostnaden for alternativ sør er så stor at Tønsberg kommune kan akseptere alternativ Barkåker nord sørlig, selv om Barkåker sør anses som det beste alternativet.

15. Videre behandling:

Innspillene refereres og kommenteres av Bane Nor før planen sendes til Tønsberg kommune. Kommunen vurderer innspillene og Bane Nor sine kommentarer og legges fram planen til 2.gangsbehandling før den endelig vedtas av Tønsberg kommunestyre, forventet til juni 2020

Tønsberg 11.2.2020

Egil Johansen
rådmann

Geir Martin Viksand
kommunalsjef

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 10.02.2020
Saksref: 202000777-5
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Tønsberg kommune – Innsigelse til forslag til kommunedelplan for togparkering i Tønsbergområdet

Vi viser til høringsbrev datert 21.01.2020, samt vedlegg, der Bane NOR legger forslag til kommunedelplan for togparkering i Tønsberg ut på offentlig ettersyn. Bane NOR har lagt tre alternativer på offentlig ettersyn, på vegne av Tønsberg kommune. Alternativene betegnes Barkåker nord nordlig, Barkåker nord sørlig samt Barkåker sør. Formålet med planarbeidet er å velge lokaliseringalternativ for ny togparkering i Tønsbergområdet, og båndlegge areal for videre planlegging. Planarbeidet skal bidra til å nå målsettingene for intercity-satsingen, og sørge for at beslutningen om lokalisering tas på et best mulig grunnlag.

Sammendrag:

*Forslag til kommunedelplan angir en båndleggingszone for areal til ny parkeringsplass for tog i Tønsberg. Planen skal sikre arealer for videre detaljplanlegging av den valgte plasseringen. Bane NOR har **innsigelse** til alternativet Barkåker nord nordlig, ettersom dette vurderes å være vesentlig i strid med nasjonale jernbaneinteresser.*

Bane NOR som jernbanemyndighet mener:

I høringsbrevet anbefaler Bane NOR alternativet Barkåker nord sørlig. Alternativet har gjennomgående god måloppnåelse og gode resultater i utredningene som er gjennomført.

Bane NOR anbefaler ikke Barkåker sør for videre planlegging. Alternativet har vesentlig høyere samfunnsøkonomiske kostnader enn Barkåker nord sørlig. Bane NOR ønsker ikke dette alternativet, fordi det er risiko for at alternativet går utover rammene for totalt investeringsomfang i hele intercityutbyggingen.

Alternativ Barkåker nord nordlig vurderes å være vesentlig dårligere enn øvrige alternativ, og er således i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser. Alternativet har den høyeste samfunnsøkonomiske kostnaden og rangeres dårligst for ikke-prissatte konsekvenser. Alternativet har gjennomgående lavest måloppnåelse, og ingen fordeler knyttet til beslutningsrelevante aspekter som veier opp for de økte samfunnsøkonomiske kostnadene.

Alternativet Barkåker nord nordlig tilfredsstillende grunnkravene til togparkering, men vurderes likevel som dårligst av de tre alternativene, og betydelig dårligere enn de to andre. Dette begrunnes som følger:

Kostnad: Barkåker nord nordlig er det mest kostbare på grunn av vanskelig anleggsgjennomføring og dårligst grunnforhold. De dårlige grunnforholdene gir også en ukjent risiko for ytterligere vanskeligheter i byggeperioden, og kostnadsøkninger. Foreløpige resultater fra poretrykksmålinger tilsier at det kreves vesentlige tettetiltak for å unngå drenering av grunnvannet og potensielle setninger. Årsaken til dette er at grunnvannstrykket i løsmassene er høyt. Bane NOR legger særlig vekt på at det kan oppstå poretrykksendringer i leirmassene i området som er avsatt til nytt dobbeltspor mellom Barkåker i Tønsberg og Nykirke i Horten.

Togdrift: Barkåker nord nordlig vurderes som negativt for å kunne optimalisere togdriften. Alternativene ved Barkåker nord er like når det gjelder kjøretid, men for Barkåker nord nordlig blir alternativet totalt sett uakseptabelt da det i tillegg har høye investeringskostnader og er dårligst for ikke-prissatte konsekvenser.

Togene som skal kjøres mellom Tønsberg stasjon og togparkeringen vil være såkalte tomtog (tog uten passasjerer). Alternativet krever mest venting på ledige tidsluker, og medfører at togene bruker mer tid på sporet. Alternativer som er plassert nærmere Tønsberg stasjon krever mindre sporbelegg og kapasitet på linjen enn alternativer som er plassert i lengre avstand fra stasjonen. Dette skyldes at togene kjører en kortere distanse og kommer raskere frem til togparkeringsanlegget fra endestasjonen. Tomtog tar opp plass på skinnegangen slik at kapasiteten som er tilgjengelig for andre tog svekkes, og blir en kontinuerlig kostnadsdriver for jernbanen, ettersom tomme tog ikke gir inntekter, og gir høyere kostnader til personale og vedlikehold av tog og spor. Derfor er det vesentlig med kort avstand mellom parkeringsplass og utgangs-/endestasjon.

Vi viser til plan- og bygningsloven § 5-4, samt forarbeider, der det angis at det er anledning til å ha innsigelse til forhold som berører vedkommende organs saksområde. Basert på dette har Bane NOR **innsigelse** til alternativet Barkåker nord nordlig.

Vi anmoder om at det anbefalte alternativet, Barkåker nord sørlig, vedtas.

Med vennlig hilsen

Vibeke Aarnes
Konserndirektør
Infrastrukturdivisjonen

Björg Hilde Herfindal
Avdelingsdirektør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

FYLKESMANNEN I VESTFOLD OG TELEMARK

Kopi:

JERNBANEDIREKTORATET
TØNSBERG KOMMUNE



Bane Nor SF
Postboks 4350 Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon

2308 HAMAR

Samordning av statlige innsigelser - innsigelsene fremmes - kommunedelplan om togparkeringsanlegg - Tønsberg kommune

Det vises til brev 21. januar 2020 fra Bane NOR.

Det vises også til brev 22. desember 2017 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) der det informeres om at regjeringens forsøksprosjekt med samordning av statlige innsigelser har blitt en permanent nasjonal ordning. KMD har gitt føringer på at fylkesmannen kan avskjære innsigelser som

- ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser eller i andre grunner som er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd,
- er fremmet etter høringsfristen, jf. plan- og bygningsloven § 5-4 femte ledd,
- har vært eller kunne vært fremmet tidligere, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 første ledd,
- er fremmet uten at statsetaten har deltatt i planprosessen, jf. plan- og bygningsloven § 5-5 tredje ledd, eller
- er motstridende og hindrer kommunen i å fatte planvedtak.

Saken gjelder

Saken gjelder høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt togparkeringsanlegg (hensettingsanlegg) i Tønsberg kommune. Formålet med planarbeidet er å velge sted for nytt togparkeringsanlegg knyttet til Tønsberg stasjon og båndlegge areal for videre planlegging.

Høringen omfatter tre alternative plasseringer: Barkåker nord nordlig, Barkåker nord sørlig og Barkåker sør. De to førstnevnte alternativene ligger inntil nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker, nærmere bestemt i området Brekke – Skotte. Sistnevnte alternativ ligger like sør for Barkåker tettsted.

Av høringsbrevet fremgår det at Bane NOR anbefaler alternativet Barkåker nord sørlig, da alternativet har gjennomgående god måloppnåelse og gode resultater i utredningene som er



gjennomført. Alternativet Barkåker sør anbefales ikke for videre planlegging, da alternativet har vesentlig høyere samfunnsøkonomiske kostnader enn Barkåker nord sørlig. Alternativ Barkåker nord nordlig vurderes å være vesentlig dårligere enn øvrige alternativ, og således i konflikt med nasjonale jernbaneinteresser.

I kommuneplanens arealdel er Barkåker nord (nordlig og sørlig) avsatt til LNF-område, mens Barkåker sør er avsatt til næringsområde.

Fylkesmannens kompetanse

Fylkesmannen har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Fylkesmannen som fagmyndighet skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale og vesentlige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, samfunnsikkerhet, helse og sosial og barn og unges interesser, mens fylkesmannen som samordningsmyndighet skal påse at innsigelser også fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinje. Fylkesmannen skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelsene og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fagetaten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men fylkesmannen har myndighet til å avskjære den.

I dette brevet opptrer fylkesmannen som samordningsmyndighet.

Det er fremmet innsigelser fra Bane NOR og Fylkesmannens landbruksdirektør.

Samordning av innsigelser

Bane NOR

Bane NOR har fremmet innsigelse til alternativet Barkåker nord nordlig fordi alternativet vurderes å være i vesentlig i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd der det blant annet fremgår at det kan fremmes innsigelse til forslag til planer grunnet forhold som er av «vesentlig betydning for vedkommendes organs saksområde».

Innsigelsen begrunnes med at Barkåker nord nordlig er det mest kostbare alternativet på grunn av vanskelige anleggsgjennomføring og dårligst grunnforhold. De dårlige grunnforholdene gir også en ukjent risiko for ytterligere vanskeligheter i byggeperioden, og kostnadsøkninger. Det fremheves også at alternativet rangeres dårligst for ikke-prissatte konsekvenser. Videre vises det til at Barkåker nord nordlig vurderes som negativ for å kunne optimalisere togdriften, da det er vesentlig med kort avstand mellom togparkeringsanlegget og utgangs- og endestasjon. Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse for innsigelsen.

Fylkesmannen har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra Bane NOR. Ivaretagelsen av nasjonale jernbaneinteresser ligger innenfor de ansvarsområder som Bane NOR er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsen er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. Innsigelsen hindrer heller ikke kommunen i å fatte planvedtak i saken. De formelle vilkårene for innsigelsen i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Fylkesmannens landbruksdirektør

Fylkesmannens landbruksdirektør har fremmet innsigelse til alternativene Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig fordi alternativene kommer i konflikt med nasjonale jordverninteresser. Hjemmelen for innsigelsen er plan- og bygningsloven § 5-4 første ledd der det blant annet fremgår at det kan fremmes innsigelse til forslag til planer i spørsmål som er av nasjonal betydning. Det vises til at jordvern er en nasjonal interesse som har blitt ytterligere styrket de siste årene, især gjennom Stortingets vedtak av nasjonal jordvernstrategi fra 2015 og den oppdaterte jordvernstrategien fra 2018.



Innsigelsen begrunnes med at de to alternativene nord for Barkåker innebærer permanent omdisponering av betydelige arealer av fulldyrka jord av i hovedsak svært god kvalitet og dyrkbar jord som kan dyrkes opp til lettbrukt jordbruksareal tilknyttet nåværende landbruksareal. Alternativet Barkåker nord nordlig vil medføre omdisponering av 26,5 dekar fulldyrka jord og 3 dekar dyrkbar jord. Alternativet Barkåker nord sørlig vil medføre omdisponering av 34,5 dekar fulldyrka jord og 11,5 dekar dyrkbar jord. Det vektlegges at det foreligger et funksjonelt alternativ for togparkeringsanlegget; Alternativet Barkåker sør som kun medfører omdisponering av 6,5 dekar dyrka og dyrkbar jord utenfor område avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel.

I tillegg til tap av jordbruksareal som er beregnet i konsekvensutredningen, anfører landbruksdirektøren at det er grunn til å regne med et visst tap knyttet til planlegging av adkomstvei til alternativene Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig. Videre legger landbruksdirektøren betydelig vekt på at plassering av et parkeringsanlegg for tog i området Barkåker nord vil innebære at et helhetlig landbruksmiljø blir betydelig påvirket av landbruksfremmed virksomhet. Dette kan over tid bli en negativ belastning for jordbruksdriften over vesentlig større jordbruksarealer. Det vises til den vedlagte uttalelsen for en nærmere begrunnelse for innsigelsen.

Fylkesmannen har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra Fylkesmannens landbruksdirektør. Ivaretagelsen av jordvern er en nasjonal interesse som landbruksdirektøren er satt til å ivareta. Det vises til nevnte hjemmelsgrunnlag. Innsigelsen er begrunnet og er knyttet til konkrete forhold. Innsigelsen hindrer heller ikke kommunen i å fatte planvedtak i saken. De formelle vilkårene for innsigelsen i plan- og bygningsloven §§ 5-4 og 5-5 er også oppfylt.

Konklusjon

Fylkesmannen har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsene fra Bane NOR og Fylkesmannens landbruksdirektør. Innsigelsene fremmes i sin helhet. Uttalelsene fra Bane NOR og Fylkesmannen i Vestfold og Telemark følger vedlagt.

Videre prosess

Tønsberg kommune, Bane NOR og Fylkesmannens landbruksdirektør oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsene. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutinene. Fra Fylkesmannen vil Bernt Lasse Berggren opptre som megler.

Med hilsen
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Per Arne Olsen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:
Uttalelse fra Bane NOR
Uttalelse fra Fylkesmannen i Vestfold og Telemark



Kopi til:

Statens vegvesen - Transport og
samfunn

Tønsberg kommune

Vestfold og Telemark fylkeskommune

Norges vassdrags- og energidirektorat

Postboks 1010 Nordre
Ål

Postboks 2410

Postboks 2844

Postboks 5091

Majorstua

2605 LILLEHAMMER

3104 TØNSBERG

3702 SKIEN

0301 OSLO



Bane Nor SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunnar Kleven, 33371185

Uttalelse til forslag til kommunedelplan for togparkeringsanlegg innenfor Tønsberg kommune - del av modernisert Vestfoldbane

Denne uttalelsen gjelder offentlig ettersyn av plan for togparkering knyttet til Tønsberg jernbanestasjon. Fylkesmannens landbruksavdeling og miljøavdeling drøfter her plansaken i lys av nasjonale og viktige regionale føringer innenfor våre saksområder. Det fremmes innsigelse til alternativene nord for Barkåker tettsted grunnet konflikt med nasjonale jordverninteresser. Det er i denne vurderingen også lagt vekt på at det foreligger et funksjonelt alternativ sør for Barkåker tettsted med svært liten konflikt med jordvern og andre nasjonale arealinteresser, og som Bane NOR kan akseptere. Pkt. 4 på side 8-9 inneholder oppsummering og konklusjon.

Vi viser til Bane NORs brev datert 21.01.2020 og til informativt møte om saken den 10.02. i år.

1. Plansaken

Bane NOR har i samråd med Tønsberg kommune lagt tre alternative lokaliseringer av togparkeringsanlegg ut til offentlig ettersyn i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) §§ 3-7 og 11-14. Som ledd i planarbeidet er det utarbeidet konsekvensutredning (KU) iht. forskrift om konsekvensutredninger.

Formålet med planarbeidet er å velge sted for nytt togparkeringsanlegg knyttet til Tønsberg stasjon. Kommunedelplanen vil i form av plankart med bestemmelser båndlegge nødvendig areal for påfølgende reguleringsplan for valgt lokalitet.

Det er i foreliggende planmateriale fremmet tre alternativer;

- Barkåker nord nordlig (heretter benevnt som BN-nordlig)
- Barkåker nord sørlig (BN-sørlig)
- Barkåker sør

De to førstnevnte alternativene ligger inntil nytt dobbeltspor Nykirke – Barkåker, nærmere bestemt i området Brekke nord – Skotte. Sistnevnte alternativ ligger innenfor et område som er avsatt til næring i kommuneplanens arealdel, og som ligger like sør for Barkåker tettsted.

2. Fylkesmannens rolle



Fylkesmannens fagavdelinger skal med hjemmel i pbl. § 3-2 *Ansvar og bistand i planleggingen* 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. Vår vurdering

Vi vil nedenfor drøfte lokaliseringalternativene innenfor relevante saksområder hos Fylkesmannen, med støtte i foreliggende KU-materiale, tilgjengelige fagdatabaser og observasjoner fra befaringer i planområdene. For ordens skyld minner vi om at alternativet Barkåker sør som i all hovedsak ligger innenfor område avsatt til næring i gjeldende kommuneplan, følgelig i liten grad blir beheftet med negative påvirkninger innenfor landbruk, naturmangfold osv., selv om det ubebygde området i dag innehar verdier for disse temaene/interessene.

3.1 Landbruk

De to alternativene nord for Barkåker innebærer permanent omdisponering av betydelige arealer av fulldyrka jord av svært god kvalitet, samt dyrkbar mark som kan dyrkes opp til lettbrukt jordbruksareal. Alternativet BN-nordlig vil medføre tap av 26,5 dekar (daa) fulldyrka jord, størstedelen av svært god kvalitet ifølge instituttet NIBIOs jordsmonnsdata. I tillegg omdisponeres 3 daa dyrkbar mark som ved nydyrking vil gi fullverdig, lettbrukt jordbruksareal med tilknytning til nåværende jordbruksareal.

Alternativet BN-sørlig som Bane NOR anbefaler, vil medføre omdisponering av hhv. 34,5 daa fulldyrka jord hovedsaklig av svært god kvalitet og 11,5 daa dyrkbar mark som ved nydyrking vil gi lettbrukt jordbruksareal med god tilknytning til nåværende jordbruksareal.

Alternativet Barkåker sør vil innebære et vesentlig lavere tap av jordbruksareal; beregnet til 4,5 daa fulldyrka jord av svært god kvalitet utenfor avsatt næringsareal, samt 2 daa dyrkbar mark utenfor dette næringsarealet i kommuneplanens arealdel.

Omdisponering av skog i alternativene er i praksis synonymt med arealene av dyrkbar mark.

Landbruksdirektørens vurdering; innsigelse til BN-sørlig og BN-nordlig

Dyrka og dyrkbar mark er i jordlovens § 9 beskyttet mot omdisponering til andre formål, med mindre samfunnsinteresser i spesielle tilfeller tilsier at jordbruksinteressene må vike. Jordvern er dermed en nasjonal interesse. Jordvernet har blitt ytterligere styrket de siste årene, især gjennom Stortingets vedtak om nasjonal jordvernstrategi den 08.12.2015. Strategien innebærer at årlig omdisponering skal begrenses til 4000 daa på nasjonalt nivå innen 2020. Stortinget viser bl.a. til sikker matforsyning som begrunnelse for strategien. Især matkornarealene er viktige i denne sammenhengen. Også den dyrkbare jorda er viktig å beskytte, særlig i de beste klimasonene.

I vedtak av 06.02.2018 ba Stortinget om en oppdatering av jordvernstrategien som ledd i budsjettproposisjonen for 2019, noe som ble fulgt opp ved behandlingen av Statsbudsjettet. Strategien er formidlet bl.a. i *Nasjonale føringer for kommunal og regional planlegging 2019 - 2023*, fastsatt ved kgl. res. 14.05.2019.

I denne saken viser landbruksdirektøren til at alternativet BN-sørlig, som Bane NOR anbefaler, medfører omdisponering av dyrka og dyrkbar mark på i alt 46 daa. Vi viser videre til at planområdet ligger innenfor de beste områdene i Norge for dyrking av matkorn og andre produkter for befolkningens konsum. Videre legger vi vekt på at det foreligger et funksjonelt alternativ for togparkering; Barkåker sør som kun medfører omdisponering av 6,5 daa dyrka og dyrkbar mark utenfor område avsatt til utbygging for næringsformål i kommuneplanens arealdel. Bane NOR har opplyst at dette alternativet kan aksepteres.



Også alternativet BN-nordlig ville ha medført betydelig omdisponering av dyrka og dyrkbar mark; i alt nær 30 daa. Landbruksdirektørens innsigelse omfatter også dette alternativet.

Vi har merket oss at Bane NOR selv har fremmet innsigelse til alternativet BN-nordlig, bl.a. grunnet høyere kostnader og dårligst resultat på såkalt ikke-prissatte konsekvenser. Bane NOR legger i tillegg betydelig vekt på ulemper knyttet til togdrift fordi BN-nordlig har større avstand fra Tønsberg jernbanestasjon enn BN-sørlig. Vi har beregnet differensen i slik avstand til omkring 250 meter mellom disse alternativene. Vi minner om at alternativet Barkåker sør ligger hele 2,5 km nærmere stasjonen i Tønsberg, og fordelene for togdriften må være betydelig.

Vi er innforstått med at differansen i kostnader til togdrift i favør Barkåker sør er innbakt i kalkylen av samfunnsøkonomiske kostnader. Denne kalkylen viser 800 mill. kr. for Barkåker sør og 707 mill. kr. for BN-sørlig. Vi tillater oss imidlertid å peke på at det på dette planstadiet normalt er betydelig usikkerhet knyttet til kostnadsoverslagene, også internt mellom alternativer.

Etter en samlet vurdering har landbruksdirektøren kommet til at det irreversible tapet av 46 daa dyrka/dyrkbar mark av høy nasjonal verdi ikke kan aksepteres i denne saken. Det foreligger et funksjonelt alternativ - Barkåker sør - som følgelig bør velges. Innsigelsen omfatter også alternativet BN-nordlig, men vi antar at dette alternativet nå er lite aktuelt.

I tillegg til det direkte tapet av jordbruksareal som er beregnet i konsekvensutredningen, er det grunn til å regne med et visst tap knyttet til planlegging av adkomstvei til alternativene BN – sørlig og BN - nordlig. Dette vil sannsynligvis skyldes omlegging/utvidelse av eksisterende driftsveier i landbruket, evt. bygging av nye veistrekninger. Valg av trasé for veiadkomst er som kjent utsatt til reguleringsfasen.

Videre legger landbruksdirektøren betydelig vekt på at plassering av et parkeringsanlegg for tog i området Brekke nord – Skotte vil innebære at et helhetlig landbruksmiljø blir punktert av landbruksfremmed virksomhet. Dette kan over tid bli en negativ belastning for jordbruksdriften over vesentlig større jordbruksarealer. Det må f.eks. påregnes konflikter vis à vis togparkering, serviceoperasjoner, togvask etc. selv ved normal jordbruksdrift på tilstøtende arealer. Dette kan følge av støv fra jordarbeiding og innhøsting, avdrift av plantevernmidler, lukt fra spredning av husdyrgjødsel/ bioslam el.a. I hektiske perioder foregår slike operasjoner i jordbruket nærmest hele døgnet. Dette betydelige infrastrukturtiltaket vil dermed på lang sikt kunne komme i vesentlig konflikt med produksjon av høyverdige matprodukter over langt større arealer enn det direkte arealbeslaget.

3.2 Samfunnssikkerhet

Planmaterialets risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) er datert januar 2020. Det er her understreket at analysen er tilpasset kommunedelplannivået, og at det skal utarbeides en detaljert ROS-analyse på reguleringsplannivået for valgt lokalisering.

Det er i foreliggende analyse identifisert en rekke situasjoner/hendelser som kan være kritisk for togparkeringsanlegget, og det er redegjort for ulikheter mellom alternativene.

Vår vurdering

Vi har ikke innvendinger til tilnærmingen med en grovmasket analyse nå med sikte på å se ulikheter mellom alternativene som grunnlag for valg.

Det er likevel identifisert og kommentert en rekke faremomenter innenfor naturbaserte og virksomhetsbaserte farer, samt forhold til infrastruktur, sårbare objekter og tilsiktede handlinger.



Vi har merket oss at alternativet BN-nordlig innebærer en fjellskjæring som kan medføre en viss fare for skred. Når det gjelder flomfare, ligger både BN-nordlig og BN-sørlig innenfor NVEs aktsomhetssone for såkalt 200-årsflom knyttet til Sverstadbekken. Alternativet Barkåker sør er i liten grad omfattet av en slik flomsone. Vi vurderer at dette er en vesentlig utfordring ved alternativene nord for Barkåker, og temaet flom må følges nøye opp i påfølgende planfase(r) dersom et av disse alternativene blir valgt.

Når det gjelder grunnforhold viser rapporten at det ikke forventes noen større geotekniske tiltak. De nordlige alternativene vil berøre kvikkleiresonen «Sverstad» der hvor tilknytningssporet til/fra togparkeringsanlegget kobles til dobbeltsporet. Vi har merket oss at denne sonen er utredet som ledd i tidligere planlegging av nytt dobbeltspor og at sikkerheten anses tilfredsstillende. Alternativet Barkåker sør ligger nær kvikkleiresonen «Eikeberg». Behovet for stabiliserende tiltak antas å være lite.

Generelt legger vi stor vekt på at forslaget til planbestemmelser i § 3-4 slår fast at område avsatt til hensynssone ras- og skredfare, som dekker kvikkleiresonene nevnt ovenfor, skal bli gjenstand for nærmere vurdering av områdestabilitet i forbindelse med reguleringsplan for valgt lokalitet.

Når det gjelder forholdet til viktig infrastruktur, innebærer alternativene nord for Barkåker tettsted en viss trussel mot høyspentlinjer knyttet til Tveiten transformatorstasjon (trafo). Dette gjelder først og fremst anleggsfasen. Ut fra høyspentlinjenes store samfunnsmessige betydning for kraftforsyningen, anbefaler vi at det inntas en tilleggsbestemmelse innenfor pkt. 1. *Generelle planbestemmelser* om at det i anleggsfasen skal tas særlige hensyn for å unngå skade på høyspentlinjene i området nord for Barkåker tettsted, dersom ett av disse alternativene blir valgt.

3.3 Naturmangfold

Det er gjennomført nykartlegging av viktige naturforekomster innenfor og utenfor planområdene nord og sør for Barkåker tettsted. Vi forstår det slik at dette dels er utført som ledd i KU for nytt dobbeltspor, dels i forbindelse med togparkeringsutredningen. Det foreligger egen temarapport om naturmangfold datert januar 2020.

Vår vurdering

Temarapporten gir etter vår oppfatning et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag på dette plannivået, hvor valg av sted for togparkeringsanlegget er hensikten.

Alternativet BN-nordlig er beheftet med store ulemper og risikomomenter for naturmangfoldet. Dette skyldes dels at et vesentlig sideløp til Sverstadbekken sannsynligvis må legges i rør under selve togparkeringsanlegget. Videre er det fare for at en fjellskjæring på omkring 10 meter, som må sprenges ut på østsiden av selve togoppstillingsarealet, vil medføre grunnvannssenkning i marka bakenfor skjæringen. Dette vil ha konsekvenser for vegetasjon og annet naturmangfold.

Videre er det en viss fare for at hele anlegget kan påvirke grunnvannstilstanden til Sverstadbekken på en måte som medfører lavere vannføring, kanskje særlig i tørre perioder. Dette vil være negativt for fisk, yngel og andre vannlevende organismer i bekken. Som kjent er Sverstadbekken en svært verdifull gyte- og oppvekstbekk for sjøørret selv i nasjonal sammenheng. Bekken har gjennom årene vært gjenstand både for flytting og bekkelukking på sjøørretførende strekning nærmere samløpet med Undrumsdalsvassdraget/Tveitenelva. Dermed er enhver tilleggsbelastning svært uheldig i Sverstadbekken. I neste avsnitt drøfter vi faren for forurensning knyttet til anlegg og drift av togparkeringsanlegget.



Også BN-sørlig kan medføre en viss påvirkning av grunnvannsstrømmene mot Sverstadbekken, men risikoen for negativ påvirkning er her mindre.

Både BN-nordlig og BN-sørlig vil ifølge fagrapporten påvirke negativt et viktig vilttrekk i denne søndre delen av Tangsrødmarka. Det vil for øvrig bli investert betydelige beløp i en regulert faunapassasje («viltlokk») over det nye dobbeltsporet litt lengre nord. Alternativet BN-nordlig er mest uheldig, men BN-sørlig ligger bare ca. 250 meter lengre syd. Begge alternativene vil dermed være noe negative for den sørlige delen av Tangsrødmarka/Røslandsskogen sin funksjon som trekk-korridor og beite-/oppholdsområde for hjortevilt.

I denne forbindelsen viser vi til naturmangfoldlovens forvaltningsmål for arter i § 5; som først og fremst fastslår at målet er at artene og deres genetiske mangfold ivaretas på lang sikt, og at artene forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder.

Alternativet Barkåker sør er i liten grad beheftet med konflikter vis à vis naturmangfold, slik alternativet nå foreligger uten midtstilt ventespør lengre syd i Jarlsberglandskapet. Dermed er dette alternativet vesentlig gunstigere mhp. naturmangfold enn alternativene nord for Barkåker, hvor naturmangfoldlovens føre vår – prinsipp knyttet til vassdragsnatur og dyreliv tilsier en klart negativ konsekvens, størst for BN-nordlig.

3.4 Vannforekomster og vannforurensning

Dette temaet er behandlet i planbeskrivelsen og i fagrapport naturmangfold.

Det framgår av dataverktøyet Vann-nett at Sverstadbekken inngår i vannforekomsten «Undrumsdalbekken bekkefelt øst» sammen med noen andre sidebekker som renner gjennom kulturlandskap vestover til Undrumsdalsbekken/Tveitenelva. Den økologiske tilstanden i disse sidebekkene er fastsatt til «moderat» bl.a. ut fra målinger i Sverstadbekken og andre bekker i bekkefeltet. Dette tilfredsstillende ikke miljømål for naturlige vannforekomster fastsatt i *forskrift om rammer for vannforvaltningen* (vannforskriften), kfr. forskriftens § 4.

Det foreliggende planmaterialet viser at avrenning fra togparkeringsanlegget i alternativene nord for Barkåker har potensiale til å forringe den økologiske tilstanden i Sverstadbekken ved utslipp av glykolholdig avisingsvæske, vaskevann eller spillvann fra anlegget.

Vår vurdering

Vi har i Vestfold erfart at glykolutslipp til lignende vassdrag har ført til akutt fiskedød som følge av oksygenvinn, eller langsiktig forringelse av livsbetingelser for vannlevende organismer ved mer diffuse lekkasjer.

Også vaskemidler, her fra togvask, kan i små konsentrasjoner påvirke negativt organismer som alger og insekter i bekker. Utslipp av spillvann fra avløpssystemet inkl. sanitærvløp vil ved uhell som lekkasjer og overløp naturligvis være svært uheldig. I avsnittet om anleggsfasen nedenfor vil vi drøfte partikkelforurensning fra anleggsarbeidet samt faren for akutte utslipp av drivstoff, kjemikalier eller andre stoffer.

Det framgår av vannforskriftens § 4 første ledd at vannforekomster skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minimum god økologisk og kjemisk tilstand. Sverstadbekkens moderate økologiske tilstand oppfyller ikke dette kravet i dag. Ny



regional vannforvaltningsplan forventes å legge opp til at målet skal oppnås i perioden 2022 - 2027.

Forskriftens § 12 om ny aktivitet eller nye inngrep åpner etter vår oppfatning ikke for å forringe eller vanskeliggjøre oppnåelse av minimum god økologisk tilstand i Sverstadbekken.

Oppsummert representerer alternativene nord for Barkåker en potensiell konflikt med nasjonale og europeiske krav om god økologisk og kjemisk tilstand i vannforekomstene, med mindre det oppnås svært effektive løsninger for å hindre utslipp av avisingsvæske, vaskekjemikalier, gjødselstoffer el.a. til Sverstadbekken.

Et togparkeringsanlegg på næringsområdet i Barkåker sør har ifølge planmateriale vesentlig større sikkerhet mot negativ vassdragspåvirkning, i dette tilfellet av Homannsbekken som for øvrig også er et sjøørretførende vassdrag.

3.5 Støy

Fagrapporten om støy datert januar 2020 refererer en kartlegging av støysoner knyttet til lokaliseringalternativene. Videre refereres gjeldende retningslinjer, belastninger for boligbebyggelse samt muligheten for avbøtende tiltak. Det er referert til målinger av ulike, støyende aktiviteter fra togparkeringsanlegget Sundland i Drammen. De mest støyende aktivitetene er kobling av tog, togbevegelser over skadet sporveksler/skinne, ordinær togbevegelse og ventilasjonsventiler (rister) på togene.

Fagrapporten om støy refererer til grenseverdier/anbefalinger i *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)*.

Vår vurdering

Vi legger til grunn at rapporten oppfyller behovet for beslutningsgrunnlag på dette plannivået.

Fagrapporten viser at nattestøy, dvs. perioden kl. 23:00 – 07:00 neste dag, er det mest problematiske i dette prosjektet. Alternativet Barkåker sør kommer dårligst ut. Det er her beregnet at ca. 10 boliger vil få overskridelse av grenseverdien på 45 dB_{night} / Ln. De fleste bygningene ligger i utkanten av denne støysonen.

Støyberegning med inntegnet støyskjerm på 3 meters høyde omkring togparkeringsanlegg viser at skjermen vil ha liten effekt for boligene øst for anlegget fordi terrenget stiger gradvis i østlig retning. Vi tolker rapporten slik at en støyskjerm inntil anlegget vil ha bedre effekt for boliger nord og vest for togparkeringsanlegget i Barkåker sør – alternativet.

Støyrapporten anviser at utsatte boliger særlig øst for anlegget må tilbys lokal støyskjerming. Siden dette gjelder nattperioden vil skjermingstiltakene primært omfatte fasadeisolering, bytte til bedre vinduer og installere balansert ventilasjonssystem. Vi anbefaler i denne forbindelsen ventilasjonssystem med kjølefunksjon slik at soveromsvinduer ikke behøver å bli åpnet selv under varme perioder sommerstid.

Vi legger til grunn at støymålsetning for nattestøy også for alternativet Barkåker sør kan oppnås gjennom kombinasjon av områdeskjerm og lokale skjermingstiltak.



Når det gjelder alternativene nord for Barkåker tettsted, vil BN-sørlig i utgangspunktet føre til at én bolig overskrider grenseverdien for nattestøy i støyretningslinjen T-1442. Her vil både støyskjerm ved togparkeringsanlegget og lokale skjermingstiltak gi akseptabel effekt.

3.6 Klimarelaterte spørsmål

Planbeskrivelsens pkt. 4.6 refererer utbyggingsalternativenes konsekvens for klimagassutslipp. Beregningen er gjort for ulike faser/moduler i anleggsfasen, så som grunnarbeid/massehåndtering, banelegemé/jernbane/plattformer og veier, byggverk rørledninger o.l. samt andre elementer.

Beregningen viser at alternativet Barkåker Sør kommer best ut, mens BN-nordlig kommer dårligst ut i denne beregningen.

Vår vurdering

Vi har merket oss resultatet fra beregning av anleggsfasens klimagassutslipp, og det forholdet at Barkåker sør kommer best ut med et forventet CO₂-utslipp på ca. 5 400 tonn og BN-nordlig med et utslipp på ca. 6 700 tonn CO₂.

Ut over dette vil vi fokusere på forventede endringer i nedbørforhold som følge av klimaendringene. Rapporten *Klimaprofil Vestfold*, oppdatert juli 2017 fra Norsk klimaservice-senter viser til en forventet økning i årsnedbøren i Vestfold med omkring 10 % fram mot slutten av århundret. Videre ventes intensiteten å øke på dager med kraftig nedbør, og slike dager med styrtregn forventes å bli hyppigere.

Dette medfører at flomintensiteten vil øke. Vi minner i denne forbindelsen om at alternativene nord for Barkåker er omfattet av flomsone for såkalt 200-årsflom.

I tillegg til påvirkning av flom vil styrtnedbør gi økt avrenningsintensitet. I utgangspunktet blir dette mest dramatisk fra såkalt harde flater som asfalterte plasser og gater, takflater og urbane områder. Men også byggeområder som det planlagte togparkeringsanlegget vil i utgangspunktet medføre mer intens avrenning enn jord- og skogområder. Dette er negativt for vassdragene i Vestfold hvor flom fører til økt erosjon i elveløpene, noe som gir økt partikkeltransport og dårligere livsbetingelser for vannlevende organismer. Det er også bekymring for effekten i sjøen utenfor munningen av Aulivassdraget og større elver som munner ut i Ytre Oslofjord.

Dette tilsier at det i videre planlegging må iverksettes tiltak for å dempe togparkeringsanleggets avrenningsintensitet ved kraftig nedbør. Dette gjelder især alternativene nord for Barkåker, hvor Sverstadbekken ligger inntil jernbaneanlegget. Denne bekken er særlig sårbar for erosjon ved flom pga. ugunstige fallforhold og erosjonsutsatte løsmasser.

3.7 Anleggsfasen

Utfordringer og avbøtende tiltak er drøftet i fagrapporten om konsekvenser i anleggsfasen datert januar 2020. Rapporten drøfter temaer som trafiksikkerhet, massehåndtering, omlegging av infrastruktur, forurenset grunn, påvirkning på vannforekomster samt støy og støv i anleggsfasen.

Vår vurdering

Rapporten gir etter vår oppfatning god oversikt over utfordringer i anleggsfasen, samt gode anvisninger om avbøtende tiltak på flere områder.



Vi savner imidlertid en nærmere drøfting av tiltak for å unngå at midlertidig anleggsaktivitet på jordbruksareal skaper langvarige skader på jordsmonnet i form av trykkskader og/eller henlegging av tilførte masser som stein, byggematerialer eller avfall.

Vi har merket oss at det er valgt hensiktsmessige anleggsveier fram til de alternative togparkeringsstedene. For alternativene nord for Barkåker anbefales det å benytte anleggsveier nordover langs det nye dobbeltsporet, mens det for Barkåker sør anbefales i hovedsak adkomst fra nord. Dette vil være den permanente adkomsten til parkeringsanlegget i dette alternativet.

Barkåker sør vil i anleggsfasen ha størst konflikt med leke- og oppholdsarealer for barn og unge. Vi støtter anbefalingen i fagrapporten om å sørge for effektiv inngjerding av anleggsområdet for å redusere ulykkesfaren.

Når det gjelder fare for forurensning av vannforekomster, er denne risikoen størst for alternativene nord for Barkåker; BN-nordlig og BN-sørlig. Slik forurensning vil primært bestå av jordpartikler fra graving/masseutskifting av togoppstillingsplass og tilkoblingsspor. Dette fordrer nøye planlegging, gjennomføring og kontroll av avbøtende tiltak. For øvrig viser vi til drøftingen av Sverstadbekken under avsnittet om forurensning ovenfor.

Generelt støtter vi anbefalingen om å utarbeide et miljøoppfølgingsprogram som ledd i reguleringsplanen, hvor reguleringsbestemmelsene skal sikre gjennomføring av planen. Så markerer vi at det er nødvendig å ta tidlig kontakt med Fylkesmannen som forurensningsmyndighet for å avklare spørsmålet om særskilt utslippstillatelse for anleggsfasen i medhold av forurensningsloven.

4. Oppsummering, konklusjon

De alternative stedene for togparkerings er vurdert med utgangspunkt i KU-materiale, tilgjengelige databaser samt egne observasjoner i planområdene.

4.1 Oppsummering

Fra vår drøfting her vil vi trekke fram følgende hovedpunkter:

- a) Landbruksdirektøren har kommet til at det irreversible tapet av 46 daa dyrka/mark ved BN-sørlig ikke kan aksepteres, heller ikke omdisponering av ca. 30 daa ved BN-nordlig.
- b) Disse alternativene nord for Barkåker tettsted er beheftet med mer alvorlige utfordringer innenfor samfunnssikkerhet enn alternativet Barkåker sør. Dette omfatter 200-årsflom samt en viss risiko for skade på høyspentlinjer i anleggsfasen.
- c) Alternativet BN-nordlig innebærer store ulemper for naturmangfoldet fordi en sidegren av Sverstadbekken må legges i rør eller flyttes fra sitt nåværende løp. Både BN-nordlig og BN-sørlig er negative for den sørlige Tangsrødmarka/Røslandsskogens funksjon som trekk-korridor og oppholdsområde for hjortevilt.
- d) Alternativene nord for Barkåker har potensiale til å forringe den økologiske tilstanden i Sverstadbekken ved utslipp av glykolholdig avisingsvæske, vaskevann eller spillvann. Dette vil i så fall være i strid med vannforskriftens miljømål og krav til ny virksomhet.



- e) Nattestøy høyere enn grenseverdi i støyretningslinje T-1442 vil i utgangspunktet berøre 10 bolighus omkring alternativet Barkåker sør. Lokale skjermingstiltak vil oppfylle ambisjonen om tilfredsstillende støynivå i de mest støyfølsomme rom.
- f) Det må i neste planfase detaljplanlegges tiltak for å dempe togparkeringsanleggets avrenningsintensitet ved kraftig nedbør fordi dette vil medføre økt erosjon i bekkene nedstrøms. Denne utfordringen gjelder i særlig grad alternativene BN-nordlig og BN-sørlig.
- g) I anleggsfasen må det foreligge detaljerte planer for å ivareta jordbruksareal som midlertidig omdisponeres. Videre må sikkerheten for barn og unge spesielt knyttet til Barkåker sør ivaretas. Generelt støtter vi anbefalingen om å beskrive alle avbøtende tiltak i anleggsfasen i et miljøoppfølgingsprogram som forankres i reguleringsplanens bestemmelser.

4.2 Konklusjon

- 1) Landbruksdirektøren fremmer innsigelse til alternativene BN-sørlig og BN-nordlig med henvisning til konflikt med nasjonale jordverninteresser fastsatt i jordloven og Stortingets retningslinjer om jordvern i kommunal og regional planlegging.
- 2) Fagavdelingene anbefaler at Barkåker sør velges ut fra den store overvekten av fordeler for jordvern, naturmangfold og andre ikke-prissatte konsekvenser.
- 3) Vi anbefaler at videre planlegging innrettes på å optimalisere dette alternativet både mhp. prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Med hilsen

Helge Nymoen
landbruksdirektør

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Vestfold og Telemark fylkeskommune	Postboks 2844	3702	SKIEN
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstua	0301	OSLO
Tønsberg kommune	Postboks 2410	3104	TØNSBERG
Statens vegvesen - Transport og samfunn	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER



Arkivsak
20/08461-2
Saksbehandler
Kjersti Jacobsen

Vestfold og Telemark
FYLKESKOMMUNE

Saksgang
Hovedutvalg for klima, areal og plan

Møtedato
19.03.2020

Uttalelse til kommunedelplan for togparkering i Tønsberg kommune

Innstilling fra fylkesrådmann

Vestfold og Telemark fylkeskommune anbefaler alternativ Barkåker sør som lokalitet for togparkering i Tønsberg. Alternativ Barkåker nord sørlig kan godtas med bakgrunn i de store samfunnsinteressene som gjør seg gjeldende i saken.

Bakgrunn og saksgang

Bane NOR har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for hensettingsanlegg (togparkering) i Tønsberg. Togparkering nær Tønsberg stasjon er en forutsetning for å kunne øke kapasiteten og frekvensen på togavganger etter utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen. Dermed er anlegget nødvendig for å kunne realisere den samfunnsøkonomiske gevinsten av InterCity utbyggingen i Vestfold.

Dersom det ikke etableres tilstrekkelig hensettingsplasser vil det ikke være mulig å realisere tilbudsøkning etter ferdigstilt utbygging av dobbeltspor. Anlegget er også en forutsetning for å innføre flere avganger med doble togsett. Dette vil gi økt setekapasitet og komfort for togreisende. Totalt sett vil hensettingsanlegget beslaglegge 60-100 daa. Endelig arealbeslag avklares i reguleringsplanfasen.

Forslag til planprogram ble lagt ut til offentlig ettersyn av Bane NOR mellom 07.01 - 18.02.2019. Det ble mottatt 29 merknader. På bakgrunn av høringsuttalelsene, ble planprogrammet revidert og fastsatt av Tønsberg bystyre 22.05.2019. Formålet med arbeidet er å komme fram til en best mulig lokalisering av anlegget, samt å båndlegge arealer for videre planlegging. I planforslaget er det utredet tre alternativer for hensettingsanlegg: Barkåker nord nordlig, Barkåker nord sørlig og Barkåker sør.

Bane Nor har valgt å legge alle 3 alternativene ut til offentlig ettersyn. Bane Nor har videre rangert alternativene og kommet med følgende anbefaling:

1. Bane Nor anbefaler at alternativ Barkåker nord sørlig vedtas
2. Bane Nor anbefaler ikke at Barkåker sør vedtas
3. Bane Nor fraråder at alternativ Barkåker nord nordlig vedtas.

Saksopplysninger

Konsekvensutredningen tar for seg prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser i en samfunnsøkonomisk analyse, samt arealbruksendringer og andre lokale og regionale virkninger for de tre alternativene. Alternativ Barkåker nord, nordlig beskrives ikke nærmere da alternativet ikke kan aksepteres av Bane NOR.

Alternativ Barkåker nord, sørlig: Anlegget ligger parallelt med regulert jernbanetrasé for Nykirke- Barkåker, nord for Barkåker ved Skotte. Anlegget ligger delvis i sørparten av et skogsområde og delvis på dyrket-/dyrkbare mark (46 daa). For Barkåker nord, sørlig er terrenget flatt.

Alternativ Barkåker sør: Anlegget ligger øst for dagens dobbeltspor, rett sør for Barkåker. Område er hovedsakelig avsatt til næring i kommuneplanen. Anlegget berører 6,5 daa dyrket-/dyrkbare mark. For å sikre god terrengtilpasning er anlegget lagt i en flat del av området. Det er vurdert to mulige atkomster: Alternativ 1 er fv. 3152 Barkåkerveien. Alternativ 2 er fv. 308 Jarlsberglinna. Alternativ 1 anbefales.

Samfunnsøkonomisk analyse for prissatte konsekvenser

Barkåker nord, sørlig har lavest samfunnsøkonomiske kostnader og rangeres derfor som nummer én av prissatte konsekvenser. Det er forskjellen i investeringskostnader som gjør at alternativet kommer best ut.

Tabell 4.1 Samfunnsøkonomiske kostnader (prissatte konsekvenser) og rangering av de tre hensettingsalternativene. Nåverdi i millioner kroner (2018-prisnivå). Sammenligningsår 2022.

	Barkåker nord nordlig	Barkåker nord sørlig	Barkåker sør
Investeringskostnad	635	542	638
Drifts- og vedlikeholdskostnader	9	7	5
Operatørkostnad	30	30	17
Klimagasskostnader	6	4	4
Støyplagekostnad	-	-	-
Skattefinansieringskostnad	135	116	132
Restkostnad	8	8	5
Totalt	822	707	800
Rangering	3	1	2

Samfunnsøkonomisk analyse for ikke-prissatte konsekvenser

Når det gjelder konsekvensene for landskap, kulturarv, friluftsliv/by/bygdeliv, naturmangfold og naturressurser, kommer Barkåker sør best ut:

1. Barkåker sør: Alternativet har noe negativ konsekvens for kulturminneinteresser fordi jernbanesporet vil ligge i nærheten av husmannsplassen Hestehagen. For temaet friluftsliv/by- og bygdeliv er alternativet rangert dårligst da dette ligger nær områder som har stor betydning for barn og unge. Samlet sett er Barkåker sør vurdert som det beste alternativet for ikke-prissatte temaer.

2. Barkåker nord sørlig: Det er beslag av dyrka mark som i hovedsak trekker samlet konsekvens ned, totalt beregnet til ca. 34,5 daa. Alternativet medfører også tap av en gravhaug. Videre berøres i noen grad friluftsområdet Brekkeskogen. Samlet er dette alternativet rangert som nummer to.

Arealbruksendringer og andre lokale virkninger

Begge Barkåker nord-alternativene er LNFR-områder, mens Barkåker sør i hovedsak er avsatt til næring. Både den nasjonale jordvernstrategien, RPBA og kommuneplanen legger føringer om ikke å omdisponere dyrket mark og LNFR-områder. Begge Barkåker nord-alternativene vurderes derfor å ha en negativ innvirkning med hensyn til arealbruksendringer. Barkåker sør kommer best ut med hensyn til arealbruksendringer.

Planfaglig vurdering av kommunedelplanen

Det er de tre alternativene for hensettingsanlegg det tas stilling til i denne uttalelsen.

Samferdsel - vei

Barkåker nord sørlig: For dette alternativet ses det på tre ulike adkomster, fra fv. 3176 Undrumveien, fra fv. 3140 Adalveien samt fra fv. 325 Hortensveien. Av hensynet til eksisterende kapasitet samt standard på de tre ulike fylkesveien, så vil fv. 3176 være å foretrekke. Fv. 3176 har lav ÅDT og god bredde på grunn av at dette tidligere har vært E18. Fv. 3140 Adalveien, vil med utbygging av ny stasjon på Skoppum vest, få en større belastning enn hva fylkesveien er dimensjonert for. Tilbud til myke trafikanter finnes heller ikke langs Adalveien. Hva gjelder fv. 325 Hortensveien, er dette en svært belastet strekning mellom Horten og Tønsberg med høy ÅDT og boligbebyggelse tett på veien. Fylkesveimyndighetene ønsker derfor ikke ytterligere driftsadkomster fra denne veien. Ny adkomst fra fv. 3176 må utformes i henhold til gjeldende vegnormal med korrekt frisikt og geometri som er tilpasset den type kjøretøyer som er tenkt inn i området.

Barkåker sør: Området planlegges med adkomst fra fv. 3512 Barkåkerveien. Ny adkomst på fv. 3512 må utformes i henhold til gjeldende vegnormaler med korrekt frisikt og geometri som er tilpasset den type kjøretøyer som er tenkt inn i området. For myke trafikanter må det legges til rette for å komme inn i området fra fv. 308. Dette vil bidra til at flere ansatte kan gå og sykle på jobb, som igjen bygger opp under intensjonen i Bypakke for Tønsbergregionen.

Vurdering av de ulike alternativene: Fylkesrådmannen vurderer Barkåker sør til å være det beste alternativet sett opp imot trafikale forhold. Barkåker nord har en grei adkomstvei tatt i betraktning geometrisk utforming, men området har ikke et tilfredsstillende tilbud til myke trafikanter samt at det ligger lenger unna riksveinettet enn Barkåker sør. Faller valget på Barkåker nord, må det i arbeidet med reguleringsplan vurderes behov for gang- og sykkelvei langs fv. 3176, fra Barkåker og frem til området adkomst.

Friluftsliv

Anbefalt alternativ virker å ta hensyn til friluftslivsinteressene på en tilfredsstillende måte. Det er likevel behov for å påpeke at framtidig togteknisk infrastruktur ikke må på bekostning av mulighetene for å utøve daglig fysisk aktivitet og nærfriluftsliv. Det må uansett settes inn avbøtende tiltak hvis dette likevel skjer.

Næring og jordvern

Fylkeskommunen har en nullvisjon i forbruk av dyrka- og dyrkbar mark. Av og til er det allikevel samfunnsinteresser som tilsier at det må tillates omdisponering av dyrka-/dyrkbar mark. Når tungtveiende samfunnsinteresser taler for at det må gis tillatelse til omdisponering er det en målsetting at det avbøtes eller reetableres tilsvarende areal. Uansett valg av alternativ for hensettingsareal, skal det derfor lages en matjordplan. Det gjelder også for areal med arealformål næring, men som ikke er faktisk omdisponert ennå. Matjordplan skal forankres i bestemmelser i reguleringsplan.

Fylkesrådmannen har i denne saken valgt å se næring og jordvern i sammenheng, og samlet kommet frem til at alternativt Barkåker sør anbefales. Det bes videre om at plassering optimaliseres så langt som mulig, for å minimalisere bruk og båndlegging av det fremtidige næringsområdet. I det ligger om det er mulig med felles funksjoner som eks. infrastruktur for hensettingsanlegget og fremtidig næringsområde (vei, parkering o.l.)

Landskap

I planbeskrivelsene står det at Barkåker sør er ansett som det alternativet med minst negativ konsekvens for landskapsbilde på grunn av at hovedtyngden av området der anlegget skal ligge er avsatt til næringsområde. Fylkesrådmannen er enige, men viser til omtale av kulturmiljøet rundt Jarlsberg med bla. «Hestehagen».

Barn og unge

Fylkesrådmannen registrerer at Barkåker Vel mener at Barkåker nord sørlig er det beste alternativet, fordi Barkåker sør er tettere på selve tettstedet. Størsteparten av området for Barkåker sør er avsatt til næring, slik at nåværende mulighet for lek og rekreasjon for barn og unge uansett vil bortfalle på sikt.

Kulturminner og kulturmiljø

Konsekvensutredningen for temaet kulturminner og kulturmiljø konkluderer med at alle tre alternativene gir noe negativ konsekvens. Barkåker sør er likevel angitt å være det alternativet som er noe bedre enn de to andre. Bakgrunnen er at Barkåker nord-alternativene medfører fjerning av en gravhaug som er automatisk fredet.

Imidlertid vil Barkåker sør-alternativet tangere kulturmiljøet Jarlsberg, som er pekt ut i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) som et kulturmiljø med nasjonal og regional verneverdi. Tiltaket kommer nært inntil den øvre husmannsplassen «Hestehagen», som har ligget under Jarlsberg hovedgård. Fylkesrådmannen bemerker at verdi-vurderingen av «Hestehagen» bør justeres noe opp. Dette er en av de mange husmannsplassene som sammen med husmannsplassene på Berg, i Tomsbakken og på Holmen, fremdeles omkranser hovedgården. Dette er et av områdets historiske landskapstrekk som fremdeles er synlig og kan oppleves og er altså viktigere enn at selve tunet har mistet mye av sitt opprinnelige preg, hvilket for øvrig kan la seg tilbakeføre. Hestehagen kan med fordel innlemmes i planområdet og reguleres med hensynsone kulturmiljø med tilhørende retningslinjer. Hensynsonen bør også videreføres i søndre del av planområdet. Alternativet Barkåker sør er imidlertid trukket inn mot næringsbebyggelsen og vekk fra kulturmiljøet, og som vurderingen viser er alternativet akseptabelt for kulturmiljøverdiene i området.

Fylkesrådmannen vil bemerke at KU for temaet kulturminner og kulturmiljø ikke har egne kapitler om avbøtende tiltak. Vi anser imidlertid at de avbøtende tiltakene som beskrives i fagrapport landskapsbilde også kan gjelde for kulturminner og kulturmiljø. Det påpekes her viktigheten av solide buffersoner med naturlig beplantning. Anlegget skal være opplyst om natta og avbøtende tiltak for å redusere lysstøy er også svært viktig. Fylkesrådmannen forutsetter at dette følges opp i reguleringsplan, slik at verdiene i kulturmiljøet Jarlsberg opprettholdes.

Når det gjelder automatisk fredete kulturminner, kan det påpekes at det er større usikkerhet knyttet til de to Barkåker nord-alternativene, da disse har større arealer som ikke tidligere har vært undersøkt arkeologisk. Disse arealene vil måtte undersøkes i henhold til kulturminnelovens § 9. Eventuelle automatisk fredete kulturminner som kartlegges, må behandles gjennom planarbeidet slik at verdiene i området sikres.

Økonomiske, administrative og juridiske konsekvenser

Saken har ingen økonomiske eller juridiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen mener det er viktig å få på plass en togparkering i Tønsbergområdet samtidig som dobbeltsporet Nykirke – Barkåker åpnes for trafikk i 2024. Togparkeringen vil, sammen med dobbeltsporutbyggingen, åpne for å kunne kjøre 4 tog i timen til Tønsberg. Et utvidet togtilbud er viktig for å holde tritt med trafikkutviklingen på Vestfoldbanen, og styrke regional utvikling med et utvidet bo- og arbeidsmarked.

På bakgrunn av de planfaglige interessene som fylkeskommunen er satt til å ivareta, vurderer fylkesrådmannen at Barkåker sør er det beste alternativet.

Tog-hensettingsanlegget anses å ha tungtveiende samfunnsinteresser som en del av utviklingen av Vestfoldbanen. Fylkesrådmannen har derfor forståelse for den store merkostnaden alternativ Barkåker sør utgjør og kan derfor akseptere alternativ Barkåker nord sørlig.

Vedlegg:

Planbeskrivelse (1)

Planbestemmelser og retningslinjer (2)

Plankart (3)



Vestfold og Telemark

FYLKESKOMMUNE

Saksprotokoll

Arkivsak 20/08461
Saksbehandler Kjersti Jacobsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for klima, areal og plan	19.03.2020	4/20

Uttalelse til kommunedelplan for togparkering i Tønsberg kommune

Hovedutvalg for klima, areal og plan har behandlet saken i møte 19.03.2020 sak 4/20

Møtebehandling

Representanten Eivind Yrjan Stamnes (Ap) stilte spørsmål om sin habilitet til saken. Hovedutvalget erklærte Stamnes for habil.

Representanten Lise Lotte Aune Lee (Ap) fremma følgende forslag til nytt avsnitt 2 på vegne av Ap, SV, Sp og MDG :

I det videre arbeidet med Barkåker sør-alternativet skal det legges særlig vekt på avbøtende tiltak for barn og unge, og med medvirkning fra Ungdomsrådet i Tønsberg og barn og unge i lokalmiljøet for slike tiltak.

Votering

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.
Forslaget fra Aune Lee ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Vestfold og Telemark fylkeskommune anbefaler alternativ Barkåker sør som lokalitet for togparkering i Tønsberg. Alternativ Barkåker nord sørlig kan godtas med bakgrunn i de store samfunnsinteressene som gjør seg gjeldende i saken.

I det videre arbeidet med Barkåker sør-alternativet skal det legges særlig vekt på avbøtende tiltak for barn og unge, og med medvirking fra Ungdomsrådet i Tønsberg og barn og unge i lokalmiljøet for slike tiltak.

BANE NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Vår dato: 04.03.2020
Vår ref.: 201802312-13
Arkiv: 323
Deres dato: 21.01.2020
Deres ref.: 201905284-1

Saksbehandler:
Lars Ove Gidske

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg - Tønsberg kommune

Viser til brev med offentlig ettersyn av kommunedelplan for togparkering i Tønsberg. Viser også til vår uttalelse 07.01.2019, møte i samarbeidsgruppa 31.10.2019, samt e-post fra Bane NOR 30.01.2020.

Tre alternativer er utredet; Barkåker nord nordlig (BNN), Barkåker nord sørlig (BNS) og Barkåker sør (BS). Bane NOR anbefaler BNS.

Vassdragstiltak

NVE har anbefalt at det søkes alternativer og legges til grunn tekniske løsninger som i minst mulig grad forutsetter vassdragstiltak. Ut fra konsekvensutredningen ser vi at BNN og BNS innebærer omlegging av **vassdrag med svært store naturverdier**. Vannressursloven (vrl) forbyr vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, med mindre det er gitt tillatelse etter vannressursloven (konsesjon). Vi kan samordne tillatelser gjennom vår behandling av reguleringsplanen, jmfør vrl §20. Det forutsetter imidlertid at tiltaket er tilstrekkelig belyst gjennom reguleringsplanen, at avbøtende tiltak er innarbeidet, og at alternativer er vurdert, slik det ville vært krevd ved ordinær konsesjonsbehandling. Med utgangspunkt i nasjonale interesser knyttet til allmenne interesser i vassdrag vil BS være foretrukket alternativ, ettersom det ikke innebærer omlegging av bekk.

Anlegg for overføring av elektrisk energi

Bane NOR sendte 30.01.2020 nye arbeidsutkast for plankart for alternativene BNN og BNS. I arbeidsutkastene er det lagt inn hensynssone H740 19 meter målt horisontalt til hver side av senter for Statnetts kraftledning. Bane NOR sendte også arbeidsutkast for endrede bestemmelser tilknyttet hensynssoner. NVE har ingen merknader til endringene, og forutsetter at disse innarbeides når plankart og bestemmelser revideres før politisk behandling.

Skredsjikkerhet

Bane NOR angir at det ikke er behov for tiltak for å ivareta områdestabilitet. NVE legger dette til grunn. NVE uttaler seg ikke om fare forbundet med fjellskjæring.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsvieien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Overvann og flomfare

Vi forutsetter at det i videre planlegging søkes å finne åpne og naturbaserte løsninger på håndtering av overvann, jamfør [rikspolitiske retningslinjer for klimatilpasning](#). Endelig løsning må holde av tilstrekkelig med arealer for god overvannshåndtering.

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 og Telemark fylkeskommune



**TØNSBERG
KOMMUNE**

– *der barn ler*

Oppvekst stab/støtte

Saksbehandler: Anne-Karin Klausen

Direkte telefon:

Vår ref.: 20/24579

Arkiv:

Deres ref.:

Dato: 02.03.2020

Bane nor

Togparkering i Tønsbergområdet - høringsuttalelse

Høringsuttalelsen er utarbeidet i rollen som barnerepresentant i Tønsberg kommune.

Barnerepresentant etter § 3-3 tredje ledd i plan- og bygningsloven.

Intensjonen bak ordningen er at vedkommende som har denne rollen skal bidra til at barn og unges interesser skal bli bedre synliggjort og ivarett i all plan- og byggesaksbehandling etter denne loven. Den som innehar funksjonen skal på et tidlig tidspunkt gis innsikt og rett til å uttale seg i de deler av saksbehandlingen og planleggingen som berører barn og ungdom.

Barnerepresentanten anser Barkåker Sør som det området som er best egnet til hensettingsanlegget.

Dette området er fra før av regulert som næringsområde. Området benyttes i dag av barn og unge til aktiviteter, men denne muligheten vil på sikt falle bort når eventuell annen næringsvirksomhet blir etablert. Det er med bakgrunn i dette barnerepresentanten «går for» Barkåker Sør.

Hvis Barkåker Sør blir valgt, bør det vurderes å legge adkomstvei sør i området.

Med hilsen

Anne-Karin Klausen
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi til:
Tønsberg kommune

Vår saksbehandler
Ajeen Arvesen, tlf.

Dokumentdato
21.01.2020
Deres dato

Vår referanse
2020/24 ARAJ
Deres referanse
201905284-1

BANE NOR SF

Postboks 4350
2308 HAMAR

Tilbakemelding - Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn sendt fra Bane NOR SF

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor dette generelle svaret.

Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Fylkesmannen har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Fylkesmannen har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Fylkesmannens oppfølging. DSB samarbeider med Fylkesmannen og vil gi faglig innspill til Fylkesmannen dersom det er nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Vi viser for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
for Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Administrasjon

Helle G Nielsen
Seksjonssjef

Ajeen Arvesen
Førstekonsulent

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Til	Vår saksbehandler	Vår dato	Vår referanse
Bane NOR SF	Erling Kristian Skinderhaug	05.02.2020	2020/144-2/314
		Tidligere dato	Tidligere referanse
		21.01.2020	201905284-1

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn sendt fra Bane NOR SF

Vi viser til mottatt forslag til kommunedelplan på offentlig ettersyn, med svarfrist 4. mars 2020 og til vårt brev i forbindelse med offentlig ettersyn av planprogram, datert 13. februar 2019.

Anlegget som det legges opp til i planforslaget berører ikke Forsvarets arealer og vi har således ingen kommentarer til planforslaget.

Bjørn Bergesen
Leder arealplan
Forsvarsbygg

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:
Forsvarsstaben Postboks 800, Postmottak 2617 LILLEHAMMER

Likelydende brev sendt til
BaneNOR SF, Postboks 4350, 2308 HAMAR
TØNSBERG KOMMUNE, Postboks 2410, 3104 TØNSBERG

Kopi
Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Anton Jenssens gate 4, 3125 TØNSBERG
VESTFOLD OG TELEMARK FYLKESKOMMUNE, Postboks 2844, 3702 SKIEN



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Dato: 24.02.2020
Vår ref: 20/00157-2
Deres ref: 201905284-1

Svar på høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg kommune.

Ladebekken 50
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB 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 21. januar 2020.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

DMF kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. Vi kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. Vi har derfor ingen merknader til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg kommune.

Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av våre fagområder kan bli berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Karoline Ulvund
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Karoline Ulvund



Mottakere:

Bane NOR SF

Postboks 4350

2308 HAMAR

Kopi til:



DEN NORSKE KIRKE

Tunsberg bispedømmeråd

Bane NOR SF
Postboks 4350
2308 HAMAR

Dato: 02.03.2020

Vår ref: 19/00178-11 nf646

Deres ref: Dokument 201905284-
1

Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn

Det vises til mottatt brev vedrørende ovennevnte. Tunsberg bispedømmeråd/biskop er fagmyndighet knyttet til arealplaner for kirker, gravplasser og dessuten der slike blir berørt, jamfør plan- og bygningsloven. Vi har rådført oss med Den norske kirke lokalt.

Ut fra vårt mandat og myndighetsområde kan vi ikke se at dette forslaget for togparkering i Tønsberg har direkte konsekvenser for kirker, gravplasser eller deres omgivelser.

Med vennlig hilsen

Rolf Simeon Andersen
Stiftsdirektør

Nina Merete Flakstad
sekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Mottakere:
Bane NOR SF

Postboks 4350

2308 HAMAR

Bane NOR SF

Postboks 4350
2308 HAMAR

Saksbeh./tlf.nr.: Lars Erik Vindfallet
Lauritsen/95109418

Deres ref./Deres dato: 201905284-1/ 21.01.2020
Vår ref.: 14/00881-17
Vår dato: 14.02.2020

Høringsuttalelse - Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn

Statnett viser til varsel datert 21.1.2020 om høring av kommunedelplan for hensettingsanlegg/togparkering i Tønsberg.

Formålet med planarbeidet er å velge lokaliseringalternativ for nytt hensettingsanlegg og båndlegge for videre planlegging. Det er tre alternativer som er utredet for nytt togparkeringsanlegg; Barkåker nord nordlig, Barkåker nord sørlig og Barkåker sør. Statnett er berørt av de to første. Alle alternativene er på offentlig ettersyn. Bane Nor anbefaler Barkåker nord sørlig.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnett – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 160 transformatorstasjoner og ca. 11000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i Tønsberg kommune:

- Tveiten transformatorstasjon
- 420 kV-ledningen mellom Rød og Hasle transformatorstasjoner
- 300 kV-ledningen mellom Hof og Tveiten transformatorstasjoner
- 300 kV mellom Rød og Tveiten transformatorstasjoner

Vedlagt er et oversiktskart over anleggene.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene. Statnetts merknader følger under.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Statnett viser til dialogen som har vært (også med NVE) nå i januar/februar 2020 knyttet til manglende inntegning av elektriske anlegg i plankartene. Dette skal nå være rettet opp, men vi gjentar her hvordan dette skal tegnes inn i plankartene.

De foreslåtte planområdet berører eksisterende 420 kV-ledning mellom Rød og Hasle transformatorstasjoner. Ledningen er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i kommuneplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttes opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

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

Bane Nor må ta initiativ til avklaringer knyttet til de planlagte tiltakene i byggeforbudsbelte og anleggsarbeid nær ved spenningsatt anlegg

Alternativene Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig berører begge Statnetts transmisjonsnettledning både med tiltak i byggeforbudsbelte og mye anleggsarbeid nært spenningsatt anlegg.

Bane Nor må derfor initiere dialog med Statnett knyttet til disse tiltakene for å avklare at blant annet avstandskrav mellom planlagt jernbaneanlegg og høyspentanlegg kan overholdes. Videre må jordingsforhold nært mastepunkter, gjerdeproblematikk og spenningsforhold mv avklares.

Som nærmere beskrevet i avsnittet «Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense» senere i dette brevet er det en varslingsavstand og dermed varslingsplikt for alt anleggsarbeid som kan nå innenfor 30 meter fra ytterste strømførende line, slik at alt anleggsarbeid (herunder bruk av maskiner og utstyr mv) innenfor her skal avklares med ledningseier i tidlig stadium.

Arbeid nært ledning innebærer restriksjoner på bruk av utstyr med tanke på høyde (lavtgående maskiner) og eventuelt bruk av innebygd høydesperre mv. Statnett stiller seg positiv til å komme innspill til arbeidsmetodikk, utstyr og byggemåte slik at dette kan beskrives. Statnett ønsker også å være med i oppstartsmøte med valgt entreprenør når man kommer så langt i prosessen for å informere om arbeid nært våre anlegg, herunder med nødvendige avtaler, sikkerhetskursing mv.

Statnett har utbyggingsplaner ved Tveiten transformatorstasjon – eventuell samtidig produksjon og koordinering

Statnett har utbyggingsplaner på Tveiten transformatorstasjon. Dette er et prosjekt med planlagt produksjonstid fra 2022 til 2026. I hovedsak vil dette arbeidet foregå ved transformatorstasjonen, men Statnett har planer om riggområde øst for E18, ved Undrumveien. Vi vier til nylig e-postutveksling om dette.

Slik vi oppfatter planene utreder Bane Nor «adkomst 2» fra Undrumveien og inn mot Svarstad. Det er viktig at Bane Nor og Statnett har dialog om aktivitetene ved Undrumveien med tanke på eventuell samtidig anleggsgjennomføring og skilting mv.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

Arbeid nært spenningsnett anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Det vises 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 finnes der.

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

Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

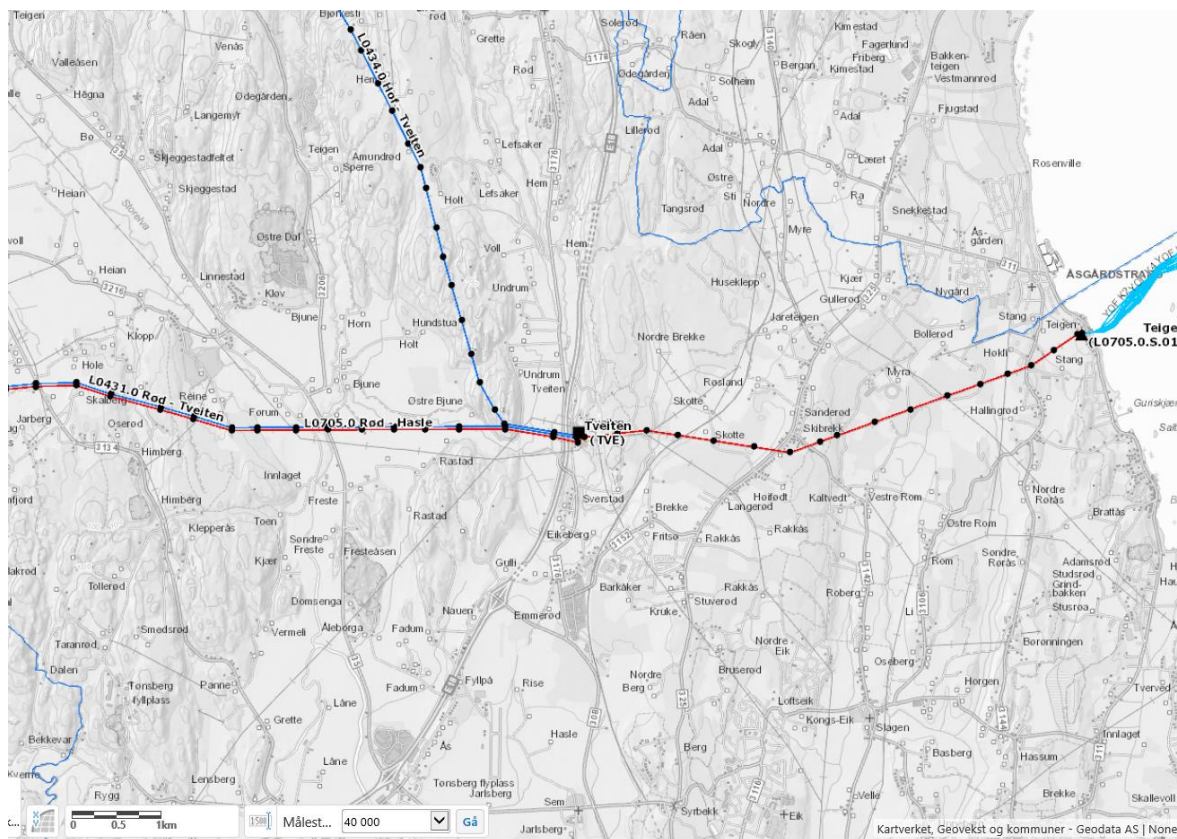
Med vennlig hilsen

Svein Erik Fjellstad
Avdelingsleder - Eiendom og rettigheter

Lars Erik V. Lauritsen
Seniorrådgiver

Kopi: Norges Vassdrags- og energidirektorat og Tønsberg kommune

Kartvedlegg



From: Rikke Holte Haraldsen <RikkeHolte.Haraldsen@skagerakerenergi.no>
Sent: 26. februar 2020 10:52
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: Tim Rune Tubez; 'Tønsberg kommune'
Subject: 19/00083-40 - Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn saksnr.201905284
Attachments: Barkåker nord del1.pdf; Barkåker nord del2.pdf; Barkåker sør.pdf; Restriksjoner regionale kraftledninger.docx

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg saksnr. 201905284

Skagerak Nett AS («SN») viser til utsendt varsel om høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkering i Tønsberg kommune. Høringsfristen er 04.03.2020 og uttalelsen er dermed innen fristen.

Bemerkninger

Skagerak Nett viser til opplysninger gitt ved tidligere uttalelse. Legger spesielt vekt på at det er regionalnett på planområdet som det ønskes at registreres i kart som hensynssone (se punkt 2.1).

Tidligere uttalelse sendt 29.01.2020:

Uttalelse til varsel om utvidet varslesområde Barkåker nord i Tønsberg kommune.

Skagerak Nett AS («SN») viser til utsendt varsel om utvidelse av varslingsområde Barkåker nord i Tønsberg kommune mottatt 04.09.2019. Høringsfristen var 27.09.2019 og uttalelsen er dermed ikke innen fristen. Vi sender likevel over bemerkninger og hensyn vi ønsker at det skal bli tatt høyde for under arbeid på området.

Skagerak Nett har etter energiloven områdekonsesjon i Tønsberg kommune. Dette innebærer at nettselskapet etablerer og drifter strømmettet i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett). I tillegg eier og drifter nettselskapet regionalnettet i kommunen.

1. Elektriske anlegg i planområdet

Nettselskapet har elektriske anlegg i det aktuelle planområdet. Planforslaget må ta høyde for og hensyn til de anlegg som det er nødvendig for nettselskapet å drifte og etablere. Det er også viktig at det ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av adkomst til anleggene.

2. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (normalt regionalnett)

Planområdet krysses av høyspenningsanlegg som er bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en reguleringsplan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone).

2.1 Eksisterende kraftledning

*Nettselskapet har følgende kraftledningen Tveiten - Rakkås etablert innenfor/nær planområdet. Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Se vedlagt restriksjonsskriv. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningen er **30 meter**. Vi ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) jfr. vedlegg II til kart- og planforskriften.*

2.2 For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende:

Planlagt ny bebyggelse eller andre tiltak som kommer i konflikt med elektriske anlegg må ta hensyn til det elektriske anlegget. SN oppstiller en del vilkår for at omlegging av anlegget skal kunne gjennomføres.

- Eventuelle nye kabler og luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasitet anlegget har i dag.
- Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til nettselskapet i god tid før omleggingen ønskes utført. Omlegging er en tidkrevende prosess, og bør tas hensyn til ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom det skal gjøres tiltak på det enkelte anlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav til tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jf. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med høyere spenning enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes for omleggingen. Det betyr at nettselskapet vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.

3 Anlegg etablert etter områdekonsesjon (normalt distribusjonsnett)

Anlegg med spenning til og med 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon.

3.1 Eksisterende høyspenningskabler

Nettselskapet har høyspenningskabler etablert innenfor planområdet. Normalt kan det iverksettes tiltak (inkludert planting av trær) så nært inntil kabelgrøften som 1 meter målt horisontalt fra kabelgrøftens ytterkant. Det er imidlertid viktig at fremtidig tilkomst til kabelgrøftene ikke hindres, og det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring i overdekning over kabler. Vedlagt kart viser kun omtrentlig plassering, for å påvise kablenes plassering i terrenget må det bestilles kabelpåvisning. Forespørsel om kabelpåvisning rettes til Geomatikk.

3.2 Kostnader knyttet til strømforsyning

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket. Kostnadene inkluderer eventuelle kostnader til erverv av nye stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Det er viktig at det planlegges slik at ny bebyggelse og anlegg ikke kommer i konflikt med nettselskapet sine anlegg, dette gjelder særlig høyspenningsanlegg. Dersom planen forutsetter at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om, må det settes av arealer til nye traseer og/eller nettstasjon(er). Nye traseer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det nettselskapet har til de eksisterende traseene/nettstasjonen.

4 Andre forhold

4.1 Vedlagt kart

Vedlagt kart kan brukes under følgende forutsetninger:

- Brukes kun som underlag for forespurt planarbeid
- Skal slettes etter bruk da nettet endrer seg kontinuerlig
- Må ikke oversendes andre uten netteiers samtykke
- Må ikke offentliggjøres da det er unntatt offentligheten jf. offentleglova § 13 og kraftberedskapsforskriften § 6-2
- Må ikke anses som kabelpåvisning

4.2 Inntegning på plankartet

Nettselskapet informerer om at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres planen, herunder plankartet. Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. SN viser til beredskapsforskriften § 6-2 og NVEs veiledning til beredskapsforskriften pkt. 6.2.9.

Vennligst ta kontakt dersom det skulle være noen spørsmål eller uklarheter.

Med vennlig hilsen
Skagerak Nett

Rikke Holte Haraldsen

Saksbehandler / prosjektmedarbeider

-- DIREKTE +47 35903090
-- MOBIL +47 94423775
-- SENTRALBORD +47 35935000

Skagerak Nett AS

Postboks 80
3901 Porsgrunn

<http://www.skageraknett.no>

Fra: Firmapost Skagerak Energi

Sendt: tirsdag 21. januar 2020 08:44

Til: Firmapost Nett <Firmapost.Nett@skagerakenergi.no>

Emne: VS: Dokument 201905284-1 Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for
togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn sendt fra Bane NOR SF

Fra: 360melding@banenor.no

Sendt: tirsdag 21. januar 2020 08:10

Til: Firmapost Skagerak Energi

Emne: Dokument 201905284-1 Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for
togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn sendt fra Bane NOR SF

***** *Dette er en systemgenerert e-post, og skal ikke besvares.* *****

Dokumentet **201905284-1 Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for
togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn** for saken **965014 - Intercity -
Hensetting i Tønsbergområdet - Offentlig ettersyn av kommunedelplan med
konsekvensutredning** er utsendt av Bane NOR SF.

Se vedlegg for innholdet i forsendelsen.

Med hilsen
Bane NOR SF

E-post: postmottak@banenor.no | Telefon: 05280

***** *This is an automatically generated email ❖ please do not reply.* *****

The document **201905284-1 Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for**

togparkering i Tønsberg - Høring og offentlig ettersyn for case **965014 - Intercity - Hensetting i Tønsbergområdet - Offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning** have been sent to you from Bane NOR SF.
Please see the attached document for more details.

Regards
Bane NOR SF

E-mail: postmottak@banenor.no | Phone: 05280 / +47 22 45 50 00 (outside Norway)

Høringsuttalelse

Hensettingsanlegg i Tønsberg

Barkåker velforening

Introduksjon

I denne høringsuttalelsen svarer vi (Barkåker velforening) på Bane NOR sitt forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning angående hensettingsanlegg i Tønsberg (Barkåker).

Konklusjon

Styret i Barkåker velforening er enige i Bane NOR sin anbefaling til plassering av hensettingsanlegget på Barkåker Nord-sørlig og mener at dette er det beste alternativet for Barkåkers befolkning.

Med vennlig hilsen

Vegard Tveit, på vegne av Barkåker velforening.

Til BaneNOR

Høringssvar fra Tønsberg hundeklubb på anbefalt lokalisering av togparkering på Barkåker I KDP.

Vi viser til tidligere innspill fra THK til forslag til planprogram og den framlagte konsekvensutredningen til kommunedelplan om togparkering i Tønsbergregionen 28. jan 2020. Vi ser at den omfattende bruken av Barkåker sør som friluft- og rekreasjonsområde av både barnehage, skole, lokalbefolkningen og oss i THK, er vektlagt i utredningen. Vi mener at dette er et svært viktig hensyn å ta i et av de få gjenværende skogsområdene nær Tønsberg sentrum. For egen del kan THK si med sikkerhet at det ikke finnes tilsvarende treningsområder for hunder i akseptabel reiseavstand fra Tønsberg. Vi minner om at THK i dag har mer enn 300 aktive hundeevipasjer som bruker Barkåker sør jevnlig til treningsformål. THK har leid et areal her i mer enn 50 år og har opparbeidet en fullgod treningsplass for ulike hundesporter. Vi har treningsgrupper både for agility, lydighet, rallylydighet og brukshund, og et stadig økende medlemstall. Hele området som omfattes av alt. Barkåker sør i KUen, brukes året rundt både til treningsformål og nødvendig lufting av hundene. Både størrelsen på området og lokaliseringen nær byen er avgjørende for rekrutteringen til hundeklubb. I samarbeid med grunneier Wedel-Jarlsberg ble det for noen år siden igangsatt et arbeid for å bygge en innendørs treningshall for hundesport på plassen vi leier i dag. Reguleringsplanarbeidet ble satt på vent da BaneNOR ønsket å utrede togparkering i området. Ved lokalisering av togparkeringen på Barkåker nord, kan vi gjenoppta planleggingen og legge til rette for at enda flere skal få glede av hundetrening og bruk av friluftsområdet på Barkåker sør. Vi håper at BaneNOR sin anbefaling av lokalisering av togparkering på Barkåker nord særlig vil få tilslutning både av politikerne i kommunen og befolkningen på Barkåker. Det vil spare det mest brukte friluftsområdet i utredningen fra massiv utbygging og legge til rette for økt helsebringende bruk i framtiden. En ev. utbygging på Barkåker sør trenger i følge BaneNORs planer ikke å berøre selve treningsplassen direkte. Tilførselssporet vil imidlertid komme svært nær plassen vår og parkeringsanlegget vil i stor grad ta utearealene som i dag brukes til sporttrening og lufting av hundene. Utbygging på Barkåker sør vil altså i vesentlig grad forringe bruksverdien for Tønsberg hundeklubb, så vel som for andre brukere av skogen og idrettsanlegget rett nord for parkeringsanlegget.

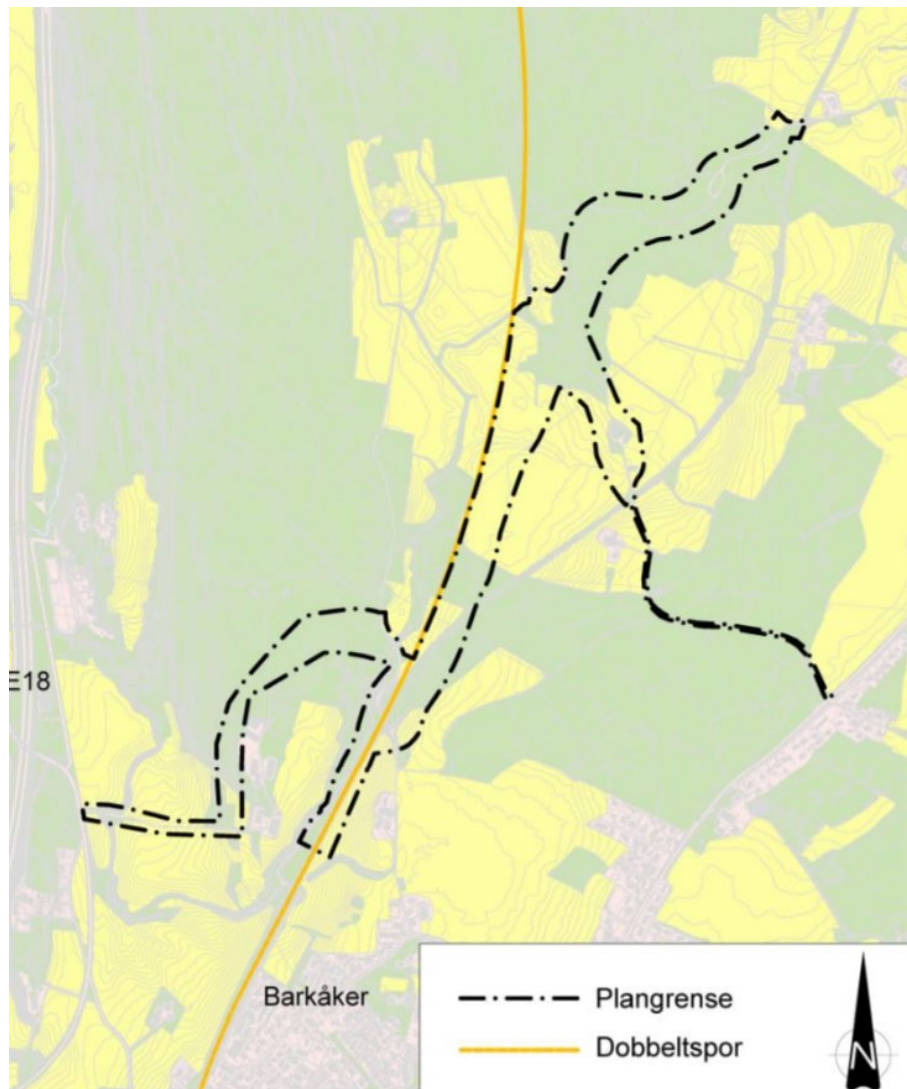
Mvh
Liv McDowell
Leder
Tønsberg Hundeklubb

Bane NOR
Postboks 4350
2308 Hamar

Stokke, 4. mars 2020

Saksnummer 2019 05284 og referanse «Hensetting i Tønsbergområdet – Offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning».

Vi viser til Kommunedelplan med konsekvensutredning for hensetting av togsett i området nord for Barkåker i Tønsberg. Frist for å komme med merknader er satt til 4.mars.



Faksimile av Barkåker nord alternativet.

Det er i Banenors sammenstilling beregnet at dette alternativet vil legge beslag på 34,5 dekar dyrka jod og 11,5 dekar dyrkbar jord. Flere av høringsinnspillene, vårt eget inkludert, uttrykte sterk bekymring for det store beslaget av dyrket og dyrkbar mark som alternativet Barkåker nord ville gjøre. Dette er jord av meget god kvalitet som det kan dyrkes matkorn og andre rett i munnen vekster på – og som vi har mindre enn et halvt dekar av per nordmann.

Vi konstaterer at det ikke følger med en plan for flytting av matjord og tørrskorpemasser til arealer der det det da kan opparbeides erstatningsareal.

Det må lages en matjordplan for flytting av matjord og tørrskorpemasser til areal som i dag ikke er mulig å dyrke mat på – slik at en får et reelt tilnærmet fullverdig erstatningsareal. Det innebærer at det må flyttes om lag 10 000 m³ matjord og om lag 46 000 m³ tørrskorpemasser fra arealet på Barkåker til et areal som i dag ikke er dyrket eller dyrkbar mark. For at planen skal bli forpliktende for tiltakshaver må jordflyttingen tas inn som en del av reguleringsplanen for hensetting av tog på Barkåker nord.

Hans Huseby
Leder i Jordvern Vestfold

Bane NOR
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref

Vår ref
EOR

Vedlegg

Vår dato
2.3.2020

Høringsuttalelse til kommunedelplan med KU for togparkering i Tønsbergområdet

Nedenstående uttalelse gis på vegne av de samarbeidende partene (grunneierne) for utvikling av næringsarealet Barkåker øst (hensettingsalternativ Barkåker sør); Jarlsberg Hovedgård og Format Eiendom AS.

Arbeidet med detaljregulering av næringsområdet Barkåker øst var igangsatt og kommet et godt stykke på vei da Bane NOR meldte at deler av avsatt næringsområde var aktuelt lokaliseringalternativ som hensettingsområde for tog. Reguleringsarbeidet for næringsområdet ble da, i samråd med kommunen, satt på vent inntil det foreligger en avklaring av tomtevalg for jernbaneanlegget. Grunneierne har etter det hatt flere møter med Bane NOR og Tønsberg kommune for å bli orientert i saken.

Næringsområdet Barkåker øst vil bli viktig for næringslivet i Tønsberg kommune og regionen. Utviklingen på eksisterende Barkåker næringsområde har vist at dette er en svært attraktiv lokalisering for virksomheter med meget god tilknytning til hovedveisystemet og kort vei til Tønsberg sentrum. En utvikling i tråd med kommuneplanen vil styrke eksisterende næringsområde og konsolidere Tønsberg kommune som en attraktiv næringskommune. Grunneierne er derfor positive til Bane NORs anbefaling om å velge annet lokaliseringalternativ enn Barkåker sør.

Bane NOR har gjort et omfattende utredningsarbeid og grunneierne finner ikke åpenbare mangler eller feil i det som framlegges av dokumentasjon. Vi er ikke kjent med detaljene i grunnlaget for beregning av prissatte konsekvenser. Vi forutsetter imidlertid at følgende elementer inngår i dette kostnadsgrunnlaget hva gjelder alternativ Barkåker sør:

- Kostnader ved flytting av matjord: Tønsberg kommune har i sine utfyllende bestemmelser krav om matjordplan for alle dyrka og dyrkbare arealer, og at all matjord skal benyttes til forbedring av annen dyrket eller dyrkbar mark til matproduksjon. Dette vil også gjelde arealene i Barkåker sør uavhengig av hva arealet er avsatt til i kommuneplanen.

- Utvikling av næringsarealene forutsetter adkomst til fylkesveien i sør. Etablering av tilførselsspor til hensettingsområde Barkåker sør forutsetter derfor at det bygges en adkomstvei med planfri kryssing av disse sporene ved Hestehagen med tilstrekkelig bredde for toveistrafikk og fortau.

Dersom Barkåker sør, i strid med Bane NORs anbefaling, likevel skulle bli valgt for videre planlegging må dette skje i et forpliktende samarbeid mellom Bane NOR og grunneierne om utvikling av en felles reguleringsplan for hele området. Planleggingen må skje med sikte på å skape optimale løsninger der både jernbaneanlegg og næringsutvikling anerkjennes som viktige samfunnsnyttige formål. Det er avgjørende for et godt samlet resultat at løsningene gir best mulig utnyttelse av arealene, helhetlige løsninger for intern infrastruktur og koordinerte avbøtende tiltak.

Aktuelle tema som i så tilfelle kan være viktige i et plansamarbeid:

- Optimalisering av løsninger for å minimalisere restarealer
- Skjerming av belysning og støy mot lokalmiljøet
- Intern infrastruktur, spesielt veier
- Massehåndtering
- Overvannshåndtering
- Synergieffekter ved opparbeidelsen

Vi ser med interesse fram til den videre utvikling i saken.

Vennlig hilsen



Orre AS

Kopi:

Jarlsberg Hovedgård v/ Nicolaus Wedel Jarlsberg
Format Eiendom AS v/ Sigbjørn Myhre

From: Denise Litleskare <d.litleskare@gmail.com>
Sent: 1. februar 2020 09:42
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Saksnr. 201905284 Inter City- Henstting i Tønsberg området

Hei.

Jeg er en bekymret bestemor bosatt på Barkåker. Planer om togparkeringen i nærheten av fotballbanen (Barkåker sør) er foruroligende med tanke på sikkerhet. Min sønn og kone valgte å flytte hit med familien sin på grunn av det barnevennlige miljøet med nærhet til naturområder.

Som bestemor og fremtidige pensjonist håper jeg at togparkeringen blir bygget et godt stykke fra skolen, fotballbanen og lysløypen. Jeg ønsker også sikkerhetsmessige tiltak slik at vi ikke opplever tragiske omstendigheter slik som i februar 2019 (Filipstad). Lokalbeboere håper også å slippe støy om nattene og fall i husprisene.

Barkåker er et veldig trivelig sted og jeg håper det kan fortsette å være slik i fremtiden.

Mvh
Denise Litleskare

Bane Nor
Saksnummer 201905284
Hensetting i Tønsberg området.

Viser til deres kart over planlagt hensetting Barkåker nord.
Det skal utredes tilkomst vei til anlegget nordøst over Jareteigenveien til Adalsveien.

Jareteigen veien er av dårlig forfatning og må bygges opp på nytt fra bunn av for å kunne bære tungtransport i alle årstider.
Veien er ekstrem føyke svak på vinteren. Er det vind fra nord, føyker veien igjen utrolig fort. Dere må beregne å brøyte kontinuerlig i periodene som det er forhold for føyke snø. Begyner kontraktør å brøyte fra Adalsveien og inn til togparkeringen, er veien ufremkommelig innen det er ryddet ferdig på anlegget. Det er like ekstremt som på noen fjelloverganger. Her kan Bane Nor få et problem med å få personell frem uten at det vil få konsekvenser for rutetider.
Det er også veldig føykeutsatt på Skotteveien ned fra Hortensveien.
Men ikke så ekstremt som Jareteigen veien.
På Skotteveien tar det ca en times tid før den er ufremkommelig med bil.

Uansett hvilken plassering togparkeringen vil komme til å få. Så blir det berøring av matjord. Denne matjorda bør deponeres for seg. Og benyttes til å tilbakeføre arealet på den eksisterende trase. I Tønsberg Kommune er det jo dyrket areal på begge sider helt inntil trase. Og det vil her være naturlig at dette arealet blir tilbakeført.

Har tatt dette opp med Bane Nor tidligere, men det er Bane Nor eiendom som eier den gamle traseen. Så dette blir ikke sett på før Bane Nor er ferdig med nytt dobbeltspor. Denne holdningen er ikke samfunnsøkonomisk.
Det må kunne gå an å snakke sammen innen Bane Nor sine selskaper.

Mvh Per Almenning
Nabo og tidligere brøytekontraktør

Hensyn til dyrket mark?

Det bør være nok av bekreftelser i dagens globale situasjon på hvor sårbare vi er og at vi trenger å verne den beste matjorda vi har, samt lokal matproduksjon-mer enn noen gang. Barkåker nord sørlig er det verst tenkelige alternativet i forhold til miljø. Det legger beslag på 34,5 mål dyrket mark. Barkåker sør alternativet legger beslag på 4,5 mål dyrket mark. Jordlovens § 9: Det er i utgangspunktet forbudt å bruke dyrka mark til annet enn jordbruksproduksjon. Dere skriver: Både den nasjonale jordvernstrategien RPBA og kommuneplanen legger føringer om ikke å omdisponere dyrket mark og LNFR-områder. Et hensettingsanlegg ved Barkåker nord vurderes derfor å ha en negativ innvirkning lokalt med hensyn til arealbruksendringer. I tillegg har dere som et av de overordnede mål for prosjektet, arealinngrep: Begrense inngrep i viktige naturressurser som dyrka og dyrkbar mark, friluftsområder, naturmiljøer og kulturminner.

Miljø, avising og utslipp av avisingsvæske?

Dere nevner Sverstadbekkens kvaliteter som gyte og oppvekstbekk for sjøørett, i Barkåker nord nordlig alternativet. Hva med Barkåker nord sørlig alternativet og avvisning av togsett. Eventuelle utslipp vil da også ende i Sverstadbekken? Anlegget er også i umiddelbar nærhet til to borrehull med drikkevann, som forsyner to gårder, Nedre Skotte og Sanderød med vanning til mat/grønnsaksproduksjon.

Tur og rekreasjon?

Barkåker nord sørlig består av dyrket mark og skogsterreng, beliggende i det største tur, jakt og rekreasjonsområdet i gamle Tønsberg kommune. Et hensettingsanlegg er rein næringsaktivitet, som dere vil plassere inn i et LNF område. Barkåker Sør ligger i et område regulert til næring, inntil et eksisterende næringsområde. Dere skriver selv om arealinngrep Barkåker sør: de negative virkningene er likevel begrensede sett i forhold til at det er planlagt å utvikle området til næringsvirksomhet.

Tilgjengelighet?

Barkåker nord sørlig har ingen adkomst, den må opparbeides. Fra vest må den krysse jernbanen, neppe aktuelt. Da er det østlig retning, Hortensveien. Statens vegvesen har ofte en negativ stemme i næringsutvikling/avkjørsel fra den veistrekningen. Barkåker sør ligger i umiddelbar nærhet til vei.

Trafikkbelastning Barkåker sentrum?

Barkåker nord innebærer at alle togsett må kjøre igjennom Barkåker sentrum hver dag til og fra parkering, Barkåker sør ligger sør for sentrum. 14 togsett 5 dager i uka er 140 turer spart gjennom sentrum pr uke.

Kjørelengde?

Barkåker nord ligger lengst unna og Barkåker sør er nærmest Tønsberg stasjon, som er utgangspunktet hver morgen. Dere konkluderer også med effektmål og optimalisere togdriften og redusere tomtogkjøring: Barkåker sør rangeres som best for å optimalisere togdriften. Samme er det med miljøvennlig transportsystem, og arealinngrep. Igjen, dere konkluderer: Barkåker sør har best måloppnåelse for effektmålene totalt sett.

Så tilbake til vårt spørsmål i utgangspunktet, hvorfor Barkåker nord sørlig alternativet? Det er neppe tilfeldig at staten er eier av Nedre Skotte, hvor alternativet er tegnet inn.

Hadde ikke dere eid grunnen hadde ikke dette alternativet sett dagens lys. Det er penger som er årsaken til Barkåker nord sørlig.

Alle kriterier tilsier at det er Barkåker sør som er det beste alternativet. Da kan dere ikke la penger være drivkraften for å velge et dårligere alternativ. Tønsberg kommune har en landbruksplan med Hovedmål: Hovedmålsettingen i planen er å verne om og sikre dyrka mark for fremtidige generasjoner. Da håper vi de kjenner sin besøkelsestid og stopper Barkåker nord sørlig.

Mvh

Øystein Almenning