




**InterCity-prosjektet  
Vestfoldbanen  
Hensetting i Tønsbergområdet**

**Arealsøk for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet  
Vedlegg 1**

<input type="checkbox"/> Akseptert
<input type="checkbox"/> Akseptert m/kommentarer
<input type="checkbox"/> Ikke akseptert / kommentert Revider og send inn på nytt
<input type="checkbox"/> Kun for informasjon
Sign: _____

Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
02A	Revidert etter merknader fra Bane NOR	15.05.2018	KrFje	MaVei	TerGr
01A	Revidert etter merknader fra Bane NOR	27.04.2018	KrFje	MaVei	TerGr
00A	Høringsutkast	16.03.2018	KrFje	MaVei	TerGr

<b>Tittel:</b> <b>InterCity-prosjektet, Vestfoldbanen Hensetting i Tønsbergområdet</b>  <b>Arealsøk for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet Vedlegg 1</b>	<b>Sider:</b> <div style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">40</div> <b>Produsert av:</b> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <b>Prod.dok.nr.:</b> _____ <b>Rev:</b> _____ <b>Erstatter:</b> _____ <b>Erstattet av:</b> _____	
<b>Prosjekt:</b> 965014 <b>Parsell:</b> 30	<b>Dokumentnummer:</b> <div style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">ICH-30-A-10000</div>	<b>Revisjon:</b> <div style="text-align: center; font-weight: bold; font-size: 1.2em;">02A</div>
	<b>Drift dokumentnummer:</b> _____	<b>Drift rev.:</b> _____



Fylkesmannen i Vestfold

201306319-125

MOTTATT  
JERNBANEVERKET

21 SEPT. 2015

Jernbaneverket  
postboks 4350  
2308 HAMAR

Vår saksbehandler / telefon:  
Gunnar Kleven  
33 37 11 85

Deres referanse:

Vår referanse:  
2015/4272  
Arkivnr: 421.6

Vår dato:  
18.09.2015

## Uttalelse til alternative lokaliteter for hensetting av tog i Vestfold - Jernbaneverkets prosjekt Hensetting Østlandet

Vi viser til *Delrapport fase 3* med vedlegg 3.3.4 *Analyse arealer Tønsberg* og vedlegg 3.3: *Analyse arealer i Drammen*. Videre viser vi til møte om saken den 27.08. i år.

### 1. Planarbeidet

Jernbaneverkets Prosjektet *Hensetting Østlandet* er inndelt i 3 faser;

1. Identifisere og definere behov og krav knyttet til hensettingsanlegg frem mot 2040 samt utvikling etter 2040.
2. Utarbeide en overordnet plan for ulike banestrekninger/korridorer som definerer hvor og når hensetting, service og driftsbehov inntreffer.
3. Gjennomføre arealsøk i samarbeid med de aktuelle kommunene, herunder vurdere gjennomførbarhet og fordeler og ulemper ved alternativene.

Med henvisning til møtet den 27/8 forstår vi det slik at Jernbaneverket (JBV) etter at disse fasene er fullført, vil starte en ordinær planprosess i medhold av plan- og bygningsloven (pbl) for et antall alternativer knyttet til hvert område.

I Vestfold er Tønsberg et aktuelt område innenfor korridor 3, med 9 alternative hensettings-lokaliteter fra Råstad/Torp i syd til Jarlsberg/Barkåker i nord. I tillegg berøres Vestfold av alternativer knyttet til Drammensområdet, nemlig alternativet *Tuft nord* i Sande kommune.

Ettersom hensettingsanlegg for tog ikke tidligere er vurdert/innarbeidet i arealplaner etter pbl, vil slik planlegging normalt forde planprogram og konsekvensutredning i samsvar med lovens §§ 4.1 og 4.2 samt *forskrift om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven* av 19.12.2014.

### 2. Fylkesmannens rolle

Prosjektets *Delrapport fase 3* har i perioden 25.06. – 10.09. i år vært på høring hos berørte kommuner og fylkeskommuner. Under møtet den 27/8 ble også de aktuelle fylkesmannsembetene invitert til å gi innspill til rapporten, innen 18.09. i år.

I ordinære plansaker i medhold av pbl. medvirker Fylkesmannen i Vestfold v/ miljø- og samfunnsikkerhetsavdeling i varslingsfase, ved høring av planprogram for KU-pliktige planer og ved offentlig ettersyn. Videre deltar vi normalt i innledende faser som mulighetsstudier, drøfting i

regionalt planforum el.a. Mandatet for vår medvirkning følger av lovens § 3-2 *Ansvar og bistand i planleggingen*. Vi vil primært påse at planforslag ikke er i strid med nasjonale interesser innenfor miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser.

### 3. Vår vurdering

#### 3.1 Ikke-prissatte konsekvenser

Vi vil nedenfor meddele konklusjoner fra en grovmasket vurdering av alternativene mhp. følgende «ikke-prissatte» konsekvenser:

1. Landskapsbilde
2. Nærmiljø og friluftsliv
3. Naturmangfold
4. Naturressurser (spesielt dyrket og dyrkbar mark)

Sammenholdt med oversikten over «ikke-prissatte konsekvenser» i Vegdirektoratets *Håndbok V712 Konsekvensanalyser* har vi utelatt temaet *kulturmiljø* som ligger utenfor Fylkesmannens saksområder.

Vi understreker at vurderingen er grovmasket og basert på eksisterende, kartfestede registreringer innenfor Fylkesmannens og miljøforvaltningens databaser. Vi har på dette grunnlaget likevel estimert områdenes verdi innenfor de respektive temaene, tiltakets grad av påvirkning og dets grad av (negativ) konsekvens. Teoretisk kan et utbyggingstiltak også medføre en positiv konsekvens, men vi erfarer at dette sjelden eller aldri inntreffer for samferdselsprosjektene.

Tabellen nedenfor viser konsekvensgrad på en skala fra *meget stor positiv konsekvens* (+ + + +) via *ubetydelig* (0) til *meget stor negativ konsekvens* (- - - -). Sistnevnte konfliktgrad er i tabellen i tillegg markert med rød farge.

Tabell 1. Alternative hensettingsområder i Vestfold - konsekvenser for ikke-prissatte temaer

nr	alternativ	Landskapsbilde	Nærmiljø/ friluftsliv	Naturmangfold	Naturressurser (dyrket, dyrkbar mark)
3	Bøle syd	--	---	-- (-)	----
2	Bøle nord	-	- (-)	--	---
1	Vestre Stavnum	-	0	-	-
8	Stokke sørvest	--	-- (-)	--	----
7	Lundskogen	----	- (-)	-- (-)	----
6	Østre Vølen	----	- (-)	--	----
5	Akersmyra	--	---	-- (-)	---
4	Auli	--	-	-	----
9	Tønsberg nord	----	- (-)	--	----
10	Tuft (sør for Drammen)	--	- (-)	-- (-)	----

Vår vurdering av de alternative hensettingsområdene viser til dels store meget store negative konsekvenser innenfor Fylkesmannens saksområder. Dette omfatter især store konflikter med

jordvernet nedfelt i *lov om jord* av 12.05.1995 (jordloven) og i nasjonalt mål om å ta vare på god matjord, kfr. dokumentet *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*, kgl. res. 12.06.2015.

Videre innebærer noen av områdene meget stor konflikt med regionalt/nasjonalt verdifulle landskapsområder. Dette omfatter Jarlsberg-landskapet og Akersvannet med omgivelser som begge har status som *A-område* i regional klassifisering utført i 2011 som ledd i *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk* (RPBA). Jarlsberglandskapet syd for fv. 35 (Jarlsberglinna) har i tillegg status som *Helhetlig kulturlandskap* i Miljødirektoratets *Naturbase*.

For området *Bøle nord* er jordvernkonflikten i hovedsak knyttet til dyrkbar mark, og for *Akersmyra* utelukkende dyrkbar mark. Området *Vestre Stavnum* har liten jordvernkonflikt isolert for området, men hvis vi tar hensyn til at gammelt jernbanespor må opprettholdes selv etter 2030 på strekningen Råstad – Stokke sentrum, så blir ulempen for jordbruk vesentlig. Vi har ikke tatt hensyn til denne ulempen i vurderingen referert i tabell 1.

Når det gjelder *Tønsberg nord*, så ville en flytting noen få hundre meter nordover til det framtidige næringsområde *Barkåker øst* ha redusert de negative konsekvensene for naturressurser og landskap betydelig. Videre kan det finnes mindre konfliktfylte områder på nordsiden av tettstedet Barkåker i tilknytning til nytt dobbeltspor på parsellen Nykirke - Barkåker.

Områdene *Lundskogen* og *Østre Vølen* har meget stor negativ konsekvens for landskapsområdet Akersvannet. Alternativet *Tønsberg nord* har tilsvarende negativ konsekvens for Jarlsberglandskapet.

### 3.2 Behov for hensettingsplasser i Vestfold

Det framgår av Vedlegg 3.5 *Analyse arealer Tønsberg* at det i dette området er foreslått et område med kapasitet til 30 nye hensettingsplasser, og at anlegget/anleggene bør ferdigstilles innen 2023. Tidspunktet sammenfaller med ferdigstillelse av to-spors IC-bane fra Oslo til Tønsberg, Hamar og Fredrikstad-/Sarpsborgområdet.

Vi forstår det slik at etablering av styrket togtilbud Tønsberg – Oslo t/r med minimum 2 avganger pr. time hver vei er med å definere behovet for hensettingsplasser, men at denne kapasitetsøkningen ikke på langt nær fordrer 30 hensettingsplasser. Vi refererer her til uttalelse fra representant fra NSB under møte i Plattform Vestfold den 26.08. i år.

Det framgår for øvrig av hovedrapporten (Delrapport fase 3) at årene 2023, 2040 samt påfølgende år alle har gitt føringer for analysen. Vi legger inntil videre til grunn at tospors IC-bane sannsynligvis er ferdigstilt til Skien omkring 2030, og vi antar at togtrafikk etter dette tidspunktet representerer en vesentlig del av behovet for 30 hensettingsplasser sentralt i Vestfold.

### 3.3 Eksisterende jernbanelinje

Bruk av eksisterende jernbanelinje som tilknytning til nytt dobbeltspor er en forutsetning for mange av de alternative hensettingsplassene sør for Tønsberg. Dette gjelder især alternativene Bøle nord, Vestre Stavnum, Lundskogen, Østre Vølen, Akersmyra og Auli. Dette er ugunstig fordi det forhindrer alternativ bruk av dagens jernbanespor de aktuelle strekningene etter åpning av nytt dobbeltspor. Dette gjelder især dersom korridoren over/under Nøtterøy og Vestfjorden blir valgt syd for Tønsberg stasjon.

Alternativ bruk av eksisterende linje kan være tilbakeføring til jord-/skogbruksproduksjon, omdisponering til turvei eller til andre formål. Spesielt i områder hvor nytt og gammelt jernbanespor møtes, vil det oppstå ugunstig arrondering av dyrket mark eller skogarealer dersom linja må opprettholdes i forbindelse med hensetting.

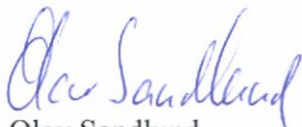
Vi har i liten grad tatt hensyn til denne ulempen i vurderingen av konsekvenser.

#### 4. Oppsummering, konklusjon

Fra vår vurdering av alternative hensettingslokaliteter vil vi trekke fram følgende momenter:

- a) Vi oppfatter at det for Vestfoldbanen hersker noe uklarhet om behovet for/fordelingen av hensettingsplasser mellom Tønsbergområdet, Sandefjord-Torp og Grenland. Vi anbefaler å avklare dette nærmere forut for neste planfase.
- b) I Torpområdet har området *Vestre Stavnum* helt lokalt små negative konsekvenser. Det er imidlertid en betydelig ulempe ved alternativet at eksisterende jernbanespor må opprettholdes i overskuelig framtid både nordover til Stokke sentrum og sørover mot Råstad. Området *Bøle nord* er mer negativt for jordbruksressurser, men medfører vesentlig mindre behov for dagens jernbanespor (kun sydover mot Råstad). *Bøle syd* har meget stor konflikt med jordvern hensynet. Etter vår oppfatning vil det i Torpområdet være mulig å finne mer egnet tomt for hensettingsanlegg, som ligger i direkte tilknytning til framtidig jernbanelinje. Vi anbefaler at dette kartlegges nærmere.
- c) På strekningen mellom Torp og Tønsberg har områdene *Stokke sørvest*, *Lundskogen*, *Østre Vølen* og *Auli* alle meget store negative konsekvenser for jordbruksproduksjon. *Østre Vølen* og *Lundskogen* har i tillegg tilsvarende negativ konsekvens for landskapsbilde. *Akersmyra* har store negative konsekvenser for nærmiljø/friluftsliv, naturmangfold og jordbruksressurser (dyrkbar mark).
- d) Nord for Tønsberg vil det være mulig å finne akseptable løsninger litt lengre nord enn det foreslåtte alternativet *Tønsberg nord*, som har meget store konflikter vis a vis kulturlandskap og jordbruk.
- e) Også området *Tuft* i Sande, som er et alternativ innenfor Drammensområdet, vil innebære meget stor negativ konsekvens for jordbruk.

Med hilsen



Olav Sandlund  
landbruksdirektør



Elisabet Rui  
fylkesmiljøvernssjef

Kopi til:

Vestfold fylkeskommune  
Larvik kommune  
Tønsberg kommune  
Holmestrand kommune  
Sande kommune  
Horten kommune  
Statens vegvesen - region sør  
Sandefjord kommune

Postboks 2163	3103	TØNSBERG
Postboks 2020	3255	Larvik
Postboks 2410	3104	Tønsberg
Postboks 312	3081	Holmestrand
Postboks 300	3071	Sande I Vestfold
Postboks 10	3191	Horten
Serviceboks 723 Stoa	4808	Arendal
Postboks 2025	3202	SANDEFJORD

**Fra:** Per Kvaale Caspersen <perkvaalec@vfk.no>  
**Sendt:** 14. september 2015 09:17  
**Til:** Postmottak Jernbaneverket  
**Kopi:** Riis Bodil  
**Emne:** VS: Uttalelse hensetting Østlandet - Vestfold fylkeskommune  
**Vedlegg:** Hensetting Østlandet - uttalelse fra Vestfold fylkeskommune.pdf;  
Saksprotokoll HSAM 02092015 Sak 78-15 Utredning hensettin .pdf;  
201410256-9 Utredning hensetting Østlandet - høring 823614\_13\_1.pdf

Hei.

Vestfold fylkeskommune har hatt problemer med e-post, og trolig ble ikke denne e-posten mottatt av dere som planlagt fredag i forrige uke.

Vi beklager dette.

Med vennlig hilsen  
Per Kvaale Caspersen

---

**Fra:** Per Kvaale Caspersen  
**Sendt:** 11. september 2015 15:15  
**Til:** 'postmottak@jernbaneverket.no'  
**Kopi:** Riis Bodil (bodil.riis@jbu.no); Siv Tørudbakken  
**Emne:** Uttalelse hensetting Østlandet - Vestfold fylkeskommune

Vedlagt følger uttalelse fra Vestfold fylkeskommune til rapport hensetting Østlandet.

Denne e-posten erstatter vår epost om samme sak av 10.9.15.



Vennlig hilsen

**Per Kvaale Caspersen**  
rådgiver samferdsel  
Regionalavdelingen

Direkte: 33 34 40 45  
Mobil: 950 71542

Sentralbord: 33 34 40 00

[www.vfk.no](http://www.vfk.no)

[Facebook](#)

[Twitter](#)

---



Jernbaneverket  
PB 4350  
2308 HAMAR

**Dato:**  
10.09.2015  
**Saksbehandler:**  
Per Kvaale Caspersen 33344045

**Referanse:**  
201410256-13  
**Deres referanse:**

## Hensetting Østlandet - uttalelse fra Vestfold fylkeskommune

- Vedlagt følger uttalelse fra Vestfold fylkeskommune vedrørende oversendt rapport om mulige arealer til hensetting og togoppstilling i Vestfold. Rapporten er behandlet av Hovedutvalget for samferdsel-, areal og miljø (HSAM) i møte 2.9.15.

Uttalelsen følger her i form av saksprotokoll med saksutredning og vedtak.

Med vennlig hilsen

Siv Tørudbakken  
samferdselssjef

Per Kvaale Caspersen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.*

Vedlegg:

Kopi til:





## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201410256-12  
Saksbehandler Per Kvaale Caspersen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	02.09.2015	78/15

### Utredning hensetting Østlandet - høring

#### **Sammendrag**

Jernbaneverket har gjennomført en overordnet vurdering av mulige arealer for å hensette togsett i Tønsberg- området. Det er behov for å hensette tog i nærheten av Tønsberg stasjon dersom togtilbudet skal kunne økes når IC-strekningen fra Tønsberg til Drammen står ferdig utbygd i 2024. Jernbaneverket sendte utredningsrapporten til fylkeskommunene i slutten av juni og ber om innspill til de vurderte områdene innen 10. september 2015.

#### **Fylkesrådmannens innstilling**

1. Det er av stor betydning at et hensettingsområde i minst mulig grad forringer landbruksarealer og kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi.
2. Et hensettingsområde i Vestfold bør plasseres langs fremtidig dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord, og dermed gi mulighet for hyppigere togavganger mot Oslo fra Sandefjord stasjon.
3. Alternativ 10 – Tuft i Sande kommune – som er utredet i forbindelse med arealsøk i Drammensområdet, må tas ut av vurderingsgrunnlaget
4. Jernbaneverket må i større grad involvere lokale og regionale myndigheter i det videre utrednings- og planleggingsarbeidet.

**Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø har behandlet saken i møte 02.09.2015 sak 78/15**

#### **Møtebehandling/votering**

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak**

1. Det er av stor betydning at et hensettingsområde i minst mulig grad forringer landbruksarealer og kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi.
2. Et hensettingsområde i Vestfold bør plasseres langs fremtidig dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord, og dermed gi mulighet for hyppigere togavganger mot Oslo fra Sandefjord stasjon.
3. Alternativ 10 – Tuft i Sande kommune – som er utredet i forbindelse med arealsøk i Drammensområdet, må tas ut av vurderingsgrunnlaget

4. Jernbaneverket må i større grad involvere lokale og regionale myndigheter i det videre utrednings- og planleggingsarbeidet.



Arkivsak-dok. 201410256-9  
Arkivkode ---/N21  
Saksbehandler Per Kvaale Caspersen

Saksgang Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø (fra 26.10.2011) Møtedato 02.09.2015 Sak nr 78/15

## **Utredning hensetting Østlandet - høring**

### **Sammendrag**

Jernbaneverket har gjennomført en overordnet vurdering av mulige arealer for å hensette togsett i Tønsberg- området. Det er behov for å hensette tog i nærheten av Tønsberg stasjon dersom togtilbudet skal kunne økes når IC-strekningen fra Tønsberg til Drammen står ferdig utbygd i 2024. Jernbaneverket sendte utredningsrapporten til fylkeskommunene i slutten av juni og ber om innspill til de vurderte områdene innen 10. september 2015.

### **Fylkesrådmannens innstilling**

1. Det er av stor betydning at et hensettingsområde i minst mulig grad forringer landbruksarealer og kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi.
2. Et hensettingsområde i Vestfold bør plasseres langs fremtidig dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord, og dermed gi mulighet for hyppigere togavganger mot Oslo fra Sandefjord stasjon.
3. Alternativ 10 – Tuft i Sande kommune – som er utredet i forbindelse med arealsøk i Drammensområdet, må tas ut av vurderingsgrunnlaget
4. Jernbaneverket må i større grad involvere lokale og regionale myndigheter i det videre utrednings- og planleggingsarbeidet.

Tønsberg, 27.08.2015

Egil Johansen  
fylkesrådmann

Sverre Høifødt  
direktør

**Vedlegg:** Hensetting Østlandet Delrapport fase 3  
Vedlegg 3.5: Analyse arealer Tønsberg

Saker til behandling og eventuelle vedlegg til sakene ligger på [www.vfk.no](http://www.vfk.no)  
Se under Snarvei og velg Politikk: møter og saker.

Direktelink til Politiske møter og saker: <http://opengov.cloudapp.net/meetings/vestfoldfk>

**Innledning:**

Jernbaneverket er i ferd med å bygge ut jernbanenettet på Østlandet for å kunne øke antall togavganger i årene som kommer. Fra 2024 skal det være dobbeltspor på IC-strekningene til Tønsberg, Fredrikstad og Hamar. For at det skal være mulig å kjøre flere togavganger er det også nødvendig med flere tilgjengelig togsett, som igjen krever at det er arealer til hensetting hvor togene parkeres og rengjøres når de ikke kjører i rute. Hensettingsplassene må ligge i rimelig nærhet til stasjonen hvor togpendelen begynner/slutter, for Vestfoldbanen vil dette gjelde Skien og Tønsberg.

Jernbaneverket har vært i dialog med berørte kommuner og fylkeskommuner, gjennomført analyser og foretatt en kvalitativ vurdering av aktuelle arealer som tilfredsstillende målet om tilgjengelig areal på ca 75 dekar i tilknytning til jernbanen. Det er deretter utarbeidet mer detaljerte analyser av noen alternativer, som også er tegnet ut. For Vestfolds del er dette Tuft i Sande kommune, Bøle Sør i Sandefjord kommune, Stokke sørvest og Vestre Stavnum i Stokke kommune og Tønsberg nord i Tønsberg kommune. Det er imidlertid ikke foretatt detaljerte analyser av alternativene, og hensikten med denne tidlige høringsrunden er å gi innspill til Jernbaneverket i en tidlig fase.

Jernbaneverket har nå sendt utredningen til høringsinstansene med frist for uttalelse innen 10.9.15. Fylkeskommunene er bedt om å koordinere uttalelsene fra kommunene, men fordi høringen ble sendt ut like før sommerferien har ikke dette vært praktisk mulig. Kommunene er derfor bedt om å sende separate høringsuttalelser.

**Saksutredning:**

Rapporten som Jernbaneverket ber om innspill til, oppsummerer fase 3 i utredningen og bygger videre på delrapport 1 og 2, som er utredninger gjennomført i 2014. I delrapport 1 ble dagens situasjon beskrevet og det ble identifisert hvor dagens hensettingsplasser befinner seg og antall tilgjengelige plasser. Tilsvarende ble dagens verksteder og driftsbaser kartlagt og beskrevet. I delrapport 2 ble det, basert på togselskapenes og Jernbaneverkets behov, foreslått plassering av anlegg for hensetting og verksteder på Østlandet. Utgangspunktet var estimert antall sett i turnering på Østlandet i 2023, 2040 og etter 2040 for lokaltog, flytog, regiontog og fjerntog.

Med utgangspunkt i behov identifisert i fase 2 er det i denne fasen av utredningen gjennomført søk etter mulige arealer for etablering av nye hensettingsanlegg/plasser og verksted i samarbeid med berørte kommuner. Ved følgende steder har det blitt søkt etter arealer:

- Korridor 1: Hamar, Lillestrøm/Dal/Eidsvoll og Kongsvinger
- Korridor 2: Ski, Mysen, Moss, Fredrikstad/Sarpsborg
- Korridor 3: Asker/Spikkestad, Drammen, Kongsberg, Tønsberg, Hønefoss
- Korridor 4: Gjøvik

Foreslåtte/identifiserte areaer er analysert opp mot hverandre. Det er først foretatt en grovsiling. Arealene man satt igjen med etter grovsilingen, har blitt analysert overordnet på fire vurderingskriterier: kostnader for tomtogkjøring, kostnader knyttet til investering, ikke-prissatte konsekvenser og risiko, og imøtekommelse av behov.

Basert på resultatene fra analysene har det blitt foretatt en kvalitativ vurdering om arealet virker å være egnet eller mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg. Deretter er det valgt ut hvilke arealer man ønsker å detaljere videre. Valgene av disse arealene er basert på vurderingen av arealene (ihht evalueringskriteriene), men også andre hensyn er tatt, eks. kommunenes synspunkter og et ønske om å inkludere ulike prinsipper for plassering og utforming av anlegg. De utvalgte anleggene har så blitt tegnet ut.

I området rundt Tønsberg er det følgende områder som er undersøkt (se kart):

1. Vestre Stavnum
2. Bøle Nord
3. Bøle Syd
4. Auli
5. Akersmyra
6. Østre Vølen
7. Lundskogen
8. Stokke sørvest
9. Tønsberg nord



Kart 1- Oversiktskart (Kilde: Jernbaneverkets Kartvisning)

I tillegg er det utredet et område i Sande, Tuft, som et alternativ til hensettingsplasser for Drammens-området.

Jernbaneverket har foretatt en sammenligning av alternativene sør og nord for Tønsberg. Kriteriene har blitt evaluert etter en 7-delt skala (+++/++/+/0/--/--). Kriteriene er ikke innbyrdes rangert eller vektet, men vurderes med utgangspunkt i lokale forhold på hvert enkelt sted.

Med utgangspunkt i vurderingene som er foretatt har Jernbaneverket tegnet ut fire lokaliseringer som de vurderer som mest egnet (se tabell neste side). Disse er

Alt. 1 Vestre Stavnum  
Alt. 9 Tønsberg nord

Alt. 8 Stokke sørvest  
Alt. 3 Bøle sør

<b>Kriterie 1</b> Kostnader for tomtogkjøring	<b>Kriterie 2</b> Kostnader knyttet til investering	<b>Kriterie 3</b> Ikke-prissatte konsekvenser og risiko	<b>Kriterie 4</b> Imøtekommelse av behov
<b>Alternativ 1 – Vestre Stavnum</b>	---	++	+
<b>Alternativ 2 – Bøle Nord</b>	---	++	+
<b>Alternativ 3 – Bøle Sør</b>	---	0	-
<b>Alternativ 4 – Auli</b>	--	++	0
<b>Alternativ 5 – Akersmyra</b>	---	++	++
<b>Alternativ 6 – Østre Vølen</b>	---	++	0
<b>Alternativ 7 – Lundskogen</b>	---	0	+
<b>Alternativ 8 – Stokke sørvest</b>	---	0	0
<b>Alternativ 9 – Tønsberg nord</b>	0	++	0

Tabell 3: Alternativsammenligning (Vedlegg 3.5: Analyse arealer Tønsberg)

#### **Fylkesrådmannens bemerkninger:**

Fylkesrådmannen har vurdert forslagene i den utsendte rapporten med utgangspunkt i arealmessige vurderinger, vurdering av kulturvern og friluftsliv samt hensyn til samferdsel og by- og tettstedsutvikling.

Det er en svakhet ved det utsendte materialet at underlagsdokumentene som viser vurdering av de ikke-prissatte konsekvensene ikke foreligger, det er derfor vanskelig å ta stilling til vurderingene som er gjort på et detaljert nivå. Vurderingen som fylkesrådmannen har foretatt tar derfor utgangspunkt i den overordnede vurderingen som Jernbaneverket har foretatt.

Noen områder er spesielt problematiske ut fra hensyn til kulturmiljø og landbruk.

#### Alternativ 9. Tønsberg nord

Området er fastlagt til hensynsone – Bevaring av kulturmiljø, i kommuneplanens arealdel for Tønsberg for perioden 2014-2026 som nylig er vedtatt, og ligger innenfor område utpekt som regionalt viktig kulturmiljø «Jarlsberg hovedgård». Hensikten med kulturmiljøet Jarlsberg er å bevare og opprettholde et av Norges viktigste historiske områder hvor kulturminner og landskapsrom utgjør et helhetlig miljø. Jarlsberg hovedgård er et av Norges best bevarte slottsanlegg. Kulturmiljøet skal sikre Jarlsberg hovedgård i et større sammenhengende åpent landskapsrom.

Området er usedvanlig rikt på kulturminner; gravhaugene nær hovedgården viser at mektige slekter hadde sete her allerede før vikingtida. Sem kirke er fra 1000-tallet, mens det barokke anlegget ble etablert på slutten av 1600-tallet. Til dette miljøet hører veier, alleer, parker, rettersted og husmannsplasser. Berg fengsel har sterke historier fra 2. verdenskrig.

Landskapet er åpent og preget av gårdsdrift.

Området er lagt til hensynsone i kommuneplanens arealdel for Tønsberg som nylig er vedtatt.

Området er av nasjonal og regional verdi, og vil fylkesrådmannen vurderer at det vil være grunnlag for å varsle innsigelse dersom området er en del av et fremtidig planarbeid.

### Alternativ 3, Bøle sør

Området ligger innenfor et vakkert kulturlandskap med gamle gårdstun, gravhauger og boplasser tilbake til steinalder. Det er registrert i alt 12 automatisk fredete gravhauger og steinalderboplasser innenfor området, de fleste langs Råstadveien og i høydedraget lengst øst i området. Disponering av foreslått areal vil medføre store utfordringer knyttet til vernebestemmelsene. Av hensyn til områdets kulturminne- og landskapsverdier bør alternativet forlates.

Vestfold har mange flotte kulturlandskap med historiske dimensjoner. Særlig gjelder dette landskapene langs den gamle grevskapsbanen, toglinja fra Tønsberg, og særlig sørover. Landskapet kjennetegnes av at det er flatt, slik at det å etablere hensettingsanlegg for tog i slike flate landskap vil kunne virke forstyrrende i nokså stort omfang.

### Alternativene 4, 5, 6 og 7

Fylkesrådmannen vurderer at alle alternativene nord for Stokke sentrum bør siles ut; dvs alternativene 4 – Auli, 5 – Akersmyra, 6 – Østre Vølen og 7 – Lundskogen.

Alternativene 4, 6 og 7 vil i særlig grad få negative konsekvenser for jordbruksinteresser, regionalt viktige trekk- og leveområder for vilt samt kulturminner/kulturmiljøer. Alle de foreslåtte alternativene ligger langs eksisterende jernbanelinje hvor det er et flott kulturlandskap med historiske dimensjoner. Det er fylkesrådmannens vurdering at det ut fra i jordbruks-, vilt og kulturlandskapshensyn vil være uheldig og virke forstyrrende å etablere hensettingsanlegg for tog på ovennevnte alternativer.

Etter fylkesrådmannens skjønn er det en svakhet ved analysen og Jernbaneverkets konklusjon fordi den mangler vurderinger av hva som er det beste alternativet dersom det blir vedtatt at ny jernbanetrase i Tønsbergområdet skal gå i tunnel under Nøtterøy og Vestfjorden; dvs det alternativet som er anbefalt i KVU-en. Fylkesrådmannen mener det er svært viktig å tenke i et langsiktig perspektiv og ikke vurdere hensettingsområde ut i fra dagens situasjon.

### Alternativene 1, 2, 3 og 8

Alternativene sør for Stokke er 1 – Vestre Stavnum, 2 – Bøle nord, 3 – Bøle syd og 8 – Stokke sørvest. Som tidligere nevnt mener fylkesrådmannen at et hensettingsområde for tog bør legges på ett av alternativene syd for Stokke og ses i et langsiktig perspektiv når nytt jernbanespor før for Tønsberg er etablert. I det pågående arbeidet med ny trasé mellom Tønsberg og Larvik skal det planlegges for en dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord. Parsellen skal stå ferdig innen 2026, og er nødvendig for at det skal kunne kjøres halvtimesfrekvens fra Skien. Da vil det være naturlig at et eventuelt hensettingsområde legges i nærheten av der det den nye dobbeltsporparsellen vil gå. Den nye dobbeltsporparsellen øker kapasiteten mellom Tønsberg og Sandefjord i perioden før ny IC-strekning er ferdig bygget, og det bør derfor være tilstrekkelig sporkapasitet til at hensettingsområdet kan lokaliseres sør for Stokke.

Felles planlegging og bygging av hensettingsområde og dobbeltsporparsell gir også muligheter for effektiv planprosess og ressurseffektiv byggeprosess. Alternativ 1 Vestre Stavnum ligger øst for det som er vurdert som mest egnet område for ny IC-trase i tidligere KVU, og fylkesrådmannen mener derfor at hensettingsområdet her bør utgå.

Både alternativene 2, 3 og 8 beslaglegger verdifull landbruksjord. Når det gjelder alternativ 3 er det i tillegg registrert et stort antall fredete gravhauger og steinalderboplasser. Det vil medføre store utfordringer med hensyn til vernebestemmelsene dersom dette alternativet

velges. Alternativ 8 ligger i tillegg tett opp til Stokke sentrum, og etablering av hensettingsområde her vil kunne vanskeliggjøre framtidig utvikling av Stokke sentrum.

Alternativ 2 – Bøle nord beslaglegger også verdifull landbruksjord og er problematisk. Imidlertid er etablering av hensettingsområde for tog er et viktig samfunnstiltak som man må finne en løsning på, og ut fra det foreliggende analyse materialet synes dette området å være det minst problematiske.

#### Andre vurderinger

Med dagens togtilbud på Vestfoldbanen går det et betydelig skille i antall togpassasjerer ved Tønsberg. Med IC-utbygging vil reisetiden mellom Vestfoldbyene og Drammen/Oslo reduseres betraktelig, og det rimelig å beregne at passasjertallene vil stige betydelig fra Stokke og Sandefjord stasjon. I tillegg er det prognostisert økning av antall flypassasjerer fra Torp Lufthavn, noe som igjen vil øke antall som reiser med tog til og fra flyplassen. Fylkesrådmannen vurderer det derfor som en fordel at hensettingsområdet etableres sør for Tønsberg slik at også stasjonene i Sandefjord, Stokke og Torp kan få hyppigere togavganger som en konsekvens av økt togkapasitet.

#### Konklusjon

Etablering av hensettingsområder for tog er et viktig tiltak som må ivaretas. Når IC-strekningen gjennom Vestfold er fullt utbygget, vil antall tog som trafikkerer på Vestfoldbanen øke. Da er det viktig å finne et parkeringsområde for tog som er hensiktsmessig sett i et langsiktig perspektiv og som ivaretar det faktiske behovet.

For å lykkes med å finne et egnet areal er det av stor betydning at lokale og regionale myndigheter involveres i det videre utrednings- og planarbeidet.

Fylkesrådmannen påpeker at det vanskelig fullt ut å ta stilling til vurderingene som er gjort i Jernbaneverkets utredning når underlagsdokumentene som viser vurdering av de ikke-prissatte konsekvensene ikke foreligger. Fylkesrådmannen uttaler seg derfor med forbehold. Videre planlegging må, i tillegg til å presentere et grundigere analyse materiale og konsekvensutredninger av de vurderte områdene, også være åpen for å vurdere alternativ lokalisering. Fylkesrådmannen er også opptatt av at kapasitetsbehovet som er foretatt vurderes på nytt med tanke på om det er et faktisk behov for et så stort antall hensettingsplasser i dette området.

Ut fra det oversendte materialet er det fylkesrådmannens vurdering at et hensettingsområde bør plasseres langs fremtidig dobbeltsporparsell mellom Stokke og Sandefjord, og dermed gi mulighet for hyppigere togavganger mot Oslo fra Sandefjord stasjon. Det er videre av svært stor betydning at et hensettingsområde i minst mulig grad forringer landbruksarealer og kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi.

Området i Sande kommune som er utredet i forbindelse med hensettingsareal i Drammensområdet, alternativ 10 Tuft, bør tas helt ut av vurderingsgrunnlaget fordi dette arealet ligger på landbruksareal med meget høy verdi.



# SAMLET SAKSFRAMSTILLING

**Arkivsak:** 14/4286-7+6+5

## SAMLET SAKSFRAMSTILLING - AREALER FOR HENSETTING AV TOG

Saksbehandler:	David Bakke Haugen	Arkiv:	611
<b>Saknr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>	
129/15	Formannskapet	08.09.2015	

### **Rådmannens innstilling til formannskapet:**

Rådmannen anbefaler at formannskapet fatter følgende vedtak:

1. Sandefjord kommune er positive til videre utredning av hensettingsareal. Utredningen bør omfatte en vurdering av mulighetene for pendelstart i Søndre Vestfold.
2. Sandefjord kommune er positive til videre utredning av «Bøle-alternativene». Ved videre utredning av disse alternativene bør det forutsettes at Torp lufthavn kan inngå i startpendelen.
3. Et alternativ på det fremtidige næringsområdet på Torp øst bør også utredes som mulig hensettingsareal. Utredningen må inneholde en vurdering av om arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
4. Det videre utredningsarbeidet bør innbefatte:
  - a. En mer langsiktig vurdering av arealenes egnethet, herunder økonomiske hensyn.
  - b. En grundigere vurdering av ikke-prissatte konsekvenser (herunder landbruksinteresser) før utsiling.
  - c. En vurdering av arealenes egnethet som driftsbasis, samt positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og annen infrastruktur.
  - d. En klarere kobling mot den pågående planleggingen av IC-strekningen Tønsberg – Larvik.

### **Møtebehandling:**

**Formannskapet** behandlet saken i møte den 08.09.2015:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt..

**Formannskapetets vedtak:**

1. Sandefjord kommune er positive til videre utredning av hensettingsareal. Utredningen bør omfatte en vurdering av mulighetene for pendelstart i Søndre Vestfold.
2. Sandefjord kommune er positive til videre utredning av «Bøle-alternativene». Ved videre utredning av disse alternativene bør det forutsettes at Torp lufthavn kan inngå i startpendelen.
3. Et alternativ på det fremtidige næringsområdet på Torp øst bør også utredes som mulig hensettingsareal. Utredningen må inneholde en vurdering av om arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
4. Det videre utredningsarbeidet bør innbefatte:
  - a. En mer langsiktig vurdering av arealenes egnethet, herunder økonomiske hensyn.
  - b. En grundigere vurdering av ikke-prissatte konsekvenser (herunder landbruksinteresser) før utsiling.
  - c. En vurdering av arealenes egnethet som driftsbasis, samt positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og annen infrastruktur.
  - d. En klarere kobling mot den pågående planleggingen av IC-strekningen Tønsberg – Larvik.

## **SAKSUTREDNING:**

### **Bakgrunn**

I forbindelse med jernbaneutbyggingen i InterCity-triangelet har Jernbaneverket (heretter JBV) igangsatt søk etter arealer for hensetting av togsett langs fire korridorer i Østlandsområdet. Et hensettingsområde er i hovedsak et nattparkeringssted der togene gjennomgås, vaskes og får noe service. Økt hensettingskapasitet er en forutsetning for å betjene et nytt og forbedret togtilbud på Vestfoldbanen.

JBV har utarbeidet en rapport på sine arealsøk som nå er på høring (se vedlegg 2). Høringsfristen er 10. september 2015.

I det foreløpige arbeidet har JBV definert at «grensestedene» skal ha hensettingsområder for togsett. For Vestfolds del er grensen for det indre IC-triangelet blitt definert til Tønsberg. Det søkes etter et areal med ca. 30 hensettingsplasser. Hvert togsett (FLIRT) er 105,5m langt og har et arealbehov på ca. 2,5 dekar. Anslått arealbehov for hensettingsanlegget blir ca. 75 dekar (75 000 m<sup>2</sup>). Ved noen av hensettingsanleggene vil det i tillegg bli opprettet verksteder og driftsbaser. Det er foreløpig uklart hvorvidt dette er aktuelt for Vestfoldanlegget. Anlegget skal være ferdigstilt i 2023. Det er utarbeidet en delrapport for arealsøket rundt Tønsberg (se vedlegg 3).

Dobbeltsporutbyggingen på Vestfoldbanen skal være ferdigstilt til Tønsberg i 2024, og til Stokke, Sandefjord og Larvik i 2030. Planleggingsarbeidet for strekningen Tønsberg – Larvik er nå igangsatt, og fremdriftsplanen viser at dobbeltspor på deler av strekningen Sandefjord – Stokke tenkes ferdigstilt alt i 2026, for å oppnå halvtimesfrekvens på strekningen Oslo – Skien. JBV har tidligere opplyst at de planlegger for en situasjon der det fra og med 2040 skal kunne gå 4 tog i timen fra Larvik/Sandefjord, og 6 tog i timen fra Tønsberg.

### **Forberedende arbeid**

Den 23. oktober 2014 ble det avholdt et møte mellom JBVs hensettingsgruppe og Tønsberg, Stokke og Sandefjord kommuner. I møtet fremhevet Stokke og Sandefjord at kommunenes arealer på Torp øst kunne være et alternativ, forutsatt at hensettingsanlegget ble bygget med lokk som kunne bære konstruksjoner (for eksempel næringsbygg). I referatet fra møtet understreket JBV at å bygge lokk vil bli svært kostbart og dermed urealistisk. JBV har derfor ikke utredet dette nærmere. Møtoreferatet er vedlagt (vedlegg 4).

### **Høringsutkastet**

Høringsutkastet inneholder en vurdering og rangering av 9 lokaliseringsalternativ (se oversiktskart - vedlegg 1), på strekningen Tønsberg nord til Sandefjord nord. To alternativer, i rapporten omtalt som «Bøle nord» og «Bøle syd», ligger i Sandefjord. JBV har gitt en omtrentlig karthenviisning til disse arealene (se vedlegg 3). Området som omtales som «Bøle nord» ligger i hovedsak på eiendommen gbnr 60/2, mellom eksisterende bebyggelse (Bølevn. nr. 41 – 55) mot vest og eksisterende jernbanespor mot øst. Kun en mindre del av det avmerkede arealet berører de kommunalt eide arealene på Torp øst. «Bøle syd» er å forstå som området rundt From, mellom Mjølløst og Råstadveien, rett nord for eksisterende bro over jernbanen. Dette er privateide arealer. Verken «Bøle nord» eller «Bøle syd» er foreslått av kommunen i det forberedende arbeidet.

I rapporten er de to lokalitetene i utkanten av Tønsberg rangert som mest egnet for hensetting. Dette skyldes hovedsakelig lavere investeringskostnader og lavere årlige tomtogskostnader

som følge av at Tønsberg er definert som startområde for pendelen. JBV foreslår imidlertid å utarbeide geografiske sporplaner for fire alternativ; et alternativ i Tønsberg, to alternativ i Stokke og et i Sandefjord («Bøle syd»).

### **Arealer i Sandefjord**

Rådmannen mener at det er viktig å samarbeide med JBV for å finne hensettingsområder som muliggjør økt togkapasitet på Vestfoldbanen og økt frekvens til/fra Sandefjord. På den annen side er det utfordrende å finne så store arealer (75 dekar) uten vesentlige arealkonflikter. I og rundt Sandefjord har mange områder verdier som natur-, friluftslivs-, rekreasjons- og landbruksområder, eller som byggeområder (bolig- og næringsområder med mer). Under følger en kort vurdering av spredtbygde/ubebygde områder nær eksisterende jernbanetrasé.

#### Sandefjord vest

Vest for Sandefjord by er det i kommuneplanens arealdel vist hensynssoner for kulturmiljø og friluftsliv på store deler av arealene syd for eksisterende jernbanetrasé. I dette området finner vi blant annet Virikvassdraget med tilhørende landskapsdrag og landbruksarealer av høy kvalitet, Marum («Vestmarka») og golfbanen. I tillegg er det mange kulturminner i området, på begge sider av jernbanen. Nord for dagens jernbanetrasé er det en kombinasjon av landbruksarealer og boliger (Gemini og Furustad). Både i kommuneplanen og regional plan for bærekraftig arealpolitikk er det antydning at en betydelig del av byens boligvekst skal skje i Sørby/Kroken-området.

#### Sandefjord øst

I de bynære områdene øst og nord for sentrum er det også en kombinasjon av boligområder og landbruksarealer. Nord for byen har man store sammenhengende friluftsområder i Hjertås («Nordmarka»). Syd og øst for dagens jernbanetrasé er det konflikt i forhold til kulturminneområdene rundt Gokstadhaugen og Heimdal. Videre nordover er det påvist dårlige grunnforhold ved Unnebergbekken.

#### Råstad-området

Jernbanelinjen har identifisert to lokaliteter nord for Unneberg, i områdene nord og syd for Råstad stasjon. I forhold til kulturmiljø og naturverdier kan konfliktnivået være noe lavere her enn i de ovennevnte områdene. På den annen side er det spredt bebyggelse og mye dyrket mark på begge sider av jernbanen i dette området, også innenfor eller i umiddelbar nærhet til de to arealene som JBV har pekt på.

#### Torp øst

Med Torp øst menes det kommunaleide arealet på østsiden av lufthavnens rullebane til kommunegrensen (gbnr 59/9). På andre siden av kommunegrensen eier Stokke kommune et ennå større areal. På sikt har Sandefjord og Stokke ambisjoner om å utvikle arealene (totalt ca. 2 300 dekar) til et næringsområde.

Kombinasjonen av flystøy og områdets militære historie gjør at området har lavere verdi som rekreasjons- og friluftsverdier enn øvrige omtalte områder. Det er lite/ingen boligbebyggelse innenfor området. Også på Torp øst er det en del landbruksarealer, men betydelig mindre enn i de øvrige områdene, og ikke i de områdene som ligger nærmest jernbanen.

### **Torp lufthavn**

Torp lufthavns nedslagsfelt er i dag definert som Arendal til Drammen. En vesentlig del av klimaavtrykk fra drift av lufthavner skyldes transport av passasjerer mellom bosted og lufthavn. For lufthavnen er en godt utbygd kollektiv tilbringertjeneste et viktig alternativ til privatbil. På det meste har lufthavnen i dag 8 000 personer gjennom terminalen pr. døgn.

Utvikling av Torp som regionalt trafikknutepunkt blir stadig viktigere etter hvert som antall reisende øker. Stoppested Torp har nå vært i drift siden januar 2008 med skyttelbuss til flyplassen. Passasjertallet er i god utvikling, og i 2014 brukte 140.000 passasjerer tog til/fra Torp. Utbygging av InterCity bane gjennom Vestfold, samt en framtidig sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, bør muliggjøre en større andel av de reisende kan benytte tog på reisen til/fra Torp i fremtiden.

### **Kommunesammenslåing**

Det er vedtatt at Sandefjord, Stokke og Andebu kommuner skal slå seg sammen til én kommune fra og med 01.01.2017. Det pågående arbeidet vil ha betydning for den nye kommunen, fordi 3 av 4 arealer JBV foreslår å lage sporplaner for vil ligge i den nye kommunen. Av tidshensyn blir denne saken behandlet enkeltvis av kommunene, men det er naturlig at Fellesnemda involveres i den videre prosessen.

### **Rådmannens merknader til Jernbaneverkets høringsutkast**

I fremtiden kan kombinasjonen av (1) vesentlig redusert reisetid Oslo – Søndre Vestfold, (2) forbedret togtilbud, (3) befolkningsvekst, (4) mulig passasjervekst på Torp lufthavn og (5) utvikling av et nytt stort næringsområde på Torp øst, gjøre det vel så aktuelt å starte pendelen i Søndre Vestfold som i Tønsberg. Med bakgrunn i dette er Sandefjord kommune skeptisk til at økonomiske hensyn i forhold til tomtogkjøring til/fra Tønsberg, i det som blir en kort mellomfase (2024 til 2030), tillegges så stor verdi i vurderingen. Hensetting av tog vil beslaglegge et stort areal i et hundreårsperspektiv. Det er således viktigere at lokaliseringen er optimal i 2030, og lenge etter det, enn i 2024.

Rådmannen mener at vurderingen av de ikke-prissatte konsekvensene i høringsutkastet kan oppfattes som noe underordnet de prissatte konsekvensene, slik som investeringskostnader og tomtogkjøring. Det bør gjennomføres en mer omfattende vurdering av de ikke-prissatte konsekvenser før man starter utslingsarbeidet.

I det foreløpige rapportutkastet har man ikke vurdert alternativenes egnethet som driftsbasis, eller positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner eller annen infrastruktur. Rådmannen er skeptisk til at lokalitetene vurderes som «satellitter» som ikke forholder seg til omgivelsene. Ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og infrastruktur er et viktig lokaliseringskriterie som bør belyses i utredningen.

Utredningen kan med fordel knyttes tettere opp mot planleggingen av IC-strekningen Tønsberg – Larvik. Det synes noe uheldig å foreta en rangering av alternative lokaliteter og utsling før man vet om ny jernbanetrasé mellom Tønsberg og Stokke vil gå i nærheten av dagens trasé eller under Tønsbergfjorden. Det er rimelig å anta at en ny trasé under fjorden vil styrke egnetheten til alternativ 1, 2, 3 og 8 på bekostning av alternativ 4, 5, 6 og 7. På den annen side registrerer vi at alle alternativene det foreslås å utarbeide geografiske sporplaner for ligger langs, eller i umiddelbar nærhet til, en mulig framtidig trasé under Tønsbergfjorden.

### **Konklusjon**

Rådmannen er positiv til videre utredningsarbeid, men mener at mulighetene for pendelstart i Søndre Vestfold må utredes nærmere. En videre utredning må forutsette et stopp ved Torp lufthavn.

«Bøle-alternativenes» egnethet som hensettingsareal må vurderes nærmere, men Torp øst-området bør også utredes. Rådmannens vurdering er at det potensielt er færre konflikter i forhold eksisterende arealbruk på Torp øst enn ved «Bøle-alternativene».

Følgende forhold bør legges til grunn for det videre arbeidet:

- Ved videre utredning av egnetheten til «Bøle-alternativene» og Torp øst bør det forutsettes at Torp lufthavn inngår i startpendelen.
- Utredning av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp øst bør også omfatte en vurdering av mulighetene for at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
- En mer langsiktig vurdering av arealenes egnethet, herunder økonomiske hensyn.
- En grundigere vurdering av ikke-prissatte konsekvenser (herunder landbruksinteresser) før utsiling.
- En vurdering av arealenes egnethet som driftsbasis, samt positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og annen infrastruktur.
- Hensettingsutredningen bør knyttes bedre opp mot den pågående planleggingen av IC-strekningen Tønsberg – Larvik.

#### **Dokumenter i saken:**

1. Vurderte lokaliseringalternativer
2. Hovedrapport – Hensetting Østlandet, delrapport fase 3
3. Vedlegg 3.5 – Analyse arealer Tønsberg
4. Referat fra møte mellom kommunene og JBV, 23.10.2014

**Fra:** Riis Bodil  
**Sendt:** 25. september 2015 13:19  
**Til:** Dalene Torgeir  
**Emne:** VS: Hensettingsområde, uttalelse Stokke kommune  
**Vedlegg:** Jernbane IC hensettingsområde, mulige arealer.pdf

---

**Fra:** Trondar Lien [mailto:Trondar.Lien@stokke.kommune.no]  
**Sendt:** 10. september 2015 16:56  
**Til:** Riis Bodil  
**Emne:** Hensettingsområde, uttalelse Stokke kommune

Jernbaneverket v/Bodil Riis

Arkivkode	Deres ref	Vår ref.	Dato
/ N10		15/3268 - 4 / TRLIE -Tif 33295019	10.09.2015

### **Hensettingsområde, uttalelse Stokke kommune**

Jernbaneverket har utredet hensettingsområder for IC-tog innenfor det indre trianglet der Tønsberg er ytterkant. I fase 3 av utredningene er det gjort arealsøk for Tønsberg-regionen, og det er i alt 8 alternativ. Fem av dem berører Stokke kommune.

Kommunestyret i Stokke har i sak 80/2015 den 7.9 2015 gitt en uttalelse om hensettingsområder for IC-tog. Vedtaket ble gjort enstemmig i seks punkt:

1.  
Stokke kommune er positiv til å vurdere de foreslåtte hensettingsområdene innenfor Stokke kommunes grenser nærmere.
2.  
Evetuell plassering av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp øst må løses på en slik måte at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
3.  
Et mulig hensettingsanlegg bør ikke komme i konflikt med landbruksinteresser.
4.  
Videre planlegging av et eventuelt hensettingsområde må skje i nært samarbeid med kommunen
5.  
Stokke kommune er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.
6.  
Stokke kommune henstiller til at eventuelt hensettingsområde Bøle Nord og Sør ikke går på bekostning av landbruksareale

Vedlagt saksutredning med politisk behandling.

Vennlig hilsen

Trondar Lien  
Rådgiver plan og utvikling  
Plan og miljø

Dette dokumentet er elektronisk godkjent  
og derfor ikke manuelt signert.

Kopi til:



# STOKKE KOMMUNE Saksfremstilling

Tilgangskode:            Paragraf:

---

Arkivsak nr                15/3268

Saksbehandler:        Trondar Lien

---

## Jernbane IC hensettingsområde, mulige arealer

Saksnr	Utvalg	Møtedato
58/2015	Hovedutvalg Plan og Miljø	19.08.2015
54/2015	Formannskapet	26.08.2015
80/2015	Kommunestyret	07.09.2015

### Rådmannens innstilling:

1. Stokke kommune er positiv til å vurdere de foreslåtte hensettingsområdene innenfor Stokke kommunes grenser nærmere.
2. Eventuell plassering av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp øst må løses på en slik måte at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
3. Et mulig hensettingsanlegg bør ikke komme i konflikt med landbruksinteresser.
4. Videre planlegging av et eventuelt hensettingsområde må skje i nært samarbeid med kommunen.

### Vedlegg:

hensetting-ostlandet\_utbyggingsplan\_forelopig  
vedlegg-3.5-ho\_hensettingsanlegg-\_tonsberg

### Dokumenter i saksmappen

Jernbaneverket: Utredning Hensetting Østlandet – Høring av fase 3-rapport vedrørende arealsøk

### Sammendrag

Jernbaneverket har utredet hensettingsområder for IC-tog innenfor det indre triangelet der Tønsberg er ytterkant. I fase 3 av utredningene er det gjort arealsøk for Tønsberg-regionen, og det er i alt 8 alternativ. Fem av dem berører Stokke kommune.

### Saksutredning

#### Faktaopplysninger / bakgrunn for saken

For å klare å øke frekvensen på avganger fra senest 2023, må det etableres en rekke hensettingsområder innenfor IC-triangelet. Jernbaneverket har laget en rekke utredninger gjeldende for ulike områder innenfor triangelet. Rapporten er nå ute på høring, der de ulike alternativene er opplistet. Jernbaneverket ber om at fylkeskommunen administrerer høringen, koordinerer innspillene fra kommunene og gir en tilbakemelding/uttalelse innen

2. september 2015. Fristen er senere utsatt til 10. sept. 2015.

Den 23. oktober 2014 ble det avholdt møte mellom Jernbaneverket (JBV) og Stokke og Sandefjord kommuner der temaet var oppe. Der ble framtidige Torp næringspark løftet opp som tema. Kommunene ønsket lokk over anlegget slik at næringsbygg kan etableres over dette. Jernbaneverket understreket i møtet at å bygge lokk vil bli svært kostbart og er dermed urealistisk. Jernbaneverket har derfor ikke gått videre med dette alternativet.

### Arbeidets gang

Ettersom Stokke berøres av hensettingsområdet Tønsberg (vedlegg 3.5), og at et slikt anlegg både kan påvirke arealbruken, samferdselslinjer og hvordan Torp Øst i framtiden kan brukes, er det naturlig at Stokke kommune kommer med en uttalelse direkte, selv om Jernbaneverket ber fylkeskommunene samordne uttalelser innenfor hvert delområde.

Det pågår nå et arbeid med en «hovedrapport» som vil oppsummere resultater fra fasene 1-3. I tillegg til oppsummeringen, vil også resultater fra en overordnet kostnadsanalyse som grunnlag for NTP og forslag til utbyggingsrekkefølge/fremdrift inngå. Endelig utgave vil foreligge etter at høring av fase 3 er avsluttet.

Vedlagt ligger forslag til utbyggingsrekkefølge/fremdriftsplan som angir plan- og byggetid for de enkelte anlegg slik at de står ferdige når behovene inntreffer. Videre planlegging og bygging av hensettingsanlegg vil avhenge av når behovene inntreffer og økonomiske rammer og bevilgninger.

I alt fem av de åtte forslagene som er opplistet, er i eller berører Stokke kommune. I tillegg foreslås to i Sandefjord og to i Tønsberg. Det ene området i Tønsberg berører også Stokke.

### Hensettingsområdets betydning

Det økende presset på osloregionen og utbygging av de store samferdselslinjer på Østlandet har samlet ført til at avstandene tidsmessig blir mindre. Bo- og arbeidssteder forflyttes fra kjernen og deler seg utover hele det sentrale Østlandet; det blir en stigende pendelstrøm i hele regionen.

Stokke har med sin attraktive beliggenhet mellom to store byer og i rimelig avstand til alle Vestfoldbyene, til Drammen, Grenland og til den sentrale osloregionen blitt et alternativ for etableringer. Både av boliger og av arbeidsplasser. Inter City-sambandet (IC) med to spor og hyppige avganger er derfor sett på som en nødvendig kollektivløsning for hele regionen.

Fram til nå er grensen for det indre IC-triangelet blitt definert til Tønsberg for Vestfolds del. Det er videre definert at hver av grensestedene også skal ha hensettingsområder for togsett. Et hensettingsområde er i hovedsak et nattparkeringssted der togene gjennomgås, vaskes og får noe service. Det betyr at det også etableres arbeidsplasser av betydning i tilknytning til en slikt anlegg.

### Arealbehov

I Tønsberg-regionen er arealbehovet for et slikt anlegg estimert til maksimalt 70-75 da. Det forutsettes at avstanden til Tønsberg ikke blir for stor og at anlegget kan ha en beliggenhet nær framtidig trasé. Et slikt trasévalg er ennå ikke gjort, men noen (stopp)punkt er definert.

Stokke er et av disse.

Dette kommer i tillegg til de arealene som blir avsatt til ny trasé, og nødvendige areal i forbindelse med stoppesteder og infrastruktur der.

Et hensettingsted er og blir et industrielt preget parkeringsområde, som har lav estetisk verdi utover det rent jernbanetekniske. Det kan derfor legges til områder som ellers har liten eller lav verdi til andre formål.

### Start og stoppested og trasévalg

Når overordnede myndigheter skal velge et område der hensetting kan skje, er det for vårt område (Stokke) definert ut fra Tønsberg. Men i utredningen er det pekt på at om hensetting skjer ved eller i umiddelbar nærhet av Stokke stasjon, vil det kunne gi mulighet for pendelstart Stokke (alt 3.2, Vestre Stavnum og 3.2, Bøle nord. Det bør også kunne gjelde de øvrige alternativer innenfor Stokkes kommunegrenser.

Minst like viktig og avgjørende for valg av hensettingssted er hvilken trasé den framtidige IC-linja skal følge. Per sommeren 2015 er vestfjordforbindelsen den foretrukne, men det utredes hvorvidt dette er gjennomførbart innenfor de gjeldende rammer. Uansett vil traséen krysse gjennom Stokke sentrum, og også passere øst for Torp lufthavn. Både trasévalg og hensettingsområde vil kunne påvirke framtidig frekvens og kjøremønstre. Noe som i sin tur kan få betydning for nåværende og framtidige etableringer både av næringsliv og boområder.

### Overordnede føringer

Utbygging av regionale og nasjonale samferdselslinjer er av overordnet betydning, og vil derfor ha høy prioritet i rekkefølgen av arealformål. Samtidig er det uttalt på alle nivå at jordvernet står sterkt og at landbruksformål skal prioriteres.

Stokke har med sin unike beliggenhet og sine svært gode landbruksarealer en viktig posisjon som landbrukskommune. Det bør også gjelde inn i en framtid der presset øker både for å skaffe boliger nok, og for å lage en god infrastruktur.

Hensynet til matjord og dyrka mark vil naturligvis derfor bli svært viktig i en totalvurdering. 70-75 da er et betydelig areal – og i RPBA ligger det heller ingen føringer for å avsette et areal i den størrelsen til samferdselsformål.

Den andre viktige føringen er bruken av Torp øst. Arbeidet med å utarbeide en kommunedelplan for dette området er under forberedelse, og en forstudie er allerede ferdig. Utfra de gjennomganger som der er gjort, vil kjernen av Torp øst være egnet som næringsarealer for kompetansearbeidsplasser. Å stykke opp området ved å plassere et hensettingsanlegg i kjernen av området, vil derfor være uheldig. Men det er mulig å vurdere andre løsninger videre.

### Valg og anbefaling av hensettingssted

For Stokke vil et hensettingssted både bli en belastning og en mulighet. Belastningen vil være i form av mye togtrafikk, bruk av arealer og et synlig stort «passivt» område.

De positive elementene vil kunne være nye arbeidsplasser, pendelpunktet flyttes til Stokke

som vil gi høyere frekvens på avganger/ankomster og økt attraksjon som bosted for pendlere.

### Jernbaneløsløsningens vurdering

I sin rapport sier JBV følgende:

*Fremtidig stasjonsløsning i Tønsberg vil ha mye å si for hvor hensettingsanlegget bør plasseres. Dersom stasjonen har en utforming der det vil være mulig å kjøre videre inn på den eksisterende banen sørover, i bakkant eller ved å vende på stasjonen, kan flere områder langs eksisterende bane være aktuelle:*

- *Semslinna: mellom Vestfoldbanen og riksveg 300 på østsiden av Aulielva*
- *Auli: mellom Vestfoldbanen og Aulielva*
- *Akersmyra*
- *Østre Vølen: område med dyrket mark rett sør for Akersmyra*
- *Lundskogen*

*Ved Torp flyplass og fremtidig næringslivspark er følgende områder vurdert som aktuelle. IC-prosjektet har tidligere forutsett samlokalisering av driftsbasis og hensettingsanlegg sør for Tønsberg ved Torp flyplass:*

- *Vestre Stavnum*
- *Bøle Nord*
- *Bøle Syd*

*Som en løsning der påkobling til fremtidig IC-trasè er mulig, foreslås det å se på følgende område*

- *Sørvest for Stokke*
- *Nord for Tønsberg*

Vedlagt saken ligger forslag til utbyggingsrekkefølge/fremdriftsplan som angir plan- og byggetid for de enkelte anlegg slik at de står ferdige når behovene inntreffer. Videre planlegging og bygging av hensettingsanlegg vil avhenge av når behovene inntreffer og økonomiske rammer og bevilgninger.

### **Juridiske grunnlag**

Plan og bygningslovens bestemmelser om medvirkning

### **Økonomiske konsekvenser**

Ingen som følge av denne saken.

### **Barn- og unges interesser**

Det forutsettes at et slikt anlegg ikke vil virke direkte inn på barn og unges interesser.

### **Miljøkonsekvenser**

Jernbane er en miljømessig positiv samferdselsform. Arealbruken vil imidlertid kunne skje på bekostning av natur- og miljøkvaliteter.

## HMS/Folkehelse

Det bør gjøres en grundig gjennomgang om et hensettingsanlegg vil få psykososiale følger.

## Vurdering og konklusjon

Rådmann mener Stokke kommune på selvstendig grunnlag bør uttale seg til Jernbaneverket– og at den mening som kommer fram bør tillegges vekt. Samtidig bør kommunen være positiv og åpen for at det anlegges et slikt anlegg innenfor kommunens grenser, men utfra at det i minst mulig grad skal gå utover aktivt landbruksland eller landbrukseiendommer.

## Behandlinger og vedtak:

### Hovedutvalg Plan og Miljø

19.08.2015

#### **Forslag fremmet i møtet:**

Fellesforslag HPM:

Nytt pkt 5.

Planutvalget er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.

#### **Behandling:**

Votering:

Rådmannens innstilling pkt 1 - 4 enstemmig tiltrådt (7-0)

Fellesforslag til nytt pkt 5 enstemmig tiltrådt (7-0)

#### **Hovedutvalg Plan og Miljø's vedtak:**

1. Stokke kommune er positiv til å vurdere de foreslåtte hensettingsområdene innenfor Stokke kommunes grenser nærmere.
2. Eventuell plassering av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp øst må løses på en slik måte at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
3. Et mulig hensettingsanlegg bør ikke komme i konflikt med landbruksinteresser.
4. Videre planlegging av et eventuelt hensettingsområde må skje i nært samarbeid med kommunen.
  
5. Planutvalget er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.

**Forslag fremmet i møtet:**

Fellesforslag:

Nytt pkt 5. Stokke kommune er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.

Nytt pkt 6: Stokke kommune henstiller til at eventuelt hensettingsområde Bøle Nord og Sør ikke går på bekostning av landbruksarealer

**Behandling:**

Votering:

HPM sin innstilling med endringsforslag enstemmig tiltrådt. (7-0)

**Formannskapets vedtak:**

1. Stokke kommune er positiv til å vurdere de foreslåtte hensettingsområdene innenfor Stokke kommunes grenser nærmere.
2. Eventuell plassering av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp øst må løses på en slik måte at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.
3. Et mulig hensettingsanlegg bør ikke komme i konflikt med landbruksinteresser.
4. Videre planlegging av et eventuelt hensettingsområde må skje i nært samarbeid med kommunen
5. Stokke kommune er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.
6. Stokke kommune henstiller til at eventuelt hensettingsområde Bøle Nord og Sør ikke går på bekostning av landbruksarealer

**Kommunestyret****07.09.2015****Behandling:**

Votering:

Formannskapets innstilling enstemmig vedtatt (28-0).

**Kommunestyrets vedtak:**

1. Stokke kommune er positiv til å vurdere de foreslåtte hensettingsområdene innenfor Stokke kommunes grenser nærmere.
2. Eventuell plassering av hensettingsanlegg på det framtidige næringsområdet Torp

øst må løses på en slik måte at arealene kan utnyttes til flere formål og helst i flere plan.

3. Et mulig hensettingsanlegg bør ikke komme i konflikt med landbruksinteresser.
4. Videre planlegging av et eventuelt hensettingsområde må skje i nært samarbeid med kommunen
5. Stokke kommune er skeptisk til det foreslåtte området Vestre Stavnum, da det har potensial til å komme i konflikt med fremtidig utvikling av næringsområder og/eller en ny flyplassterminal.
6. Stokke kommune henstiller til at eventuelt hensettingsområde Bøle Nord og Sør ikke går på bekostning av landbruksarealer



Dato: 01.10.2015

## Utredning Hensetting Østlandet - Høringsuttalelse fra Tønsberg kommune.

Tønsberg kommune behandlet sin høringsuttalelse til Utredning Hensetting Østlandet i Utvalg for finans, plan og næring (FPN) i sak 103/15 den 07.09.2015.

FPN fattet følgende vedtak:

### 07.09.2015 Utvalg for finans, plan og næring

#### Møtebehandling:

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Etter dette har FPN fattet slikt vedtak:

#### FPN-103/15 Vedtak:

1. Tønsberg kommune ber om følgende endringer til anbefalinger for punkt 3.3.5 Tønsberg i Delrapport fase 3 for Hensetting Østlandet:
  - a.) Alternativ 9 Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014-2026.

Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane. Kommunen anbefaler at dette alternativet utredes og vurderes nærmere.
  - b.) Øvrige forslag i Tønsberg kommune anbefales ikke til hensetting av tog.

Dette gjelder følgende områder: Alternativ 4 Auli og alternativ 5 Akersmyra langs eksisterende ensporet jernbanetrase.

FPN sak 103/15 den 07.09.2015 er vedlagt dette brevet.

Med hilsen

Jarle Krokeide  
seniorrådgiver

Vedlegg: FPN sak 103/15 den 07.09.2015.

Kopi til:

Anne Beate Hekland

Geir Viksand

Hans Ivar Nesse

Jan Ronald Eide

Rita Regbo

Rådmann

landsbruksrådgiver





# Tønsberg kommune

JournalpostID 15/42158

Saksbehandler:  
Jarle Krokeide, telefon: 33 34 86 93  
Kommuneutvikling

## Utredning Hensetting Østlandet - Høringsuttalelse.

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Utvalg for finans, plan og næring	07.09.2015	103/15

### Rådmannens innstilling

1. Tønsberg kommune ber om følgende endringer til anbefalinger for punkt 3.3.5 Tønsberg i Delrapport fase 3 for Hensetting Østlandet:
  - a.) Alternativ 9 Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014-2026.  
Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane. Kommunen anbefaler at dette alternativet utredes og vurderes nærmere.
  - b.) Øvrige forslag i Tønsberg kommune anbefales ikke til hensetting av tog.  
Dette gjelder følgende områder: Alternativ 4 Auli og alternativ 5 Akersmyra langs eksisterende ensporet jernbanetrase.

**07.09.2015 Utvalg for finans, plan og næring**

### Møtebehandling:

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Etter dette har FPN fattet slikt vedtak:

**FPN-103/15 Vedtak:**

1. Tønsberg kommune ber om følgende endringer til anbefalinger for punkt 3.3.5 Tønsberg i Delrapport fase 3 for Hensetting Østlandet:
  - a.) Alternativ 9 Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014-2026. Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane. Kommunen anbefaler at dette alternativet utredes og vurderes nærmere.
  - b.) Øvrige forslag i Tønsberg kommune anbefales ikke til hensetting av tog. Dette gjelder følgende områder: Alternativ 4 Auli og alternativ 5 Akersmyra langs eksisterende ensporet jernbanetrase.

**Kortversjon – hva saken gjelder:**

Jernbaneverket har behov for å etablere hensettingsanlegg for tog langs dobbeltsporet Intercity- løsning for Vestfoldbanen innen 2023. Jernbaneverket (JBV) har avholdt et innledende møte med kommunene Tønsberg, Sandefjord og Stokke i Tønsberg den 23. oktober 2014. Etter dette møtet har JBV utarbeidet 3 rapporter for å finne egnede hensettingsplasser for tog langs Vestfoldbanen.

Denne saken gjelder Delrapport 3 der JBV har vurdert nærmere 9 alternativer etter en grovsiling i tidligere rapporter. Tønsberg kommune har gitt tilbakemelding til JBV i brev av 16.06.2015 om at områdene alternativ 4 – Auli og alternativ 9 – Tønsberg nord ikke er ønsket av Tønsberg kommune. Disse områdene ligger i LNF-områder i kommuneplanens arealdel, og har i tillegg beste bonitet for matproduksjon.

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

**Vedlegg:**

Vedlegg	
1.	Hensetting Østlandet - Delrapport 3.
2.	Vedlegg 3.5 Hensettingsanlegg - Tønsberg.
3.	Hensetting Østlandet. Utbyggingsplan - Foreløpig.

**Dokumenter i saksmappen:**

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
6	I	09.12.2014	Dalene Torgeir Torgeir.Dalene@jbv.no	SV: Hensetting Østlandet - Referat fra møte med Tønsberg, Stokke, Sandefjord kommuner 23.10.14.
1	I	02.06.2015	region øst Jernbaneverket	Dokument 201303904-9 Kommuneplanens arealdel, innspill om behov for arealer til hensetting sendt fra Jernbaneverket
2	U	16.06.2015	Jernbaneverket	Vedr. kommuneplanens arealdel for Tønsberg, og innspill om behov for arealer til hensetting av tog.
3	I	25.06.2015	Jernbaneverket	Dokument 201306319-74 Utredning Hensetting Østlandet – Høring av rapport vedrørende arealsøk sendt fra Jernbaneverket
4	I	15.07.2015	Banedisvisjon Øst Jernbaneverket	Kommuneplanens arealdel 2014-2026 - PlanID 0704 99007 - Utsettelse av høringsfrist sendt fra Jernbaneverket

**Innledning/bakgrunn:**

Det legges opp til økt togproduksjon på Østlandet i årene fremover. Dette som en følge av videre utbygging av jernbanenettet og økt frekvens på eksisterende nett. Dette gjør det nødvendig å bygge mer hensettingskapasitet, samt øke kapasiteten for verksteder og driftsbaser.

Jernbaneverket har derfor igangsatt utredning Hensetting Østlandet der målet er «å tilrettelegge for

toghensetting, verkstedsfunksjoner for togmateriell samt baser for drift og vedlikehold av jernbaneinfrastrukturen som gjør det mulig å gjennomføre ønsket tilbudsforbedring på kort og lang sikt med bakgrunn i forventet etterspørsel».

Denne rapporten oppsummerer fase 3 i utredningen og bygger videre på delrapport 1 og 2. I delrapport 1 ble dagens situasjon beskrevet og det ble identifisert hvor dagens hensettingsplasser befinner seg og antall tilgjengelige plasser. Tilsvarende ble dagens verksteder og driftsbaser kartlagt og beskrevet. I delrapport 2 ble det, basert på togselskapenes og Jernbaneverkets behov, foreslått plassering av anlegg for hensetting og verksteder på Østlandet. Utgangspunktet var estimert antall sett i turnering på Østlandet i 2023, 2040 og etter 2040 for lokaltog, flytog, regiontog og fjerntog.

Med utgangspunkt i behov identifisert i fase 2 er det i denne fasen av utredningen gjennomført søk etter mulige arealer for etablering av nye hensettingsanlegg/plasser og verksted i samarbeid med berørte kommuner. Ved følgende steder har det blitt søkt etter arealer:

- Korridor 1: Hamar, Lillestrøm/Dal/Eidsvoll og Kongsvinger
- Korridor 2: Ski, Mysen, Moss, Fredrikstad/Sarpsborg
- Korridor 3: Asker/Spikkestad, Drammen, Kongsberg, Tønsberg, Hønefoss
- Korridor 4: Gjøvik

Foreslåtte/identifiserte arealer er analysert opp mot hverandre. Det er først foretatt en grovsiling. Arealene man satt igjen med etter grovsilingen, har blitt analysert overordnet på fire vurderingskriterier: kostnader for tomtogkjøring, kostnader knyttet til investering, ikke-prissatte konsekvenser og risiko, og imøtekommelse av behov.

Basert på resultatene fra analysene har det blitt foretatt en kvalitativ vurdering av om arealet virker å være egnet eller mindre egnet for etablering av hensettingsanlegg. Deretter er det valgt ut hvilke arealer man ønsker å detaljere videre. Valgene av disse arealene er basert på vurderingen av arealene (ihht evalueringskriteriene), men også andre hensyn er tatt, eks. kommunenes synspunkter og et ønske om å inkludere ulike prinsipper for plassering og utforming av anlegg. De utvalgte anleggene har så blitt tegnet ut.

Når det gjelder arealsøk etter mulig plassering av driftsbaser ble det besluttet at dette avventes i påvente av konklusjoner fra pågående prosesser internt i Jernbaneverket.

Det skal gjennomføres usikkerhetsanalyse og en samfunnsøkonomisk analyse knyttet til kostnader for de alternativene som er tegnet ut. Disse analysene skal, sammen med resultatene fra de tre fasene oppsummeres i en hovedrapport.

#### **Forholdet til kommuneplanen:**

Alle foreslåtte alternativer i Tønsberg kommune ligger i LNF-områder i kommuneplanens arealdel 2014 – 2026, vedtatt 17.06.2015.

#### **Vurderinger:**

I møte mellom Jernbaneverket og flere vestfoldkommune (deriblant Tønsberg) i oktober 2014 ble det gitt signaler fra Tønsberg om egnede arealer for hensetting av tog. Det ble formidlet at de mest egnede arealene var "Sem og sørover" eller "Barkåker og nordover". Rådmannen oppfatter at disse signalene i dette siste innspillet fra Jernbaneverket ikke er hensyntatt.

Områdene 4 og 9 som Jernbaneverket peker på for hensetting av tog er konfliktfylte:

- Område 4 - Auli: Dyrket mark av god kvalitet/bonitet

- Område 9 - Tønsberg nord: Omfattes av hensynssonen Jarlsberg H570\_47: Bevaring av nasjonalt og lokalt viktige kulturmiljø og kulturlandskap. Hensynsonen her er innarbeidet i arealdelen i denne revisjonen, og tidligere vedtatt gjennom Regional plan for bærekraftig utvikling (Vestfold fylkeskommune). I tillegg er det dyrket mark av god kvalitet/bonitet her, samt at det er i delvis konflikt med GS-veg under etablering fra Tønsberg sentrum til Barkåker.

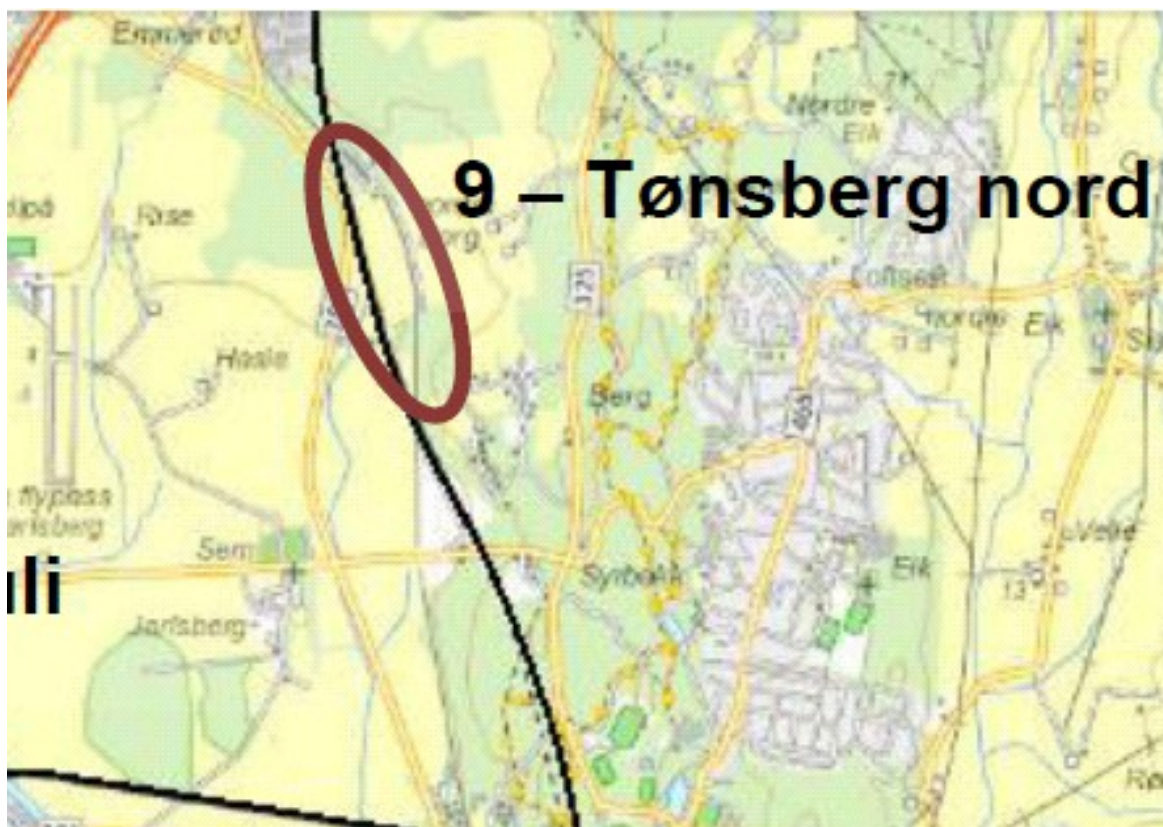
Utdrag fra retningslinje for hensynssonen for Jarlsbergområdet i kommuneplanens utfyllende bestemmelser med retningslinjer:

*«Innenfor de avsatte sonene drives det aktivt landbruk og viktig produksjon av mat. Denne næringen sikrer opprettholdelse av kulturlandskapet slik vi kjenner det. Hensikten med hensynssonene er å bevare nasjonalt viktige historiske områder hvor kulturminner og landskapsrom samlet danner et særegent, helhetlig kulturmiljø. Retningslinjene er ment å være verktøy for vurdering av tiltak slik at kulturminnene og kulturmiljøene, sammenhengen mellom disse og landskapene de ligger i opprettholdes. Områdenes særpreget skal bevares og vesentlige tiltak vurderes strengt».*

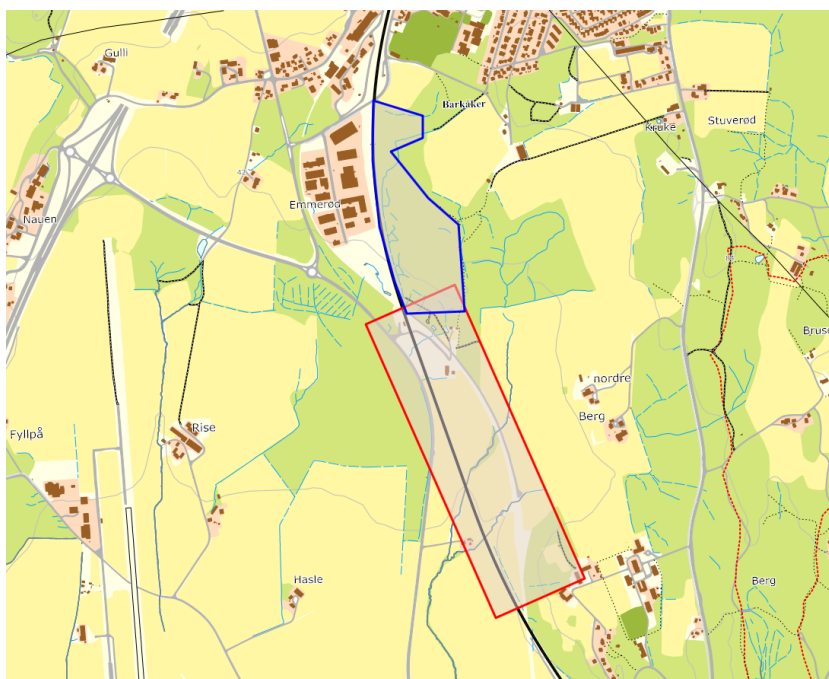
*«Jarlsberg H570\_47  
Jarlsberg Hovedgård er et av Norges best bevarte barokke slottsanlegg og kan oppleves i sin opprinnelige, landskapsmessige sammenheng. Gårdsanlegget med Sem kirke, husmannsplasser, veier, allèer, parker, rettersted mm ligger i et sammenhengende, åpent kulturlandskap som skal bevares. Området er usedvanlig rikt på kulturminner.»*

Vi ber om at Jernbaneverket innarbeider hensynene ovenfor i fremtidige vurderinger av alternativer for hensetting av tog, og finner andre områder som er mindre konfliktfylte.

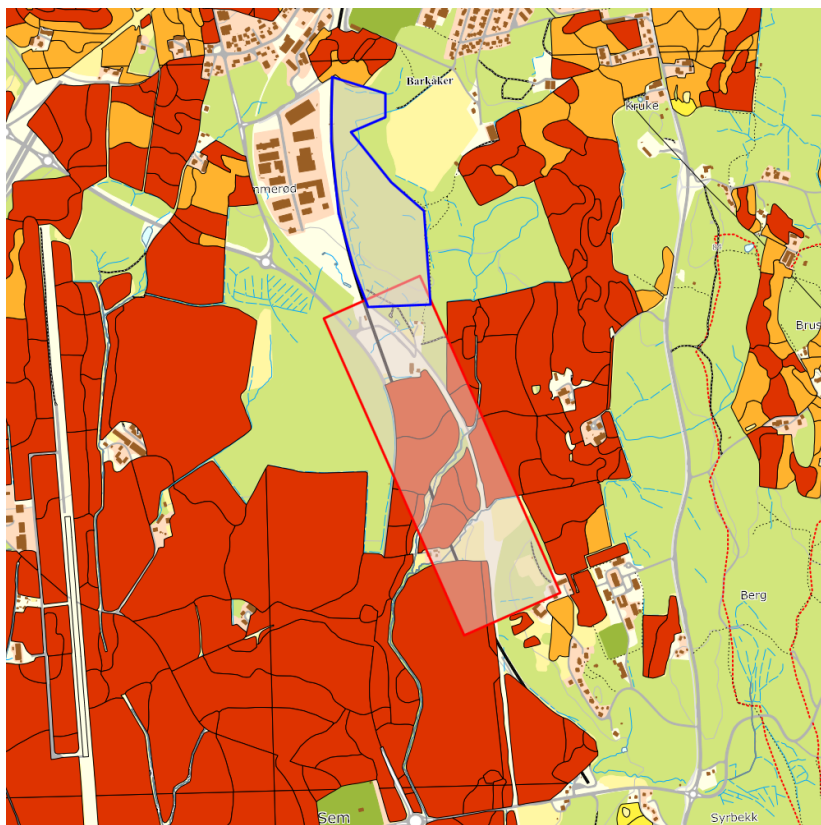
Opplysninger om området Alternativ 9 - Tønsberg nord i Jernbaneverkets utredningsrapport om hensettingsplasser for tog:



Beliggenhet, fra utredningen til Jernbaneverket. Beliggenheten av "Tønsberg nord" er i området vest for Nordre Berg. Lokalene til Tønsberg hundeklubb ligger i nordre kant av området og søndre del ligger i utkanten av Berg fengsel.



Beliggenhet av "Tønsberg nord", markert med rødt rektangel. Blått polygon viser omtrentlig beliggenhet av et område som i den nylig vedtatte kommuneplanens arealdel er satt av til framtidig næringsområde.



Utsnitt av temakart for jordkvalitet viser at store deler av ”Tønsberg nord” består av matjord av beste kvalitet (kilde: Kilden, Norsk institutt for bioøkonomi). ”Tønsberg nord” er angitt som et rødt rektangel. Blått polygon viser omtrentlig beliggenhet av et område som i den nylig vedtatte kommuneplanens arealdel er satt av til framtidig næringsområde.

I tillegg til å bestå av matjord av beste kvalitet, er jordene i området godt arrondert og svært lettdrevne. De grønne feltene på kartet over er skogbevokste arealer. Mesteparten av disse arealene har svært høy bonitet.

#### **Alternative løsninger:**

Tønsberg kommune har i brev av 16.06.2015 gitt tilbakemelding til Jernbaneverket om at områdene alternativ 4 – Auli og alternativ 9 – Tønsberg nord som er vurdert i Delrapport 3 Hensetting Østlandet ikke er ønsket av kommunen. Tønsberg kommune anbefaler at alternativ 4 – Auli tas ut i videre arbeid og at alternativ 9 – Tønsberg nord forskyves nordover til område D14, avsatt til framtidig næringsvirksomhet på Barkåker i kommuneplanens arealdel 2014 - 2026. Dette området anses som det best egnede område nord for Tønsberg langs ny dobbeltsporet jernbane som ferdigstilles innen 2023. Valg av trase sør for Tønsberg mellom Tønsberg og Larvik er ikke avklart enda og det blir derfor uheldig å legge et nytt hensettingsanlegg langs dagens ensporet jernbane sør for Tønsberg. Dette vil også øke tomkjøringskostnadene betydelig og fører til behov for endring av planlagt sporplan for Tønsberg stasjon.

#### **Videre behandling:**

Saken sluttbehandles i FPN.

Geir Viksand  
rådmann

Rita Regbo  
by- og arealplansjef