

Merknadsdokument

Kommunedelplan med konsekvensutredning

Togparkering i Tønsbergområdet, InterCity Vestfoldbanen

Saksnummer: 201905284

Ref.: ICH-30-A-00014

PlanID 90020

April 2020



FORORD

Forslag til kommunedelplan for nytt togparkeringsanlegg i Tønsbergområdet ble lagt ut til høring av Bane NOR i perioden 21. januar til 4. mars 2020. Planarbeidet berører arealer ved tettstedet Barkåker i Tønsberg kommune. Merknadsdokumentet gjelder for hele planforslaget som lå på høring vinteren 2020.

Bane NOR mottok 20 merknader til forslaget til kommunedelplan. I dette dokumentet er samtlige merknader oppsummert og kommentert av Bane NOR. Merknadene i sin helhet følger som eget vedlegg.

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

I behandlingen er det gjort rede for om merknaden:

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

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

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	GJENNOMGÅENDE TEMAER	3
1.1	BANE NORS ANBEFALING OG NYE PROSJEKTERINGSFORUTSETNINGER	3
1.2	INNSIGELSER.....	3
1.3	JORDVERN	4
1.4	HENSYN TIL BARKÅKERS BEFOLKNING	4
1.5	SAMFUNNSØKONOMISKE KOSTNADER	4
1.6	NATURMANGFOLD	5
1.7	STØY	5
1.8	HENSYN TIL NÆRINGSOMRÅDE	5
1.9	OVERVANNSHÅNDTERING OG FLOM	6
1.10	HENSYN TIL KRAFTLEDNINGER	6
2	ENDRINGER I FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN	7
2.1	PLANKART.....	7
2.1.1	<i>Hensynssoner for kraftledninger.....</i>	<i>7</i>
2.1.2	<i>Redusert planområde for alternativ Barkåker nord sørlig.....</i>	<i>7</i>
2.2	PLANBESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER	7
2.2.1	<i>Planbestemmelser til hensynssoner for kraftledninger.....</i>	<i>7</i>
2.2.2	<i>Planbestemmelse om miljøoppfølgingsplan</i>	<i>7</i>
2.2.3	<i>Planbestemmelse om naturressurser.....</i>	<i>7</i>
2.2.4	<i>Retningslinje om naturressurser.....</i>	<i>7</i>
2.3	PLANBESKRIVELSE	8
2.3.1	<i>Arealbruksendringer</i>	<i>8</i>
2.3.2	<i>Nye prosjekteringsforutsetninger og innledende optimalisering.....</i>	<i>8</i>
2.4	FAGRAPPORT STØY	8
2.4.1	<i>Beregninger av støy fra tomtog</i>	<i>8</i>
3	OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER	9
3.1	MYNDIGHETER STATLIGE OG REGIONALE	9
3.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER.....	9
3.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	9
3.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	9
3.5	ANDRE AKTØRER	9
4	SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER	10
4.1	MYNDIGHETER STATLIGE OG REGIONALE	10
4.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER.....	20
4.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	25
4.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	26
4.5	ANDRE AKTØRER	29

1 GJENNOMGÅENDE TEMAER

Bane NOR har mottatt 20 høringsuttalelser til forslag til kommunedelplan for togparkering i Tønsbergområdet. Flere av merknadene tar opp fordeler og ulemper ved alternativene og planarbeidet. Nedenfor oppsummeres hovedtrekkene i uttalelsene, med fokus på temaer som flere er opptatt av. Disse vil også bli kommentert generelt i dette kapitlet. Bane NORs kommentarer er markert med *kursiv* tekst.

1.1 Bane NORs anbefaling og nye prosjekteringsforutsetninger

Flere av høringsuttalelsene inneholder vurderinger knyttet til Bane NORs anbefaling og valg av alternativ. Tønsberg kommune mener Barkåker nord sørlig samlet sett er det best egnede alternativet. Uttalelsen legger særlig vekt på kostnadsdifferansen, bevaring av næringsareal og hensynet til Barkåkersamfunnets preferanse. Vestfold og Telemark fylkeskommune anbefaler alternativ Barkåker sør som lokalitet for togparkering, men presiserer at alternativ Barkåker nord sørlig kan godtas med bakgrunn i de store samfunnsinteressene som gjør seg gjeldende i saken. I sin opprinnelige høringsuttalelse anbefaler også Fylkesmannen i Vestfold og Telemark alternativ Barkåker sør, med bakgrunn i fordeler for jordvern, naturmangfold og andre ikke-prissatte konsekvenser.

I etterkant av at kommunedelplan for togparkering i Tønsbergområdet ble sendt på høring har Bane NOR mottatt nye prosjekteringsforutsetninger. Jernbanedirektoratet offentliggjorde nylig rapporten «Hensettingskonsept Norge 2022-2035»¹. Det fremgår av rapporten at nytt togparkeringsanlegg i Tønsberg ikke skal bygges med togvaskemaskin og de-isingsanlegg (glykolanlegg). Dette gir store muligheter for å optimalisere anlegget, og minimere beslaget av dyrka mark. Lengden på ankomstsporet kan forkortes betraktelig, noe som gir større fleksibilitet i sporplanleggingen. Optimaliseringsgevinstene er størst ved alternativ Barkåker nord sørlig.

Innledende optimalisering av Barkåker nord sørlig viser at beslag av dyrka mark kan mer enn halveres for alternativet. Beslag av dyrka mark for optimalisert alternativ vil være på 14-17 dekar. For dyrkbar mark vil beslaget være på omtrent 18 dekar. Optimalisert alternativ vil i tillegg unngå negative konsekvenser for Sverstadbekken, som et resultat av at anlegget er plassert i god avstand fra vassdraget og ved at vask- og de-isingsanlegg utgår. Videre unngås konflikt med automatisk fredet gravminne og villtrekk nord i området.

For Barkåker sør er optimaliseringsmulighetene begrenset, grunnet topografien i området og grunnforhold. Lokalisering av anlegget lenger sør mot Hestehagen krever at det etableres en betydelig løsmasseskjæring i bløt leire. Løsmasseskjæringen vil kunne medføre grunnvannssenkning som kan resultere i setninger på eksisterende dobbeltspor og det planlagte næringsområdet Barkåker Øst. Dette medfører at den beste plasseringen av et hensettingsanlegg ved Barkåker sør er nord i området, omtrent der anlegget er plassert i planforslaget.

Det innledende arbeidet med optimalisering tilsier at kostnadsdifferansen mellom alternativene vil øke som følge av de nye prosjekteringsforutsetningene. Forskjellen mellom alternativene med henhold til ikke-prissatte konsekvenser vil imidlertid bli mindre, da negative konsekvenser for naturressurser/jordbruk, kulturarv og naturmangfold reduseres for Barkåker nord sørlig. Bane NORs anbefaling av alternativ Barkåker nord sørlig er derfor forsterket i lys av nye prosjekteringsforutsetninger.

Etter høringsperioden er planbeskrivelsen oppdatert med nytt kapittel om innledende optimalisering og nye prosjekteringsforutsetninger. Videre er plankart for alternativ Barkåker nord sørlig justert i henhold til ny plassering av anlegget. Dette innebærer at planområdet for alternativet er redusert. Se kap. 2 i dette dokumentet for henvisninger og beskrivelse av endringer i planforslaget.

1.2 Innsigelser

Under høringsperioden fremmet Fylkesmannen i Vestfold og Telemark innsigelse til alternativene Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig, med henvisning til nasjonale jordvern hensyn. På bakgrunn av innledende optimalisering og redusert beslag av dyrka mark, besluttet Fylkesmannen å

¹ <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/strategier-og-utredninger/utredninger/utredning-hensetting-ostlandet/strategi-for-hensetting-er-klar/>

trekke innsigelsen til alternativ Barkåker nord sørlig. Det er presisert i reviderte plandokumenter at hensynet til jordsmonn, aktuell nydyrking og arrondering skal drøftes med lokale og regionale landbruksmyndigheter i den videre planprosessen. Se kap. 1.3 i dette dokumentet for utdypende beskrivelse.

Bane NOR har innsigelse til alternativ Barkåker nord nordlig. Alternativet 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.

1.3 Jordvern

Vestfold og Telemark fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Tønsberg kommune, Jordvern Vestfold og privatpersoner påpeker verdien av å ivareta dyrka og dyrkbar mark i de berørte områdene. Fylkeskommunen bemerker at fylket har en nullvisjon i forbruk av dyrka og dyrkbar mark. Dersom 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. Tønsberg kommune uttaler at utbygger må forplikte seg til å besørge oppdyrking av tilsvarende benyttet areal av dyrka mark et egnet sted i kommunen. Jordvern Vestfold påpeker at 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.

Iht. planbestemmelsene § 1-11 skal det utarbeides en plan for bruk av jordressurser som berøres av tiltaket. Videre skal nydyrking av egnede arealer vurderes. Bane NOR har som mål å gjennomføre tiltak som gir kompensasjon av omdisponert dyrka og dyrkbar mark. Matjordplanen skal utarbeides i henhold til Vestfold og Telemark fylkeskommunes til enhver tid gjeldende veileder. Matjordplanen vil forankres ved regulering av togparkeringsanlegget. Det skal søkes samarbeid med kommunale og regionale landbruksmyndigheter i spørsmål om håndtering og bruk av jordressursene.

1.4 Hensyn til Barkåkers befolkning

Tønsberg kommune, Tønsberg hundeklubb, Barkåker velforening og berørte privatpersoner påpeker at alternativ Barkåker nord sørlig er den best egnede lokaliseringen av togparkeringsanlegget, av hensyn til Barkåkers befolkning. Tønsberg hundeklubb bemerker at området ved Barkåker sør i stor grad brukes som friluftsområde av barnehage, skole, lokalbefolkningen og hundklubben. I tillegg oppgir Tønsberg hundeklubb at det ikke finnes tilsvarende treningsområder for hunder i akseptabel reiseavstand fra Tønsberg. Tønsberg kommune uttaler at ved valg av Barkåker sør vil antall berørte i anleggsfasen være vesentlig større enn ved begge alternativene 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. Det har også kommet merknad som påpeker viktigheten av god områdesikring for å forhindre ulykker.

Bane NORs anbefaling er uendret etter høring og offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning. Bane NOR anbefaler at Tønsberg kommune vedtar Barkåker nord sørlig.

Dersom Barkåker sør vedtas vil konsekvenser for nærliggende bebyggelse, inkludert skole, barnehage, idrettsanlegg og forhold til skolevei vurderes i reguleringsplanfasen. Hensettingsanlegget planlegges med områdesikring som skal forhindre at uvedkommende tar seg inn på området. Områdesikringen innebærer bla. et høyt gjerde og adkomstkontroll. Det vil utarbeides detaljerte støyberegninger for anleggsfasen og det permanente togparkeringsanlegget. Avbøtende tiltak, som eksempelvis lys- og støyskjerming, vil utredes og detaljeres i reguleringsplanen.

1.5 Samfunnsøkonomiske kostnader

Vestfold og Telemark fylkeskommune og Tønsberg kommune påpeker at kostnadsdifferansen mellom alternativene tilsier at Barkåker nord sørlig kan aksepteres for lokalisering av togparkeringsanlegget. Dette sett i lys av at togparkeringsanlegget anses å ha tungtveiende samfunnsinteresser som en del av utviklingen av Vestfoldbanen. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark peker på at det normalt er betydelig usikkerhet knyttet til kostnadsoverslag på dette planstadiet, også internt mellom alternativer.

Det er gjennomført omfattende arbeid med å estimere kostnadene for de ulike alternativene. Som en del av estimeringen er det gjennomført en egen analyse der usikkerheten i kostnadsestimatene er vurdert og behandlet. Bane NOR vil presisere at forskjellen mellom alternativene er signifikant og beslutningsrelevant. Estimaten viser at det er overveiende sannsynlig at Barkåker nord særlig gir en kostnadsbesparelse for samfunnet på omtrent 100 millioner kroner, sammenlignet med de øvrige alternativene.

1.6 Naturmangfold

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Tønsberg kommune, NVE og berørte privatpersoner vektlegger Barkåker nord-alternativenes mulige påvirkning på den sjørrettførende Sverstadbekken. Tønsberg kommune bemerker at det må utvises ekstra aktsomhet til Sverstadbekken som er en fiskeførende bekk og at det er nulltoleranse for utslipp til denne bekken. Fylkesmannen påpeker at 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. NVE uttaler at vannressursloven forbyr vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget, med mindre det er gitt tillatelse gjennom konsesjon eller reguleringsplan. NVE oppgir at Barkåker sør vil være det foretrukne alternativet ettersom det ikke medfører omlegging av bekk.

Ved optimalisering av tiltaket vil Bane NOR vektlegge plassering av anlegget og prosjektering av løsninger som reduserer risikoen for avrenning og forurensning av Sverstadbekken. I henhold til nye prosjekteringsforutsetninger skal det ikke etableres togvaskemaskin og de-isingsanlegg ved togparkeringsanlegget. Dette reduserer risikoen for forurensning og utslipp til vassdraget betraktelig. For videre planarbeid legges det til grunn at tiltaket skal bygge opp under vannforskriftens miljømål, og ikke forringe den økologiske tilstanden i vannforekomster. Dersom etableringen av togparkeringsanlegget innebærer vassdragstiltak vil Bane NOR legge til rette for samordning av tillatelser gjennom NVEs behandling av reguleringsplanen. Reguleringsplanen vil da legge rammer for avbøtende tiltak og beskrive alternative løsninger.

1.7 Støy

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Tønsberg kommune og berørte privatpersoner har merknader knyttet til støy. Fylkesmannen påpeker at lokale skjermingstiltak vil kunne gi akseptabel støyskjerming for boliger som berøres av støy fra de ulike alternativene. Tønsberg kommune bemerker at maksimalt støynivå (LAFmax) fra togparkeringsanlegget må utredes i den videre planleggingsprosessen, og at det må angis hvor ofte det forventes hendelser med impulsstøy på dag, kveld og natt. Videre mener kommunen at støy fra kjøring av tomme tog forbi Barkåker tettsted til Barkåker nord-alternativene må beregnes og beskrives i fagrapport støy.

I reguleringsplanfasen skal tiltaket detaljeres og nye støyberegninger gjennomføres. Typiske maksnivåhendelser er kopling av tog og testing av magnetbremser. Det forventes at kopling av tog kun vil foregå på dagtid, dette er derfor ikke utredet. Testing av magnetbremser er den del av oppstartprosedyren når tog startes opp. I henhold til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal den strengeste grenseverdien med impulslyd benyttes dersom denne type lyd opptrer med i gjennomsnitt mer enn ti hendelser per time. Bremsetesten utføres én gang pr togsett som startes opp, og det vil derfor være mindre enn 10 hendelser på natt (kl. 23-07). Fagrapport støy er oppdatert med nye beregninger av tomtogkjøring på strekningen fra Tønsberg stasjon til Barkåker nord-alternativene. Beregningene viser at tomtogkjøringen gir en økning i støy på 0-0,5 dB på strekningen. Økningen på 0-0,5 dB må regnes som svært liten, da en økning i støy først vil være merkbar når forskjellen er på 2-3 dB. Støysonekart for hovedsporet tas inn i rapporten.

1.8 Hensyn til næringsområde

Tønsberg kommune, Jarlsberg hovedgård og Format Eiendom vektlegger bevaring av næringsområdet Barkåker øst i sine høringsuttalelser, og er positive til Bane NORs anbefaling om å plassere hensettingsanlegget ved Barkåker nord sørlig. Tønsberg kommune påpeker at et hensettingsanlegg på Barkåker sør kan gjøre det vanskelig å få en god arealutnyttelse av gjenværende næringsareal. Videre bemerkes det at planforslaget må redegjøre for konsekvensene hensettingsanlegget vil ha for næringsområdet. Jarlsberg hovedgård og Format Eiendom bemerker at en utvikling av næringsområdet Barkåker øst i tråd med kommuneplanen vil styrke eksisterende næringsområde og konsolidere Tønsberg kommune som en attraktiv næringskommune. 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 resterende næringsarealet ved Barkåker sør vil ha noe redusert verdi, og da spesielt det området som ligger i nord, ettersom planlagt veiadkomst fra sør ikke blir tilgjengelig for denne delen av næringsområdet. Adkomst til nordlig del må løses på nytt, noe som kan kreve omdisponering av LNF-areal eller at vegmyndighet aksepterer adkomst fra nord for dette området. Gjenværende næringsareal vil fortsatt være relativt stort slik at det vil være mulig å utforme det på en god måte. Hensettingsanlegget vil for øvrig ikke skape nye barrierer for næringsområdet, men det vil være behov for inngjerding. Planbeskrivelsen er oppdatert med beskrivelse av konsekvenser for næringsområdet, se kap. 2.3.1 i dette dokumentet.

Gitt vedtak av alternativ Barkåker sør vil Bane NOR sørge for tett koordinering og samarbeid med grunneierne av næringsområdet i reguleringsplanfasen. Bane NOR mener dette kan gjennomføres ved utarbeidelse av separate reguleringsplaner i parallelle planleggingsprosesser. Felles reguleringsplan for hensettingsanlegg og næringsområde vil binde hensettingsprosjektets fremdrift opp mot planleggingen av næringsområdet. Dette er ikke hensiktsmessig da hensettingsprosjektet har stramme tidsrammer for å muliggjøre innføring av nye rutetilbud fra Tønsberg i 2024. Krav om felles reguleringsplan kan derfor være i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Bane NOR vil ha tett dialog med grunneiere av næringsområdet for å sikre gode helhetlige løsninger og effektiv arealutnyttelse.

1.9 Overvannshåndtering og flom

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark og NVE påpeker at flom og overvannshåndtering blir viktige temaer i reguleringsplanfasen. Fylkesmannen bemerker at det forventes endringer i nedbørforhold som følge av klimaendringene. Rapporten «Klimaprofil Vestfold» viser til en forventet økning i årsnedbøren med omkring 10 % fram mot slutten av århundret. Videre ventes intensiteten å øke på dager med kraftig nedbør, og det forventes hyppigere dager med styrtregn. Dette medfører at flomintensiteten vil øke. I tillegg til påvirkning av flom vil styrtnedbør gi økt avrenningsintensitet. Det må i neste planfase detaljplanlegges tiltak for å dempe togparkeringsanleggets påvirkning på avrenningsintensitet ved kraftig nedbør fordi dette vil medføre økt erosjon i bekkene nedstrøms, noe som gir økt partikkeltransport og dårligere livsbetingelser for vannlevende organismer. NVE forutsetter at det i videre planlegging søkes å finne åpne og naturbaserte løsninger for håndtering av overvann. Endelig løsning må holde av tilstrekkelig med arealer for god overvannshåndtering.

Det vil i reguleringsplanen planlegges tiltak for å dempe avrenningsintensitet ved anlegget. Bane NOR skal prosjektere løsninger som sikrer at avrenningshastigheten fra planområdet ikke øker vesentlig som følge av utbygging. Oppdaterte klimapåslag for nedbør vil legges til grunn for dimensjonering av tiltak. Temaet flom vil være gjenstand for detaljert ROS-analyse i reguleringsplanfasen, og følges opp i den videre planleggingen.

1.10 Hensyn til kraftledninger

Statnett, Skagerak Nett AS og NVE påpeker at planforslaget må ta høyde for og hensyn til kraftledningene som krysser planområdene for Barkåker nord-alternativene. Kraftledningsanleggene har byggeforbudsbelter som innebærer restriksjoner for arealbruken. Byggeforbudsbeltene skal inntegnes som hensynssoner i plankartene, med tilhørende planbestemmelser. Tiltak og anleggsarbeid i byggeforbudsbeltet må avklares med ledningseiere. Avstandskrav mellom planlagt jernbaneanlegg og høyspentanlegg må overholdes. Arbeid må varsles og avtales i god tid før planlagt oppstart. Det skal ikke iverksettes tiltak som kan medføre forringelse av atkomst til anleggene.

Plankart og planbestemmelser er endret i henhold til innspill fra Statnett, Skagerak Nett AS og NVE. Se kap. 2.1.1 og 2.2.1 i dette dokumentet for informasjon om endringene. Bane NOR vil initiere dialog med ledningseiere knyttet til tiltak innenfor byggeforbudsbeltet, og for å få innspill til arbeidsmetodikk, utstyr og byggemåte. Ledningseiere vil varsles i god tid før oppstart av arbeid innenfor byggeforbudsbeltet. Detaljert risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) vil utarbeides til reguleringsplanen for tiltaket. Transmisjonsnett vil behandles i analysen som kritisk infrastruktur.

2 ENDRINGER I FORSLAG TIL KOMMUNEDELPLAN

Bane NOR har mottatt flere merknader hvor det foreslås endringer i forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning. Nedenfor redegjøres det for endringer i plandokumenter etter høringsperioden.

2.1 Plankart

2.1.1 Hensynssoner for kraftledninger

I plankart for alternativ Barkåker nord sørlig er det lagt inn hensynssoner for kraftledninger som krysser planområdet. Hensynssone H740 (båndleggingssone etter energiloven) er lagt inn 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av Statnetts kraftledning. Hensynssone H370 (faresone, høyspenningsanlegg) er lagt inn 15 meter målt horisontalt til hver side fra senter av Skagerrak Netts kraftledninger.

2.1.2 Redusert planområde for alternativ Barkåker nord sørlig

Planområdet for Barkåker nord sørlig er redusert som følge av nye prosjekteringsforutsetninger og innledende optimalisering. Ny plangrense for Barkåker nord sørlig justeres til bekkedrag/grøft ca. 60 meter nord for optimalisert løsning. Dette for å sette av noe areal til anleggsgjennomføring. Videre utgår planområdet rundt Skotte gård nordre og areal til atkomstvei fra Adalsveien.

2.2 Planbestemmelser og retningslinjer

2.2.1 Planbestemmelser til hensynssoner for kraftledninger

Til hensynssone H740 er det satt følgende planbestemmelse:

§ 3-6 Båndleggingssone, båndlegging etter andre lover, energiloven, jf. pbl § 11-8 bokstav d. (Hensynssone H740_1). Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen uten avtale med netteier. Alle tiltak i terreng og alt anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.

Til hensynssone H370 er det satt følgende planbestemmelse:

§ 3-5 Hensynssone fare jf. pbl § 11-8 pkt. a (Hensynssone H370_1 og H370_2). Området gjelder høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler). Tiltak innenfor området skal godkjennes av ledningseier.

2.2.2 Planbestemmelse om miljøoppfølgingsplan

Planbestemmelsene er oppdatert med ny bestemmelse om miljøoppfølgingsplan:

§ 1-10 Miljøoppfølgingsplan

Reguleringsplanen skal følges av en miljøoppfølgingsplan. Avbøtende tiltak for relevante temaer konkretiseres i denne, og det legges føringer for miljøoppfølging og overvåking for anleggs- og driftsfase der konsekvensutredninger og risiko- og sårbarhetsanalysen har vurdert det som nødvendig.

2.2.3 Planbestemmelse om naturressurser

Planbestemmelse om naturressurser er oppdatert med følgende tekst:

§ 1-11 Naturressurser

Det skal tas hensyn til eksisterende jordbruksdrenering, – vanning og eventuelle brønner.

Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene, herunder vurdere nydyrking av egnede arealer.

2.2.4 Retningslinje om naturressurser

Retningslinje om naturressurser er oppdatert med følgende tekst:

§ 12 Naturressurser

Plan for bruk av jordressurser omfatter instruks for hvordan matjordlaget skal brukes til forbedring av annen dyrket eller dyrkbar mark til matproduksjon. Matjordplanen utarbeides i tråd med Vestfold og Telemark fylkeskommunes til enhver tid gjeldende «Veileder til matjordplan». Det skal søkes

samarbeid med kommunale og regionale landbruksmyndigheter i spørsmål om håndtering og bruk av jordressursene.

2.3 Planbeskrivelse

2.3.1 Arealbruksendringer

Som følge av innkomne merknader er det gjort endringer i planbeskrivelsen kap. 5.5.3, under omtalen av arealbruksendringer. Dette omhandler konsekvenser for gjenværende del av næringsområdet dersom Barkåker sør vedtas, og nye vurderinger av etablering av togparkeringsanlegg i LNF-området for Barkåker nord.

2.3.2 Nye prosjekteringsforutsetninger og innledende optimalisering

Planbeskrivelsen er oppdatert med nytt kapittel 2. I kapitlet redegjøres det for nye prosjekteringsforutsetninger og forbedret utforming av alternativ Barkåker nord sørlig. Videre vises illustrasjoner av forbedret alternativ og mulige løsninger for atkomstvei.

2.4 Fagrapport støy

2.4.1 Beregninger av støy fra tomtog

Det er i fagrapport støy lagt til et nytt kapittel, 5.5, som omhandler beregninger av støy fra tomtog som kjører mellom hensettingsanlegg ved Barkåker nord og Tønsberg stasjon.

3 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

3.1 Myndigheter statlige og regionale

Løpenr.	Saksnummer	Fra
1	201905284-20	Vestfold fylkeskommune
2	201905284-16	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
3	202000777-5	Bane NOR
4	201905284-8	Direktoratet for mineralforvaltning
5	201905284-18	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
6	201905284-7	Statens vegvesen
7	201905284-5	Forsvarsbygg
8	201905284-11	Den norske kirke - Tunsberg bispedømmeråd
9	201905284-2	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

3.2 Planmyndighet og andre kommuner

Løpenr.	Saksnummer	Fra
10	201905284-19	Tønsberg kommune
11	201905284-14	Tønsberg kommune - barnerepresentant

3.3 Organisasjoner og næringsliv

Løpenr.	Saksnummer	Fra
12	201905284-13	Tønsberg hundeklubb
13	201905284-12	Barkåker velforening

3.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

Løpenr.	Saksnummer	Fra
14	201905284-3	Denise Litleskare
15	201905284-4	Per Almenning
16	201905284-15	Øystein Almenning
17	201905284-10	Jarlsberg Hovedgård og Format Eiendom AS

3.5 Andre aktører

Løpenr.	Saksnummer	Fra
18	201905284-17	Jordvern Vestfold
19	201905284-6	Statnett
20	201905284-9	Skagerak Nett AS

4 SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER

4.1 Myndigheter statlige og regionale

1	201905284-20 Vestfold og Telemark fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Vestfold og Telemark fylkeskommune anbefaler alternativ Barkåker sør som lokalitet for togparkering i Tønsberg. Alternativ Barkåker nord særlig kan godtas med bakgrunn i de store samfunnsinteressene som gjør seg gjeldende i saken.</p> <p>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.</p> <p><u>Samferdsel - vei</u> 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 fylkesveiene, 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.</p> <p>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.</p> <p>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 områdets adkomst.</p> <p><u>Friluftsliv</u> Barkåker nord særlig virker å ta hensyn til friluftslivsinteressene på en tilfredsstillende måte. Det</p>	<p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Medvirkning fra barn og unge, og vurdering av avbøtende tiltak for denne gruppen, vil vektlegges i det videre planarbeidet.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Fylkeskommunens merknader vil vurderes ved videre planlegging av veiatkomst til Barkåker nord. Siktkrav og kryssutforming vil følge Statens vegvesens vegnormaler. Selve atkomstveien vil dimensjoneres som privat landbruksvei, og tilpasses den type kjøretøyer som er tenkt inn i området. Det presiseres at togparkeringsanlegget vil generere svært begrenset trafikk – omtrent 60 ÅDT.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Eventuell atkomst for myke trafikanter fra fv. 308 vil sees nærmere på i reguleringsplanfase.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil vurdere behov for tiltak som tilrettelegger for gående og syklende. Tilreisende til togparkeringsanlegget vil hovedsakelig være lokførere og renholdspersonell. Lokførere og renholdspersonell jobber gjerne ved flere anlegg i løpet av arbeidsdagen, og det er derfor lite sannsynlig at det vil være stor grad av sykling og gange til/fra togparkeringsanlegget.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>

er likevel behov for å påpeke at framtidig togteknisk infrastruktur ikke må gå 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 alternativ 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 planbeskrivelsen 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 enig, 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

Tas til orientering. Iht. planbestemmelsene § 1-11 skal det utarbeides en plan for bruk av jordressurser som berøres av tiltaket. Bane NOR har som mål å gjennomføre tiltak som gir kompensasjon av omdisponert dyrka og dyrkbar mark. Matjordplanen vil utarbeides i tråd med Vestfold og Telemark fylkeskommunens veileder.

Tas til orientering. Nye prosjekteringsforutsetninger og innledende optimalisering viser at beslag av dyrka mark kan reduseres betraktelig for alternativ Barkåker nord sørlig. For Barkåker sør er mulighetene for optimalisering begrenset. Se kap. 1.1 og 1.8 i dette dokumentet for videre utdyping.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Nye prosjekteringsforutsetninger for tiltaket tilsier at konflikt med gravhaug kan unngås ved at alternativ Barkåker nord sørlig plasseres lenger sør i området. Se kap. 1.1 i dette dokumentet for videre utdyping.

Tas til orientering. Hestehagentunene inngår i delområde L, Jarlsberg landskapsområde, med stor verdi. Dette ivaretar historiske landskapstrekk. Selve tunene (ett er borte), er imidlertid vurdert til

«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. Fylkesrådmannen 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.

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

middels verdi, i tråd med kriterier gitt i V712. På nordre Hestehagen er opprinnelig tunstruktur knyttet til en ferdselsåre som er fjernet. En og en halv av tre opprinnelige bygninger er bevart. En eventuell tilbakeføring kan vanskelig oppveie tapt autentisitet ved dette tunet (eller de to øvrige). En oppjustering av verdi vil bryte med metode og gi et skjevt sammenligningsgrunnlag mellom alternativene.

Det legges ikke inn hensynssoner i plankartet utenom faresoner. Det vurderes som mer naturlig at Hestehagen inkluderes i reguleringsplanen for næringsområdet, som i større grad vil omslutte husmannsplassen. Eventuell regulering av Barkåker sør vil kun medføre regulering av atkomstspor forbi husmannsplassen. For utdypende vurdering, se vedlegg «Hestehagen kulturminneverdi».

Tas til orientering. Fagrapport kulturarv (KU for kulturminner og kulturmiljø) har kapittel om avbøtende tiltak: Skadereduserende og kompenserende tiltak, kap. 6.1.13, 6.2.14 og 6.3.7. Forslag til skadereduserende tiltak vil ytterligere vurderes i neste planfase.

Tas til orientering. Arkeologiske undersøkelser vil gjennomføres for nødvendige områder etter samråd med fylkeskommunen.

Tas til orientering. Bane NOR arbeider etter målsetning om å ferdigstille togparkeringsanlegget i 2024, for å muliggjøre innføringen av nytt rutetilbud.

Tas til orientering. Se kap. 1.1 for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.

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.	
---	--

2	201905284-16 Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
	<p><u>Landbruksdirektørens vurdering: innsigelse til BN-sørlig og BN-nordlig</u> 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. Også den dyrkbare jorda er viktig å beskytte, særlig i de beste klimasonene.</p> <p>I denne saken viser landbruksdirektøren til at alternativet Barkåker nord sørlig, som Bane NOR anbefaler, medfører omdisponering av dyrka og dyrkbar mark på i alt 46 daa. Landbruksdirektøren viser videre til at planområdet ligger innenfor de beste områdene i Norge for dyrking av matkorn og andre produkter for befolkningens konsum. Videre legger landbruksdirektøren 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. 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 Barkåker nord nordlig, men landbruksdirektøren antar at dette alternativet nå er lite aktuelt.</p> <p>Fylkesmannen har merket seg at Bane NOR selv har fremmet innsigelse til alternativ Barkåker nord 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 Barkåker nord nordlig har større avstand fra Tønsberg jernbanestasjon enn Barkåker nord sørlig. Fylkesmannen har beregnet differansen i slik avstand til omkring 250 meter mellom disse alternativene. Fylkesmannen minner om at alternativet Barkåker sør ligger hele 2,5 km nærmere stasjonen i Tønsberg, og fordelene for togdriften må være betydelig. Fylkesmannen 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. Fylkesmannen vil imidlertid peke på at det på dette planstadiet normalt er betydelig usikkerhet knyttet til kostnadsoverslagene, også internt mellom alternativer.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Nye prosjekteringsforutsetninger og arbeid med optimalisering viser at beslag av dyrka mark og samfunnsøkonomiske kostnader kan reduseres betraktelig for alternativ Barkåker nord sørlig. I lys av dette besluttet Fylkesmannen å trekke innsigelsen til alternativet i brev av 03.04.2020. Se kap. 1.1 og 1.2 i dette dokumentet for videre utdyping.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Som presisert i dokumentet «Sammenstilling og anbefaling» er alle alternativene for hensettingsanlegg plassert i akseptabel avstand fra Tønsberg stasjon, og vil gi tilstrekkelig grad av måloppnåelse for effektmål om å optimalisere togdriften. Vurderingen av måloppnåelse og kostnader knyttet til å kjøre tomme tog fra Tønsberg stasjon til hensettingsanlegget (operatørkostnader) inngår i Bane NORs beslutningsgrunnlag for valg av alternativ. For Barkåker nord nordlig er de totale samfunnsøkonomiske kostnadene så høye at alternativet ikke kan aksepteres. For Barkåker nord sørlig fører lave investeringskostnader til at alternativet totalt sett rangeres som det klart beste for prissatte</i></p>

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 Barkåker nord sørlig og Barkåker nord nordlig. Dette vil sannsynligvis skyldes omlegging/utvidelse av eksisterende driftsveier i landbruket, evt. bygging av nye veistreknings. 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 landbruks-fremmed 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 infrastrukturelt tiltaket vil dermed på lang sikt kunne komme i vesentlig konflikt med produksjon av høyverdige matprodukter over langt større arealer enn det direkte arealbeslaget.

Samfunnssikkerhet

Når det gjelder flomfare, ligger både Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig innenfor NVEs aktsomhetssone for såkalt 200-årsflom knyttet til Sverstadbekken. Alternativet Barkåker sør er i liten grad omfattet av en slik flomsone. Fylkesmannen 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 togparkeringen kobles til dobbeltsporet. Fylkesmannen har merket seg at denne

konsekvenser, til tross for at operatørkostnadene er noe høyere (30 MNOK) over anleggets levetid enn for Barkåker sør (17 MNOK). Se kap. 1.5 i dette dokumentet for videre utdyping om samfunnsøkonomiske kostnader og usikkerhet i kostnadsestimatene.

Tas til orientering. Arealtap knyttet til atkomstvei er redegjort for i «Fagrapport naturressurser» (se beskrivelse av delområde BN5 på side 41).

Tas til orientering. Barkåker nord sørlig er plassert tett inntil regulert dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker. I lys av nye prosjekteringsforutsetninger og innledende optimalisering vurderer Bane NOR at lukt fra landbruksdrift, støv eller avdrift fra plantevernmidler ikke vil påvirke aktiviteten på hensettingsanlegget i vesentlig grad. Noe landbruksdrift (støv, eventuelt lukt fra gjødsel/bioslam) kan påvirke området der anlegget ligger, slik det også gjør for nærliggende boligområder, men dette vil ikke være til hinder for normal drift på hensettingsanlegget, og Bane NOR vil ikke ha hjemmel til å påvirke landbruksdriften rundt anlegget. Det skal kun utføres enkel service av tog på anlegget (som eksempelvis innvendig vask av tog, toalettømming og vannpåfylling ved faste punkt), og det er ingen planer om utvidelse i fremtiden.

Tas til orientering. Temaet flom vil være gjenstand for detaljert ROS-analyse i reguleringsplanfasen, og følges opp i den videre planleggingen.

Tas til orientering. Område avsatt til hensynssone ras- og skredfare skal bli gjenstand for nærmere vurdering av områdestabilitet i reguleringsplanfasen.

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 Fylkesmannen 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 kraft-forsyningen, anbefaler Fylkesmannen 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.

Naturmangfold

Alternativet Barkåker nord nordlig innebærer store ulemper for naturmangfoldet fordi en sidegren av Sverstadbekken må legges i rør eller flyttes fra sitt nåværende løp. Både Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig er negative for den sørlige Tangsrødmarka/Røslandsskogens funksjon som trekk-korridor og oppholdsområde for hjortevilt.

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 Barkåker nord nordlig.

Vannforekomster og vannforurensning

Det framgår av dataverktøyet Vann-nett at Sverstadbekken inngår i vannforekomsten «Undrumsdalsbekken 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), jf. forskriftens § 4.

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

Alternativene nord for Barkåker har potensiale til å forringe den økologiske tilstanden i Sverstadbekken

Tas til følge. Se kap. 2.1.1 og 2.2.1 i dette dokumentet.

Tas til orientering. Nye prosjekteringsforutsetninger viser at negative konsekvenser knyttet til vassdragsnatur og dyreliv kan unngås for alternativ Barkåker nord sørlig, ved at anlegget flyttes lenger sør i området. Se kap. 1.1 og 1.6 i dette dokumentet for videre utdyping.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering. I henhold til nye prosjekteringsforutsetninger

ved utslipp av glykolholdig avisingsvæske, vaskevann eller spillvann. Dette vil i så fall være i strid med vannforskriftens miljømål og krav til ny virksomhet. Alternativene nord for Barkåker representerer 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 planmaterialet vesentlig større sikkerhet mot negativ vassdragspåvirkning, i dette tilfellet av Homannsbekken som for øvrig også er et sjørrettførende vassdrag.

Støy

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.

Når det gjelder alternativene nord for Barkåker tettsted, vil Barkåker nord 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.

Klimarelaterte spørsmål

Ut over dette vil Fylkesmannen 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.

I tillegg til påvirkning av flom vil styrtnedbør gi økt avrenningsintensitet. Det må i neste planfase detaljplanlegges tiltak for å dempe togparkeringsanleggets avrenningsintensitet ved kraftig nedbør fordi dette vil medføre økt erosjon i bekkene nedstrøms, noe som gir økt partikkeltransport og dårligere livsbetingelser for vannlevende organismer. 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.

Anleggsfasen

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 Fylkesmannen anbefalingen om å beskrive alle avbøtende tiltak i anleggsfasen i et miljøoppfølgingsprogram som forankres i reguleringsplanens bestemmelser.

skal det ikke etableres togvaskemasking og glykolanlegg ved hensettingsanlegget. Dette reduserer risikoen for utslipp og forurensning betraktelig. For videre planarbeid legges det til grunn at tiltaket skal være i tråd med vannforskriftens miljømål, og ikke forringe den økologiske tilstanden i vannforekomster. Se kap. 1.6 i dette dokumentet for videre utdyping.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Det vil planlegges tiltak for å dempe avrenningsintensitet ved anlegget i reguleringsplanfasen. Bane NOR skal prosjektere løsninger som sikrer at avrenningshastigheten fra planområdet ikke øker vesentlig som følge av utbygging. Oppdaterte klimapåslag for nedbør vil legges til grunn for dimensjonering av tiltak.

Tas til orientering. Planer og tiltak for anleggsfasen vil detaljeres i reguleringsplanen og miljøoppfølgingsplanen.

<p>Når det gjelder fare for forurensning av vannforekomster, er denne risikoen størst for alternativene nord for Barkåker. Slik forurensning vil primært bestå av jordpartikler fra graving/masseutskifting av togoppstillingsplass og tilkoblingsspor. Dette fordrer nøye planlegging, gjennomføring og kontroll av avbøtende tiltak. Så markeres det 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.</p> <p>Fagavdelingene anbefaler at Barkåker sør velges ut fra den store overvekten av fordeler for jordvern, naturmangfold og andre ikke-prissatte konsekvenser. Fylkesmannen anbefaler at videre planlegging innrettes på å optimalisere dette alternativet både mhp. prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.</p>	<p><i>Tas til orientering. Bane NOR vil tidlig ta kontakt med Fylkesmannen for å avklare behov for særskilt utslippstillatelse, samt planlegging av avbøtende tiltak.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.</i></p>
---	---

3	202000777-5 Bane NOR v/ Forvaltning og samfunnskontakt	Bane NORs kommentarer
	<p>Bane NOR har innsigelse til alternativet Barkåker nord nordlig, ettersom dette vurderes å være vesentlig i strid med nasjonale jernbaneinteresser.</p> <p>Bane NOR som jernbanemyndighet mener:</p> <p>I høringsbrevet anbefaler Bane NOR alternativet Barkåker nord sørlig. Alternativet har gjennomgående god måloppnåelse og gode resultater i utredningene som er gjennomført.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <p>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 poretrykkmålinger tilsier at det kreves vesentlige tetttiltak 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</p>	

<p>poretrykksendringer i leirmassene i området som er avsatt til nytt dobbeltspor mellom Barkåker i Tønsberg og Nykirke i Horten.</p> <p>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.</p> <p>Togene som skal kjøres mellom Tønsberg stasjon og togparkeringsplassen 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.</p>	
---	--

<p>4 201905284- Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)</p> <p>Direktoratet for mineraforvaltning (DMF) kan ikke se at det foreslåtte planområdet berører registrerte forekomster av mineralske ressurser, bergrettigheter eller masseuttak i drift. DMF kan heller ikke se ut fra forelagt informasjon, at planen vil omfatte uttak av masse som vil omfattes av mineralloven. DMF har derfor ingen merknader til høring og offentlig ettersyn av forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for togparkeringsplass i Tønsberg kommune.</p> <p>Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av DMFs fagområder kan bli berørt, ber DMF om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
---	--

<p>5 201905284-18 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</p> <p><u>Vassdragstiltak</u> NVE har anbefalt at det søkes alternativer og legges til grunn tekniske løsninger som i minst mulig grad forutsetter vassdragstiltak. Ut fra konsekvensutredningen ser NVE at Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig innebærer omlegging av vassdrag med svært store naturverdier.</p> <p>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). NVE kan samordne tillatelser gjennom behandling av reguleringsplanen, jmfør vrl §20. Det forutsetter imidlertid at tiltaket er tilstrekkelig belyst</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering. Det er kun Barkåker nord nordlig som gir behov for omlegging av vassdrag. Barkåker nord sørlig er lokalisert sør for Sverstadbekken, og krysser ikke vassdraget.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Reguleringsplanen vil legge rammer for avbøtende tiltak og beskrive alternative løsninger. Se kap. 1.6 i dette dokumentet for videre utdyping.</i></p>
--	--

<p>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 Barkåker sør være foretrukket alternativ, ettersom det ikke innebærer omlegging av bekk.</p> <p><u>Anlegg for overføring av elektrisk energi</u> Bane NOR sendte 30.01.2020 nye arbeidsutkast for plankart for alternativene Barkåker nord nordlig og Barkåker nord sørlig. 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.</p> <p><u>Skredsikkerhet</u> 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.</p> <p><u>Overvann og flomfare</u> NVE 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.</p>	<p><i>Tas til følge. Se kap. 2.1.1 og 2.2.1 i dette dokumentet.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR skal prosjektere løsninger som sikrer at avrenningshastigheten fra planområdet ikke øker vesentlig som følge av utbygging. Se kap. 1.9 i dette dokumentet for videre utdyping.</i></p>
<p>6 201905284-7 Statens vegvesen</p> <p>Etter 2020 er ansvaret for fylkesvegnettet overført til fylkeskommunen. Dette innebærer at Statens vegvesen i utgangspunktet kun skal ha ansvar for riksvegnettet.</p> <p>Statens vegvesen kan ikke se at den planlagte togparkeringen vil komme i konflikt med riksvegnettet. Ut fra dette, har Statens vegvesen ingen kommentarer til det mottatte planforslaget.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p>7 201905284-5 Forsvarsbygg</p> <p>Anlegget som det legges opp til i planforslaget berører ikke Forsvarets arealer. Forsvarsbygg har således ingen kommentarer til planforslaget.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p>8 201905284-11 Den norske kirke - Tunsberg bispedømmeråd</p> <p>Ut fra mandat og myndighetsområde kan ikke Tunsberg bispedømmeråd se at forslaget for togparkering i Tønsberg har direkte konsekvenser for kirker, gravplasser eller deres omgivelser.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
<p>9 201905284-2 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap</p> <p>DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor dette generelle svaret.</p> <p>Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR legger til grunn at Fylkesmannen</i></p>

<p>Fylkesmannen har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer. 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.</p> <p>Det vises for øvrig til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.</p>	<p><i>ivaretar hensynet til samfunnssikkerhet, og involverer DSB ved behov.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
--	--

4.2 Planmyndighet og andre kommuner

10	201905284-19 Tønsberg kommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Tønsberg kommune har følgende høringsuttalelse på forslag til kommunedelplan for Hensetting av tog:</p> <p>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.</p> <p>2. Innspill til konsekvensutredningen 2.1 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».</p> <p>2.2 Rangeringen av Barkåker sør som nummer 3 for temaet Friluftsliv/ by- og bygdelig anses som feil. Jf. metodekapitlet skal verdisetningen og konsekvensen vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte</p>	<p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 i dette dokumentet for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ, og kap. 1.3 for vurderinger knyttet til jordvern.</i></p> <p><i>2.1 Vurderingene for landskapsbilde har lagt til grunn at området er omdisponert til næringsbebyggelse, i tråd med kommuneplanens arealdel. Tiltaket næringsformål er ikke detaljert konsekvensutredet i kommuneplanen og det er usikkert hvilke virkninger denne fremtidige utbyggingen vil ha å si for omkringliggende landskapsrom. Det er i utredningen vurdert som lite sannsynlig at næringsområdet vil være et stort inngjerdet areal som er opplyst om natten, og at området vil skape en tilsvarende barriere som et hensettingsanlegg. Det vurderes også som lite sannsynlig at Hestehagen vil bli berørt vesentlig av næringsområdet. Med de forutsetningene togparkeringsanlegget har når det kommer til størrelse, utforming og estetikk vurderes dette å ha en mer negativ visuell virkning på landskapet enn fremtidig næringsområde. Det vurderes at det ikke er grunnlag for å endre konsekvensgraden. Merknaden tas ikke til følge.</i></p> <p><i>2.2 For fagrapport friluftsliv/by- og bygdelig er verdier og konsekvenser vurdert i forhold til dagens situasjon, der Barkåker</i></p>

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.

2.3 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.

sør er avsatt som næringsområde. Vurderingen for Barkåker sør er at en situasjon med kombinert næringsbebyggelse og hensettingsanlegg på Barkåker sør gir større negative virkninger for de berørte friluftslivs-, leke- og rekreasjonsområdene enn en situasjon med kun næringsbebyggelse (altså dagens situasjon inklusive vedtatt planer). For delområdet Hestehagen, som blir sterkest berørt, er begrunnelsen for denne vurderingen basert på virkninger i form av arealbeslag og støy. Næringsbygninger kan plasseres slik at man minimerer inngrepet i dagens aktivitetsområde, mens hensettingsanlegget har presise krav knyttet til størrelse/ plassering og trasé for påkoblingsspor, og kan ikke i samme grad tilpasses eller ivareta dagens bruk av området. Hensettingsanlegget vil også sannsynligvis ha større støypåvirkning på tilgrensende områder enn den type næringsvirksomhet området er avsatt til (dagens situasjon). I tillegg skal hensettingsområdet gjerdes inn, og vil i sin helhet være utilgjengelig for allmennheten.

De to alternativene i Barkåker nord berører friluftsområder først og fremst visuelt, og ikke fysisk. Vurderingene er i henhold til metodikk i Statens vegvesens håndbok V712. Forskjellene på alternativenes konsekvenser er, som det fremgår av fagrapporten, små, men det vurderes at det ikke er grunnlag for å endre rangeringen. Merknaden tas ikke til følge.

2.3 Tas til følge. Gjenværende næringsareal vil fortsatt være relativt stort (ca. 100 000 m²) slik at det er mulig å utforme det på en god måte. Det resterende næringsarealet vil ha noe redusert verdi, og da spesielt det området som ligger i nord. Se kap. 1.8 i dette dokumentet for videre utdyping.

3.1 Tas til følge. Retningslinje nr. 7 foreslås lagt inn som bestemmelse nr. 1-10.

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.

Øvrige merknader fra kommunens saksutredning:

Naturmangfold:

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 forutsettes at det benyttes biologisk nedbrytbare kjemikalier til vask av togene og at vaskevannet ledes til spillvannsnettet.

Prissatte konsekvenser:

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

4.1 Tas til orientering. Påvirkning fra lys og mulige skadereduserende tiltak for dette vil vurderes nærmere i reguleringsplanen, når detaljert plassering av anlegget foreligger.

4.2 Tas til orientering. Kryssløsning, herunder planfri kryssing, av skispor/lysløype vil vurderes dersom veiadkomst fra Undrumveien legges til grunn for videre planlegging.

4.3 Tas til orientering. Atkomst fra sør via kulvert ved fv. 308 har vært vurdert i planarbeidet. Med atkomst fra sør i driftsfase vil avstanden til togoppstillingsplassene være betydelig lengre enn fra nord. En slik løsning vil beslaglegge ekstra areal til vei, da det i utgangspunktet ikke er behov for vei langs hele hensettingsanlegget. Dette innebærer også en større kostnad for driftsveien. Det vurderes at trafikk i driftsfase inn til anlegget er så liten at risiko for konflikter med myke trafikanter er lav. Bruk av atkomst i sør i anleggsfase vil vurderes i neste planfase, dersom Barkåker sør legges til grunn for videre planlegging.

Naturmangfold: Tas til orientering. I henhold til nye prosjekteringsforutsetninger skal det ikke etableres togvaskemaskin og de-isinganlegg ved togparkeringsanlegget. Dette reduserer risikoen for forurensning og utslipp til vassdraget betraktelig. Se kap. 1.6 i dette dokumentet for videre utdyping.

Prissatte konsekvenser: Differansen mellom alternativene er knyttet til sporlengde, konstruksjoner, grunnforhold og grunnverv. Ulike arealformål gir ulik grunnvervskostnad, noe som også gir utslag i investeringskostnaden for alternativene.

Tas til orientering. Estimeringen av grunnvervskostnader er basert på konkrete vurderinger av

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. I om. at dette har stor betydning for investeringskostnadene anbefaler Rådmannen at Bane NOR vurderer innløsningssum mer konkret før endelig valg av alternativ.

Arealbruksendringer:

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 lysforurensing, og kun et dobbeltspor som i mye mindre grad har nevnte konsekvenser.

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 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 like vel av vesentlig annerledes karakter som næringsområde enn D14, som gjør at det fra Rådmannen ikke vurderes som en erstatning.

Anleggsgjennomføring:

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.

Planbestemmelser:

arealformål, arealbruk, relevante erfaringstall og skjønnsvurderinger. Bane NOR vurderer at estimatet er et realistisk anslag av kostnaden for erverv av det konkrete arealet. Bane NOR mener derfor at det ikke er hensiktsmessig å revidere kostnadsestimatet.

Arealbruksendringer: Tas til følge. I vurderingen av de forskjellige alternativene kommer Barkåker sør best ut knyttet til arealbruksendringer. Både fordi det allerede er avsatt til næring og fordi det ligger sentrumsnært. Planbeskrivelsen er oppdatert for å ivareta merknadene fra kommunen. Se kap. 2.3.1 i dette dokumentet.

Anleggsgjennomføring: Tas til orientering. Konsekvenser for nærliggende bebyggelse, inkludert skole, barnehage, idrettsanlegg ved Barkåker sør, og forhold til skolevei, vil vurderes i reguleringsplanfasen. Det vil utarbeides støyprognoser for anleggsfase som del av detaljerte støyberegninger.

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 beholde adskilt løsning som i høringsforlaget er det ønskelig at retningslinjene nummereres og starter fra nummer 4 i om. at hensynssone 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 anleggperioden.

Støy:

Det må vurderes om det er tatt tilstrekkelig hensyn til maksimalt støynivå i natteperioden (LAF_{max}). Rådmannen er kjent med at dette har vært dimensjonerende ved annet hensettingsanlegg for tog. Det oppgis at det ikke er simulert støy for enkelthendelser og maksimalnivåer knyttet til dette, deriblant dekompresjon av akkumulatører for trykkluft for bremseser. 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 (LAF_{max}) 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 LAF_{max} 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 varmposter slik at togene blir «stille» når de er parkert. Ved bruk av varmposter unngås impulsstøy fra dekompresjon av trykkventiler i luftbremsesystemer. Dette bør fremgå av utredningen.

Barkåker nord-alternativene vil medføre noe økt støy langs toglinja da flere tog vil måtte kjøre gjennom Barkåker for å komme til togparkeringen, i tillegg til en berørt bolig om natt. Rådmannen 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 fagrapporten.

Planbestemmelser: Tas delvis til følge. Det gjøres noen endringer i dokumentet som omhandler bestemmelser og retningslinjer. Ikke alle bestemmelser har retningslinjer, eller alle retningslinjer tilhører en bestemmelse, så nummerering for retningslinjer endres.

Tas til orientering.

Reguleringsbestemmelsene vil være mer konkrete, også med hensyn til skadereduserende tiltak.

Støy: Tas delvis til følge og til orientering. Se kap. 1.7 i dette dokumentet for videre utdyping.

Tas til orientering. Anlegget er ikke planlagt med togvarmposter og vil derfor forsynes med strøm fra kontaktledningen. Forutsetninger for støyberegninger framgår i Fagrapport støy kapittel 4.

Tas til følge. Fagrapport støy er oppdatert med nye beregninger av tomtogkjøring. Se kapittel 1.7 og 2.4.1 i dette dokumentet for videre utdyping.

11	201905284-14 Tønsberg kommune - barnerepresentant	Bane NORs kommentarer
	<p>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.</p> <p>Hvis Barkåker Sør blir valgt, bør det vurderes å legge adkomstvei sør i området.</p>	<p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1. i dette dokumentet for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Atkomst fra sør via kulvert ved fv. 308 har vært vurdert i planarbeidet. Med atkomst fra sør i driftsfase vil avstanden til togoppstillingsplassene være betydelig lengre enn fra nord. En slik løsning vil beslaglegge ekstra areal til vei, da det i utgangspunktet ikke er behov for vei langs hele hensettingsanlegget. Dette innebærer også en større kostnad for driftsveien. Det vurderes at trafikk i driftsfase inn til anlegget er så liten at risiko for konflikter med myke trafikanter er lav. Bruk av atkomst i sør i anleggsfase vil vurderes i neste planfase, dersom Barkåker sør legges til grunn for videre planlegging.</i></p>

4.3 Organisasjoner og næringsliv

12	201905284-13 Tønsberg hundeklubb	Bane NORs kommentarer
	<p>Tønsberg hundeklubb (THK) ser at den omfattende bruken av Barkåker sør som friluft- og rekreasjonsområde av både barnehage, skole, lokalbefolkningen og hundeklubben, er vektlagt i utredningen. THK 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.</p> <p>THK minner om at de 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. THK har treningsgrupper både for agility, lydighet, rallylydighet og brukshund, og et stadig økende medlemstall. Hele området som omfattes av alternativ Barkåker sør i konsekvensutredningen, brukes året rundt både til treningsformål og nødvendig lufting av hundene. Både størrelsen på området og lokaliseringen nær byen er avgjørende for rekrutteringen til hundeklubben. 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 hundeklubben leier i dag. Reguleringsplanarbeidet ble satt på vent da Bane NOR ønsket å utrede togparkering i området. Ved lokalisering av togparkeringen på Barkåker nord, kan</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>

<p>THK gjenoppta planleggingen og legge til rette for at enda flere skal få glede av hundetrening og bruk av friluftsområdet på Barkåker sør.</p> <p>THK håper at Bane NOR 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.</p> <p>En eventuell utbygging på Barkåker sør trenger ifølge Bane NORs planer ikke å berøre selve treningsplassen direkte. Tilførselssporet vil imidlertid komme svært nær THKs område 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.</p>	<p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.</i></p> <p><i>Bane NOR anbefaler at togparkeringsanlegget lokaliseres nord for Barkåker tettsted, og at Tønsberg kommune vedtar alternativ Barkåker nord særlig. Dette alternativet vil ikke påvirke utearealene som er tilknyttet hundeklubben.</i></p>
--	--

<p>13 201905284-12 Barkåker velforening</p> <p>Styret i Barkåker velforening er enige i Bane NOR sin anbefaling til plassering av hensettingsanlegget på Barkåker nord særlig og mener at dette er det beste alternativet for Barkåkers befolkning.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 i dette dokumentet for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.</i></p>
--	---

4.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

<p>14 201905284-3 Denise Litleskare</p> <p>Planer om togparkering i nærheten av fotballbanen (Barkåker sør) er foruroligende. Det påpekes at togparkeringen bør bygges et godt stykke fra skolen, fotballbanen og lysløype av hensyn til sikkerhet, boligpriser, støy om natten og det barnevennlige miljøet på Barkåker.</p> <p>Det etterspørres sikkerhetsmessige tiltak for å unngå fremtidige ulykker, som på Filipstad i 2019.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Bane NOR anbefaler at togparkeringsanlegget lokaliseres nord for Barkåker tettsted, og at Tønsberg kommune vedtar alternativ Barkåker nord særlig. Dette alternativet vil i liten grad påvirke bomiljøet i Barkåker tettsted og områder for lek og rekreasjon.</i></p> <p><i>Det nye togparkeringsanlegget skal oppfylle gjeldende krav til sikkerhet for å unngå fremtidige ulykker. Dette omfatter bla. inngjerding og adgangskontroll.</i></p>
--	--

<p>15 201905284-4 Per Almenning</p> <p>Viser til kart over togparkeringsalternativer ved Barkåker nord. Det skal utredes driftsvei til anlegget nordøst over Jareteigenveien til Adalsveien.</p> <p>Jareteigenveien er i dårlig forfatning og må bygges opp på nytt for å kunne bære tungtransport i alle årstider. Veien er ekstremt føykesvak på vinteren. Er det vind fra nord, føyker veien igjen utrolig fort. Det må beregnes å brøyte kontinuerlig i periodene som det er forhold for føykesnø. Begynner 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</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering. Informasjonen vil vurderes i forbindelse med utredning av alternativer for driftsvei til togparkeringsanlegget. Adkomstvei vil velges i reguleringsplanfasen.</i></p>
--	---

<p>problem med å få personell frem uten at det vil få konsekvenser for togdriften.</p> <p>Det er også veldig føyekeutsatt på Skotteveien ned fra Hortensveien. Men ikke så ekstremt som Jareteigenveien. På Skotteveien tar det ca en times tid før den er ufremkommelig med bil.</p> <p>Uansett hvilken plassering togparkeringen vil få blir det berøring av matjord. Matjorda bør deponeres separat og benyttes til å tilbakeføre arealet på den eksisterende jernbanetraseen. I Tønsberg kommune er det dyrket areal på begge sider av eksisterende trase. Det vil være naturlig at arealet tilbakeføres.</p> <p>Tilbakeføring er tatt 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 innad i Bane NOR.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Etter valg av alternativ skal Bane NOR utarbeide en matjordplan for å sikre hensiktsmessig håndtering av matjord. Se kap. 1.3 i dette dokumentet for videre utdyping.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NOR Utbygging ved hensettingsprosjektet vil ha dialog med Bane NOR Eiendom. Det er Tønsberg kommune og Bane NOR eiendom som styrer prosessen knyttet til etterbruk av eksisterende jernbane.</i></p>
---	--

16	201905284-15 Øystein Almenning	Bane NORs kommentarer
	<p>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. Bane NOR 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 Bane NOR som et av de overordnede mål for prosjektet, arealinngrep: Begrense inngrep i viktige naturressurser som dyrka og dyrkbar mark, friluftsområder, naturmiljøer og kulturminner.</p> <p>Bane NOR nevner Sverstadbekkens kvaliteter som gyte og oppvekstbekk for sjørett, 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.</p> <p>Barkåker nord sørlig består av dyrket mark og skogstereng, beliggende i det største tur, jakt og rekreasjonsområdet i gamle Tønsberg kommune. Et hensettingsanlegg er rein næringsaktivitet, som Bane NOR vil plassere inn i et LNF område. Barkåker Sør</p>	<p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 i dette dokumentet for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ. Se kap. 1.3 for vurderinger knyttet til jordvern og kompenserende tiltak.</i></p> <p><i>I henhold til nye prosjekteringsforutsetninger skal det ikke etableres togvaskemaskin og deisingsanlegg ved togparkeringsanlegget. Se kap. 1.6 i dette dokumentet for vurderinger knyttet til naturmangfold og Sverstadbekken. Kartlegging av drikkevannskilder og mulig påvirkning fra hensettingsanlegget vil gjøres i reguleringsplanfasen.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Togparkeringsanlegget regnes som et jernbanetiltak og vil bli en del av den øvrige jernbaneinfrastrukturen. Anlegget</i></p>

<p>ligger i et område regulert til næring, inntil et eksisterende næringsområde. Bane NOR 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.</p> <p>Barkåker nord særlig 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.</p> <p>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.</p> <p>Barkåker nord ligger lengst unna og Barkåker sør er nærmest Tønsberg stasjon, som er utgangspunktet hver morgen. Bane NOR konkluderer også med effektmål om å optimalisere togdriften og redusere tomtogkjøring: Barkåker sør rangeres som best for å optimalisere togdriften. Samme er det med miljøvennlig transportsystem, og arealinngrep. Igjen, Bane NOR konkluderer: Barkåker sør har best måloppnåelse for effektmålene totalt sett.</p> <p>Så tilbake til spørsmålet, hvorfor Barkåker nord særlig alternativet? Det er neppe tilfeldig at staten er eier av Nedre Skotte, hvor alternativet er tegnet inn. Hadde ikke staten eid grunnen hadde ikke dette alternativet sett dagens lys. Det er penger som er årsaken til Barkåker nord særlig.</p> <p>Alle kriterier tilsier at det er Barkåker sør som er det beste alternativet. Da kan ikke Bane NOR 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. Tønsberg kommune bør kjenne sin besøkelsestid og stopper Barkåker nord særlig.</p>	<p><i>må lokaliseres i tett tilknytning til eksisterende eller planlagt nytt dobbeltspor.</i></p> <p><i>Tas til orientering. I reguleringsplanfasen vil ulike atkomstløsninger utredes. Arealbeslag, hensyn til omgivelser, trafikkavvikling og trafiksikkerhet vil vektlegges i utredningen og ved valg av veiatskomst.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Alle alternativene har akseptabel avstand til Tønsberg stasjon med hensyn til kjøring av tomme tog til og fra hensettingsanlegget. Fagrapport støy er oppdatert med nye beregninger av tomtogkjøring forbi Barkåker. Se kap. 1.7 i dette dokumentet for videre utdyping.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Bane NORs anbefaling er basert på en helhetsvurdering av alle målene, teknisk funksjonalitet, konsekvensutredningen og iht. politiske føringer om å vektlegge samfunnsøkonomiske kostnader. Barkåker sør har best måloppnåelse for optimalisering av togdrift, miljøvennlig transportsystem og arealinngrep. Barkåker nord særlig har imidlertid også gjennomgående god måloppnåelse og gode resultater i utredningene som er gjennomført.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Grunneierforhold er verken, vurdert eller vektlagt ifm. søk etter aktuelle arealer for hensettingsanlegg eller ved anbefaling av alternativ.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 i dette dokumentet for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ. Se kap. 1.3 for vurderinger knyttet til jordvern og kompensere tiltak.</i></p>
<p>17 201905284-10 Jarlsberg Hovedgård og Format Eiendom AS</p> <p>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</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.1 i dette dokumentet for Bane NORs vurdering og anbefaling av alternativ.</i></p>

<p>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.</p> <p>Bane NOR har gjort et omfattende utredningsarbeid og grunneierne finner ikke åpenbare mangler eller feil i det som framlegges av dokumentasjon. Grunneierne 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p> <p>Aktuelle tema som i så tilfelle kan være viktige i et plansamarbeid:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optimalisering av løsninger for å minimalisere restarealer - Skjerming av belysning og støy mot lokalmiljøet - Intern infrastruktur, spesielt veier - Massehåndtering - Overvannshåndtering - Synergieffekter ved opparbeidelsen 	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Det er tatt høyde for kostnader ved flytting av matjord i beregningen av prissatte konsekvenser. Tiltak for ivaretagelse av matjord vil bestemmes ved utarbeidelse av reguleringsplan og matjordplan. Kostnadsestimat vil oppdateres i forbindelse med dette.</i></p> <p><i>Tas til orientering. I planforslaget er det lagt til grunn at dagens adkomst under kulvert ved Hestehagen skal opprettholdes, dersom hensettingsanlegget lokaliseres ved Barkåker sør.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Se kap. 1.8 i dette dokumentet for utdypende vurderinger.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Gitt vedtak av Barkåker sør vil Bane NOR koordinere planarbeidet med planleggingen av næringsområdet for å ivareta disse temaene.</i></p>
---	--

4.5 Andre aktører

18	201905284-17 Jordvern Vestfold	Bane NORs kommentarer
Det er i Bane NORs sammenstilling beregnet at Barkåker nord særlig vil legge beslag på 34,5 dekar dyrka jord og 11,5 dekar dyrkbar jord. Flere av høringsinnspillene uttrykte sterk bekymring for det store		<i>Tas til orientering. Nye prosjekteringsforutsetninger viser at beslag av dyrka mark kan reduseres betraktelig for</i>

<p>beslaget av dyrket og dyrkbar mark som alternativet Barkåker nord ville medføre. 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. Jordvern Vestfold konstaterer at det ikke følger med en plan for flytting av matjord og tørrskorpemasser til arealer der det da kan opparbeides erstatningsareal.</p> <p>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.</p>	<p><i>alternativ Barkåker nord sørlig. Se kap. 1.1 og 1.3 i dette dokumentet for ytterligere vurderinger knyttet til jordvern.</i></p> <p><i>Tas til orientering. Matjordplan vil utarbeides i tråd med Vestfold og Telemark fylkeskommunes til enhver tid gjeldende «Veileder til matjordplan». Se kap. 1.3 i dette dokumentet for ytterligere vurderinger av jordvern og kompensere tiltak.</i></p>
---	---

19	201905284-6 Statnett	Bane NORs kommentarer
	<p>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.</p> <p>Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg i Tønsberg kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tveitentransformatorstasjon - 420kV-ledningen mellom Rød og Hasle transformatorstasjoner - 300 kV-ledningen mellom Hof og Tveiten transformatorstasjoner - 300 kV mellom Rød og Tveiten transformatorstasjoner <p>Statnett gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene.</p> <p>De foreslåtte planområdene 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til følge. Plankart er endret i henhold til Statnetts innspill. Se kap. 2.1.1 og 2.2.1 i dette dokumentet.</i></p>

Byggeforbudsbeltet tilhørende transmisjonsnettledningen er totalt 38 meter bredt, 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

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

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 med 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 Statnetts anlegg, herunder med nødvendige avtaler, sikkerhetskursing mv.

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. Statnett viser til nylig e-postutveksling om dette. Slik Statnett oppfatter planene utreder Bane NOR driftsvei («Alternativ 2») fra Undrumveien og inn mot Sverstad. Det er viktig at Bane NOR og Statnett har dialog om aktivitetene ved Undrumveien med tanke på eventuell samtidig anleggsgjennomføring og skilting mv.

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. Statnett ber om at publikasjonen «Anleggsmaskiner og elektriske anlegg» følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for Statnetts HMS-arbeid ved ledninger og kabler som er spenningsnett.

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

Tas til orientering. Bane NOR vil initiere dialog med Statnett knyttet til tiltak innenfor byggeforbudsbeltet.

Tas til orientering. Bane NOR vil initiere dialog med Statnett for å få innspill til arbeidsmetodikk, utstyr og byggemåte.

Tas til orientering. Bane NOR ber Statnett om å innlede dialog vedrørende utbyggingsplanene på Tveiten transformatorstasjon, slik at arbeidet i området koordineres.

Tas til orientering.

Tas til orientering. Statnett vil varsles minimum 6 uker før oppstart av arbeid som skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende linje. Bane NOR vil benytte publikasjonen «Anleggsmaskiner og elektriske anlegg» ved planlegging av arbeid i nærheten av høyspentanlegg.

Tas til orientering. Detaljert ROS-analyse vil utarbeides til reguleringsplanen for tiltaket. Transmisjonsnett vil behandles

<p>Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.</p>	<p><i>i analysen som kritisk infrastruktur.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p>
---	--

20	201905284-9 Skagerak Nett AS	Bane NORs kommentarer
	<p>Skagerak Nett viser til opplysninger gitt ved tidligere uttalelse. Legger spesielt vekt på at det er regionalnett innenfor planområdet som det ønskes at registreres i kart som hensynssone.</p> <p>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 atkomst til anleggene.</p> <p>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).</p> <p>Nettselskapet har kraftledningen Tveiten - Rakkås etablert innenfor/nært planområdet. Kraftledningsanlegget har et byggeforbudsbelte som innebærer restriksjoner for arealbruken. Byggeforbudsbeltet langs kraftledningen er 30 meter. Skagerak Nett ber om at traseen med byggeforbudsbeltet registreres i planen som en hensynssone (faresone) med kode 370 – høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) jf. vedlegg II til kart- og planforskriften.</p> <p>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. Skagerak Nett oppstiller en del vilkår for at omlegging av anlegget skal kunne gjennomføres.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til orientering.</i></p> <p><i>Tas til følge. Plankart og planbestemmelser er endret i henhold til innspill fra Skagerak Nett. Se kap. 2.1.1 og 2.2.1 i dette dokumentet.</i></p> <p><i>Tas til orientering. I inneværende planfase er det ikke planlagt tiltak som krever omlegging av eksisterende elektriske anlegg.</i></p>

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 søknad til 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.

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.

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.

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

Tas til orientering. Bane NOR vil ta kontakt med Skagerak Energi for koordinering av tiltak og kabelpåvisning.

Tas til orientering. Planen forutsetter ikke at eksisterende høyspenningsanlegg må flyttes eller legges om.

Tas til orientering.

Saksnummer: 201905284

Ref.: ICH-30-A-00014

Utgitt april 2020

Utarbeidet av Bane NOR SF

Utgitt av Bane NOR SF

Foto Simen Slette Sunde / Hilde Lillejord / Bane NOR SF

Postadresse Bane NOR, Postboks 4350, N-2308 Hamar

E-post postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon