

Saksbehandler:
Ståle Sørensen, telefon:
Arealplan

Detaljregulering Tønsberg stasjon - planid 20200199 - 2.gangsbehandling

Utvalg	Møteddato	Type	Saksnummer
Utvalg for plan og bygg	25.03.2022	PS	042/22
Kommunestyret	20.04.2022	PS	044/22

Kommunedirektørens innstilling

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Tønsberg stasjon planID 3803 20200199, datert den 28.02.2022 med følgende endringer i vedlagt kart og bestemmelser:

1. Plankart

1.1 Utvidelse av bestemmelsesområde

For å sikre anleggsadkomst via Erlandsens gate utvides plankartet med et nytt bestemmelsesområde angitt som Midlertidig bygg- og anleggsområde, # 3

2. Bestemmelser

2.1 I § 8.1 Midlertidig bygg- og anleggsområde, suppleres bestemmelse med # 3 som konsekvens av nytt område for Midlertidig bygg- og anleggsområde.

2.2 Følgende bestemmelse legges inn i § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.4 Rekkefølgekrav: Skjermingstiltak

Før midlertidig bygg- og anleggsområde innenfor # 3 kan benyttes til anleggstrafikk skal det gjennomføres avbøtende tiltak mot støy og innsyn for eiendommene 1009/134 og 1009/82 i samråd med grunneiere/festere.

2.3 I § 9.2 Rekkefølgekrav: Istandsettelse av areal for midlertidig arealbruk tilføyes:

Erlandsens gate i siste setning og avsnittet: For Erlandsens gate betyr dette tilbakeføring av hekk/gjerder til 2022-situasjon. etter siste punktum.

2.4 Følgende bestemmelse legges inn i § 3 Fellesbestemmelser

§ 3.15 Miljøoppfølging i anleggsfase (pbl. § 12-7 nr. 3)

a) Miljøoppfølgingsplan for denne reguleringsplanen skal sikre at føringer og krav for ytre miljø blir innarbeidet i prosjekteringen av tiltaket, og at hensynet til miljø blir ivaretatt og fulgt opp i alle prosjektets faser, inkludert prosjektering, utbygging og drift.

b) Anleggsarbeid skal gjennomføres i tråd med Bane NORs miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

Miljøoppfølgingsplan skal utarbeides i samsvar med NS 3466:2009 og tiltakshavers retningslinjer for en slik plan.

2.5 § 3.7 Støy endres fra:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2016 er dimensjonerende for støytiltak.

Det etableres støyskjerming som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A10112

til:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2021, tabell 2 er dimensjonerende for støytiltak.

Det etableres støyskjerming mot Lerches gate 4, 6 og 8 som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A-10112. Hvis det er nødvendig for å overholde anbefalte grenseverdier i T-1442/2021, skal det også tilbys støyreduserende tiltak for Farmannsveien 33 A/B/C og 35.

Støy i anleggsfasen

Grenseverdiene i Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), kapittel 6, med veileder M-2061 er gjeldende for hele anleggsperioden.

3. Andre dokumenter

3.1 Følgende avsnitt legges inn i Miljøoppfølgingsplanen

Ved anleggsarbeider som ligger nærmere stammen enn kronas utstrekning skal det iverksettes og dokumenteres gjennomført særlige tiltak for å ivareta røtter, rotsone og stamme. Nødvendige beskjæringstiltak i forbindelse med anlegg skal utføres av fagkyndige. Trærnes rotsoner skal beskyttes mot sammenpressing fra masselagring og overkjøring med tunge maskiner.

Deler av planID 3803 20120082 oppheves og det delegeres kommunedirektøren å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser.

Økonomiske konsekvenser

Vedtaket av planen innebærer ingen økte årlige driftsutgifter. Ifm utskifting av vann og avløp i Lerches gate vil det påløpe kommunen investeringskostnader. Det er foreløpig ikke estimert hva dette vil koste.

Vedtaket som innstilling fra Utvalg for plan og bygg - 25.03.2022

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Tønsberg stasjon planID 3803 20200199, datert den 28.02.2022 med følgende endringer i vedlagt kart og bestemmelser:

1. Plankart

1.1 Utvidelse av bestemmelsesområde

For å sikre anleggsadkomst via Erlandsens gate utvides plankartet med et nytt bestemmelsesområde angitt som Midlertidig bygg- og anleggsområde, # 3

2. Bestemmelser

2.1 I § 8.1 Midlertidig bygg- og anleggsområde, suppleres bestemmelse med # 3 som konsekvens av nytt område for Midlertidig bygg- og anleggsområde.

2.2 Følgende bestemmelse legges inn i § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.4 Rekkefølgekrav: Skjermingstiltak

Før midlertidig bygg- og anleggsområde innenfor # 3 kan benyttes til anleggstrafikk skal det gjennomføres avbøtende tiltak mot støy og innsyn for eiendommene 1009/134 og 1009/82 i samråd med grunneiere/festere.

2.3 I § 9.2 Rekkefølgekrav: Istandsettelse av areal for midlertidig arealbruk tilføyes:

Erlandsens gate i siste setning og avsnittet: For Erlandsens gate betyr dette tilbakeføring av hekk/gjerder til 2022-situasjon. etter siste punktum.

2.4 Følgende bestemmelse legges inn i § 3 Fellesbestemmelser

§ 3.15 Miljøoppfølging i anleggsfase (pbl. § 12-7 nr. 3)

a) Miljøoppfølgingsplan for denne reguleringsplanen skal sikre at føringer og krav for ytre miljø blir innarbeidet i prosjekteringen av tiltaket, og at hensynet til miljø blir ivaretatt og fulgt opp i alle prosjektets faser, inkludert prosjektering, utbygging og drift.

b) Anleggsarbeid skal gjennomføres i tråd med Bane NORs miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen.

Miljøoppfølgingsplan skal utarbeides i samsvar med NS 3466:2009 og tiltakshavers retningslinjer for en slik plan.

2.5 § 3.7 Støy endres fra:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2016 er dimensjonerende for støytiltak.

Det etableres støyskjerming som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A10112

til:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2021, tabell 2 er dimensjonerende for støytiltak.

Det etableres støyskjerming mot Lerches gate 4, 6 og 8 som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A-10112. Hvis det er nødvendig for å overholde anbefalte grenseverdier i T-1442/2021, skal det også tilbys støyreducerende tiltak for Farmannsveien 33 A/B/C og 35.

Støy i anleggsfasen

Grenseverdiene i Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), kapittel 6, med veileder M-2061 er gjeldende for hele anleggsperioden.

3. Andre dokumenter

3.1 Følgende avsnitt legges inn i Miljøoppfølgingsplanen

Ved anleggsarbeider som ligger nærmere stammen enn kronas utstrekning skal det iverksettes og dokumenteres gjennomført særlige tiltak for å ivareta røtter, rotsone og stamme. Nødvendige beskjæringstiltak i forbindelse med anlegg skal utføres av fagkyndige. Trærnes rotsoner skal beskyttes mot sammenpressing fra masselagring og overkjøring med tunge maskiner.

Deler av planID 3803 20120082 oppheves og det delegeres kommunedirektøren å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser.

Økonomiske konsekvenser

Vedtak av planen innebærer ingen økte årlige driftsutgifter. Ifm utskifting av vann og avløp i Lerches gate vil det påløpe kommunen investeringskostnader. Det er foreløpig ikke estimert hva dette vil koste.

1.2 Planens avgrensning utvides til å innbefatte bestemmelsesområde for Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #2 og #3.

1.3 Innenfor Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #2 legges det inn boligbebyggelse i samsvar med kommuneplanens areadel.

1.4 Innenfor Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #3 legges det inn boligbebyggelse, vei og kombinert bebyggelse og anleggsformål i samsvar med kommuneplanens areadel og kommunedelplan for sentrum.

2.5 Følgende bestemmelse legges inn under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.2 Boligbebyggelse

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

§ 4.3 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

2.5 Følgende bestemmelse legges inn under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.12 Vei

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

25.03.2022 Utvalg for plan og bygg:

Møtebehandling:

Protokolltilførsel fra FrP, foreslått av Trond Ekstrøm, Fremskrittspartiet

Fremskrittspartiet er bekymret for antall bilparkeringsplasser herunder elbiler ut fra planbeskrivelsen punkt 3.4 og merknadsdokumentet punkt 1.2 blir for få ut i fra beregnet trafikkprognose. Dersom det er for få parkeringsplasser for bil så er FrP redd at konsekvensen blir at folk dropper Tønsberg jernbanestasjon og velger Skoppum- eller Holmestrand stasjon for å ta toget derfra. Spesielt er vi bekymret for at det kan være avgjørende for reisende som bor nord for Tønsberg sentrum. FrP ber om at parkeringshus blir vurdert på nytt.

Tilleggsforslag, foreslått av Kjell Anders Lier, Miljøpartiet De Grønne

1.2 Planens avgrensning utvides til å innbefatte bestemmelsesområde for Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #2 og #3.

1.3 Innenfor Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #2 legges det inn boligbebyggelse i samsvar med kommuneplanens areadel.

1.4 Innenfor Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #3 legges det inn boligbebyggelse, vei og kombinert bebyggelse og anleggsformål i samsvar med kommuneplanens areadel og kommunedelplan for sentrum.

2.5 Følgende bestemmelse legges inn under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.2 Boligbebyggelse

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

§ 4.3 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

2.5 Følgende bestemmelse legges inn under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.12 Vei

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

Trond Ekstrøm (FRP) ønsket at følgende følger saken som en protokolltilførsel:

Fremskrittspartiet er bekymret for antall bilparkeringsplasser herunder elbiler ut fra planbeskrivelsen punkt 3.4 og merknadsdokumentet punkt 1.2 blir for få ut i fra beregnet trafikkprognose. Dersom det er for få parkeringsplasser for bil så er FrP redd at konsekvensen blir at folk dropper Tønsberg jernbanestasjon og velger Skoppum- eller Holmestrand stasjon for å ta toget derfra. Spesielt er vi bekymret for at det kan være avgjørende for reisende som bor nord for Tønsberg sentrum. FrP ber om at parkeringshus blir vurdert på nytt.

Votering:

Kommunedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fra Lier (MDG) ble enstemmig vedtatt.

UPB- 042/22 Vedtak:

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12 vedtas detaljregulering av Tønsberg stasjon planID 3803 20200199, datert den 28.02.2022 med følgende endringer i vedlagt kart og bestemmelser:

1. Plankart

1.1 Utvidelse av bestemmelsesområde

For å sikre anleggsadkomst via Erlandsens gate utvides plankartet med et nytt bestemmelsesområde angitt som Midlertidig bygg- og anleggsområde, # 3

2. Bestemmelser

2.1 I § 8.1 Midlertidig bygg- og anleggsområde, suppleres bestemmelse med # 3 som konsekvens av nytt område for Midlertidig bygg- og anleggsområde.

2.2 Følgende bestemmelse legges inn i § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.4 Rekkefølgekrav: Skjermingstiltak

Før midlertidig bygg- og anleggsområde innenfor # 3 kan benyttes til anleggstrafikk skal det gjennomføres avbøtende tiltak mot støy og innsyn for eiendommene 1009/134 og 1009/82 i samråd med grunneiere/festere.

2.3 I § 9.2 Rekkefølgekrav: Istandsettelse av areal for midlertidig arealbruk tilføyes:

Erlandsens gate i siste setning og avsnittet: For Erlandsens gate betyr dette tilbakeføring av hekk/gjerder til 2022-situasjon. etter siste punktum.

2.4 Følgende bestemmelse legges inn i § 3 Fellesbestemmelser

§ 3.15 Miljøoppfølging i anleggsfase (pbl. § 12-7 nr. 3)

a) Miljøoppfølgingsplan for denne reguleringsplanen skal sikre at føringer og krav for ytre miljø blir innarbeidet i prosjekteringen av tiltaket, og at hensynet til miljø blir ivaretatt og fulgt opp i alle prosjektets faser, inkludert prosjektering, utbygging og drift.

b) Anleggsarbeid skal gjennomføres i tråd med Bane NORs miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Miljøoppfølgingsplan skal utarbeides i samsvar med NS 3466:2009 og tiltakshavers retningslinjer for en slik plan.

2.5 § 3.7 Støy endres fra:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2016 er dimensjonerende for støytiltak.

Det etableres støyskjerming som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A10112

til:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2021, tabell 2 er dimensjonerende for støytiltak.

Det etableres støyskjerming mot Lerches gate 4, 6 og 8 som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A-10112. Hvis det er nødvendig for å overholde anbefalte grenseverdier i T-1442/2021, skal det også tilbys støyreducerende tiltak for Farmannsveien 33 A/B/C og 35.

Støy i anleggsfasen

Grenseverdiene i Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), kapittel 6, med veileder M-2061 er gjeldende for hele anleggsperioden.

3. Andre dokumenter

3.1 Følgende avsnitt legges inn i Miljøoppfølgingsplanen

Ved anleggsarbeider som ligger nærmere stammen enn kronas utstrekning skal det iverksettes og dokumenteres gjennomført særlige tiltak for å ivareta røtter, rotsone og stamme. Nødvendige beskjæringstiltak i forbindelse med anlegg skal utføres av fagkyndige. Trærnes rotsoner skal beskyttes mot sammenpressing fra masselagring og overkjøring med tunge maskiner.

Deler av planID 3803 20120082 oppheves og det delegeres kommunedirektøren å gjøre nødvendige endringer i kart og bestemmelser.

Økonomiske konsekvenser

Vedtaket av planen innebærer ingen økte årlige driftsutgifter. Ifm utskifting av vann og avløp i Lerches gate vil det påløpe kommunen investeringskostnader. Det er foreløpig ikke estimert hva dette vil koste.

1.2 Planens avgrensning utvides til å innbefatte bestemmelsesområde for Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #2 og #3.

1.3 Innenfor Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #2 legges det inn boligbebyggelse i samsvar med kommuneplanens areadel.

1.4 Innenfor Midlertidig bygg- og anleggsområde merket #3 legges det inn boligbebyggelse, vei og kombinert bebyggelse og anleggsformål i samsvar med kommuneplanens areadel og kommunedelplan for sentrum.

2.5 Følgende bestemmelse legges inn under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.2 Boligbebyggelse

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

§ 4.3 Kombinert bebyggelse- og anleggsformål

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

2.5 Følgende bestemmelse legges inn under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.12 Vei

Når midlertidig bygge- og anleggsområde opphører, opphører også arealformålet og det er det den til enhver tid gjeldende plan for området som gjelder.

1. Sammendrag:

Bane Nor har utarbeidet forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon. Hensikten med planen er å tilrettelegge for utvidet togkapasitet og oppgradering av Tønsberg jernbanestasjon med sporområde, plattformer og tilhørende infrastruktur. Tilhørende infrastruktur er areal for parkering, atkomst til og fra plattformer/stasjonen, grøntområder, beplantning, og tekniske installasjoner.

Vedtak 1. gangsbehandling

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av UPB i møte 27.08.2021, utvalgssak 174/21 på følgende vilkår og med følgende endringer:

Forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon datert 10.06.2021, PlanID 3803 20200199, legges iht. plan og bygningslovens § 12-11 ut til offentlig ettersyn med følgende endringer og på følgende vilkår:

1. Endringer plankart

1.1 I plankartet innarbeides hensynssonen «Bevaring av kulturmiljø» H570 over brufundament lengst nord i planområdet.

1.2 Annet veiformål grøntareal merket SVG i plankart endres til uteoppholdsareal – lekeplass formålkode 1610 i nord og grønnstruktur – park formålkode 3050 i sør. Områdene forblir offentlig.

1.3 Planavgrensning justeres slik at bestemmelsesområdet «Midlertidig rigg- og anleggsområde, #1» over boligformål legges utenfor planavgrensningen.

1.4 Kombinert formål samferdsel

Én mindre sone av gang-/ sykkelveien merket SGS, utenfor innkjøringen til parkeringsområde merket SPP, innenfor innkjøring til parkering Bjørn Farmannstomta, endres til kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastruktur traséer, formålkode 2800.

1.5 I plankartet nummereres bestemmelsesområdene fortløpende.

2. Endringer bestemmelser

2.1 I § 3.6 Visuell utforming tilføyes:

Belysning skal ta hensyn til omgivelsene ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp lufta, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.

2.2 I § 9 Rekkefølgebestemmelser tilføyes:

§ 9.3 Rekkefølgekrav: Adkomst

Før utvidet togkapasitet på stasjonen kan tas i bruk skal det opparbeides ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonen. Adkomsten skal innbefatte kiss-and-ride-løsning og adkomst for gående og syklende.

2.3 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.12 Sykkelparkering

Det skal opparbeides minimum 110 sykkeloppstillingsplasser innenfor planområdet. Sykkelparkeringen skal ha tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Deler av oppstillingsplassene kan etableres som sykkelhotell.

2.4 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.13 Geoteknikk

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.

2.5 I § 7 Hensynssoner tilføyes:

§ 7.2 Bevaring av kulturmiljø H570 (pbl. §11-8 c)

Brufundamentene med mur og betong skal bevares. Nødvendige behov for endringer kan gjennomføres, men bruas uttrykksmessige form skal ivaretas.

2.6 Ny bestemmelse under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.1 Lekeplass

Areal med formål lekeplass er offentlig.

2.7 Ny bestemmelse under § 6 Grønnstruktur

§ 6.2 Park

Areal med formål park er offentlig.

2.8 Bestemmelse § 4.1 Boligbebyggelse slettes.

2.9 Ny bestemmelse under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.11 Kjørbar gang-/sykkelvei

Areal er offentlig og omfatter eksisterende gang- og sykkelvei.

2.10 Ny bestemmelse under § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.3 Rekkefølgekrav: sykkelparkering

Sykkelparkering jf. § 3.12 skal ferdigstilles før utvidet togkapasitet på stasjonen tas i bruk.

2.11 Miljøoppfølgingsprogram (Mop) må konkretiserer hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård ifm. Byggefasen.

3. Vilkår

3.1 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal illustrasjonsplan suppleres med illustrasjoner av støyskjerm og bestemmelser til utforming.

3.2 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal det framlegges dokumentasjon som viser at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig områdestabilitet.

Planbeskrivelse oppdateres i henhold til vedtak før den legges ut til offentlig ettersyn.

Som følge av planforslaget vil deler av reguleringsplan for Eckersbergsgaten 4 og Lerches gate 1, planID 3803 20130082 bli opphevet.

Dette legges inn som ny bestemmelse under fellesbestemmelser:

«I den videre planleggingen av stasjonsområdet skal en legge til rette for knutepunktutvikling som muliggjør smidig overganger mellom kollektivtransportmidler og mikromobilitetsløsninger uavhengig om det blir Møllegaten eller Tollbodgaten som blir framtidig kollektivakse.»

Oppfølging av vilkår

Vilkår punkt 3.1 og 3.2 er fulgt opp før offentlig ettersyn.

Vilkår 2.11 er innarbeidet i vedlagt Miljøoppfølgingsprogram.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 27.08.2021 – 22.11.2021. Det ble varslet utvidelse av planområdet etter ordinær høring med høringsfrist 22.02.2022. Bakgrunnen for utvidelsen var behovet for ny anleggsadkomst.

Det kom inn til sammen 15 høringsuttalelser.

Uttalelsene kom fra myndigheter og naboer og dreide seg i hovedsak om:

Myndigheter

1. Ønsker ikke økt trafikk til stasjonen fra Stenmalveien da fylkesveien allerede har kapasitetsutfordringer.
2. Planen bør sikre etablering av sykkelhotell i planforslaget.

3. Det er viktig å etablere gode frisiktsoner i krysset fv. 325 Stenmalveien x Erlandsens gate, som forhindrer sammenstøt mellom myke trafikanter og kjørende.
4. Ønsker å se miljøoppfølgingsplanen forankret i planbestemmelsene
5. Savner at planen sikrer enten at det skal benyttes bevegelige kryss (type sporveksler som støyer mindre), eller støyskjerming mot boligene i Farmannsveien.
6. Det er registrert et svært viktig friluftsområde (leke- og rekreasjonsområde). Dette området må hensyntas, og sikkerheten til brukere av området (særlig barn og unge) må bli ivaretatt.

Naboer og andre

- Hvorfor inngår ikke arealene på østsiden og vestsiden av stasjonen i reguleringsplanen for stasjonen?
- Hvorfor bygges stasjonen om før det er bestemt hva som skal skje med sporet mellom Tønsberg og Stokke?
- Hvorfor kan ikke kapasiteten for pendlerparkeringen økes?
- Blir det tilrettelagt for av- og påstigning (kiss & ride) på østsiden av stasjonen?
- Vil trafikken i boligområde på østsiden av stasjonen øke?
- Hvorfor er ikke planovergangen og planfri kryssing omfattet av planforslaget?
- Hvorfor må anleggstrafikk gå gjennom boligkanten Erlandsens gate og hvor omfattende er trafikken?

Kommunedirektøren anbefaler å ta til følge:

- krav om frisiktzone Erlandsens gate
- forankring av Miljøoppfølgingsplan i bestemmelsene
- justering av støybestemmelser

Kommunedirektøren anbefaler ikke å ta innspillet til følge:

- at planforslaget bør sikre at det etableres sykkelhotell. Dette begrunnes med at det allerede ligger et sykkelhotell innenfor stasjonsområdet og fordi dette bedre kan vurderes ifm. knutepunktsutvikling av stasjonsområdet der hele stasjonsarealet er med.
- at Harbitz gate bør inngå som anleggsadkomst. Dette begrunnes først og fremst med trafiksikkerhet.

For øvrig innspill anser kommunedirektøren at dette er godt redegjort for i saksframlegget.

Planen anbefales vedtatt i samsvar med kommunedirektørens innstilling.

Vedlegg:

Plankart

Bestemmelser

Planbeskrivelse

Miljøoppfølgingsplan

Merknadsdokument av Bane Nor

EIERFORM-forslag

Detaljregulering Tønsberg Stasjon - planID 3803 20200199 - 1. gangsbehandling

UVB-72-A-10112_00B_Illustrasjonsplan.PDF

Trafikale vurderinger

ROS-analyse

4. Innledning – hva saken gjelder:

Saksfremlegg fra 1.gangsbehandling med planstatus, faktagrunnlag og planbeskrivelse (samt konsekvensutredning) ligger som vedlegg til dette saksfremlegget. Kommunedirektøren henviser til dette for beskrivelser av planforslaget, utfyllende vurderinger og konsekvenser.

Saksfremlegget til 2. gangsbehandling omhandler offentlig ettersyn, innkomne merknader/innsigelser, forslag til løsninger og videre behandling.

5. Kortversjon fra 1.gangsbehandling

Bane NOR fremmer forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon. Hensikten med planen er å tilrettelegge for utvidet togkapasitet og oppgradering av Tønsberg jernbanestasjon med sporområde, plattformer og tilhørende infrastruktur. Tilhørende infrastruktur er areal for parkering, atkomst til og fra plattformer/ stasjonen, grøntområder, beplantning, og tekniske installasjoner.

Planområdet ligger sentralt nordvest for sentrumskjernen i byen og utgjør ca. 38 daa. Bruken av området gjenspeiles av at området også i dag er stasjonsområde. I tillegg til stasjonsfunksjoner som atkomst, sykkelparkering og venteareal (plattformer med lehus) inngår arealer som brukes til pendlerparkering. Innenfor planområdet ligger også flere næringsbygg som eies av Bane NOR. I kommuneplanens arealdel er området avsatt til bane- og veiformål. Området er båndlagt (H710_31) i

påvente av vedtak etter plan- og bygningsloven (fremtidig infrastruktur for veg og jernbane). Det kom inn 12 innspill til varsel om planoppstart. Fire fra offentlige myndigheter, tre fra lag og foreninger og fem fra naboer og grunneiere. Det ble behov for å utvide planområdet på to steder og i den forbindelse ble berørte parter direkte tilskrevet. Det ble avgitt tre høringsuttalelser i forbindelse med tilleggsvarslet, alle fra offentlige myndigheter.

Hovedtrekk fra uttalelsene:

- *Offentlig myndigheter har innspill på forhold som det må redegjøres for. Blant annet klimatilpasning, forurensning i grunn, trafikkikkerhet og trær innenfor naturtypeområdet Tønsberg gamle kirkegård med fredet eremittbille. Vestfold og Telemark fylkeskommune mener det må etablere en ny adkomst til jernbanestasjonen for å avlaste området omkring dagens adkomst samt krysset Grev Wedels gate x Jernbanegaten.*
- *Norges Blindforbundet og Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon Vestfold og Telemark og Hørselshemmedes landsforening avd. Tønsberg lokallag påpeker viktighetene av en universelt utformet stasjon mtp. hvor mange som faktisk har fysiske utfordringer*
- *Naboer og enkeltpersoner har merknader til trafikkavvikling i boligfeltet ved Frodeløkka, støy og solforhold. Det har også kommet innspill på at planarbeidet bør ligge i bero inntil en har avklart jernbanetraséen videre sørover. Spesielt mtp. løsning av planovergang for Halfdan Wilhelmsens alle.*

En hovedutfordring i denne planen har vært trafikkvurderingene mtp. dagens trafikk situasjon ved adkomst til stasjon og planovergang.

Kommunedirektøren anser at planforslaget har svart ut innspillene på en god måte og at nødvendige

forhold i hovedsak er innarbeidet i planforslaget. Kommunedirektøren har enkelte anbefalinger til mindre tilføyelser og justeringer, jf. kommunedirektørens innstilling.

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn med de endringene/vilkårene som fremgår av kommunedirektørens innstilling.

6. Rettslig grunnlag

Plan- og bygningsloven §§ 12–10, 12-11 og 12-12, behandling og vedtak av reguleringsplan.

7. Politisk behandling

Detaljregulering for Tønsberg stasjon, planID 3803 20200199, ble 1. gangsbehandlet i UPB den 27.08.2021, saknr 174/21.

Følgende vedtak ble fattet:

Forslag til detaljregulering av Tønsberg stasjon datert 10.06.2021, PlanID 3803 20200199, legges iht. plan og bygningslovens § 12-11 ut til offentlig ettersyn med følgende endringer og på følgende vilkår:

1. Endringer plankart

1.1 I plankartet innarbeides hensynssonen «Bevaring av kulturmiljø» H570 over brufundament lengst nord i planområdet.

1.2 Annet veiformål grøntareal merket SVG i plankart endres til uteoppholdsareal – lekeplass formålskode 1610 i nord og grønnstruktur – park formålskode 3050 i sør. Områdene forblir offentlig.

1.3 Planavgrensning justeres slik at bestemmelsesområdet «Midlertidig rigg- og anleggsområde, #1» over boligformål legges utenfor planavgrensningen.

1.4 Kombinert formål samferdsel

En mindre sone av gang-/ sykkelveien merket SGS, utenfor innkjøringen til parkeringsområde merket SPP, innenfor innkjøring til parkering Bjørn Farmannstomta, endres til kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastruktur traséer, formålskode 2800.

1.5 I plankartet nummereres bestemmelsesområdene fortløpende.

2. Endringer bestemmelser

2.1 I § 3.6 Visuell utforming tilføyes:

Belysning skal ta hensyn til omgivelsene ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp lufta, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.

2.2 I § 9 Rekkefølgebestemmelser tilføyes:

§ 9.3 Rekkefølgekrav: Adkomst

Før utvidet togkapasitet på stasjonen kan tas i bruk skal det opparbeides ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonen. Adkomsten skal innbefatte kiss-and-ride-løsning og adkomst for gående og syklende.

2.3 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.12 Sykkelparkering

Det skal opparbeides minimum 110 sykkeloppstillingsplasser innenfor planområdet.

Sykkelparkeringen skal ha tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Deler av oppstillingsplassene kan etableres som sykkelhotell.

2.4 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes:

§ 3.13 Geoteknikk

Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.

2.5 I § 7 Hensynssoner tilføyes:

§ 7.2 Bevaring av kulturmiljø H570 (pbl. §11-8 c)

Brufundamentene med mur og betong skal bevares. Nødvendige behov for endringer kan gjennomføres, men bruas uttryksmessige form skal ivaretas.

2.6 Ny bestemmelser under § 4 Bebyggelse og anlegg

§ 4.1 Lekeplass

Areal med formål lekeplass er offentlig.

2.7 Ny bestemmelser under § 6 Grønnstruktur

§ 6.2 Park

Areal med formål park er offentlig.

2.8 Bestemmelse § 4.1 Boligbebyggelse slettes.

2.9 Ny bestemmelse under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

§ 5.11 Kjørbar gang-/sykkelvei

Areal er offentlig og omfatter eksisterende gang- og sykkelvei.

2.10 Ny bestemmelse under § 9 Rekkefølgebestemmelser

§ 9.3 Rekkefølgekrav: sykkelparkering

Sykkelparkering jf. § 3.12 skal ferdigstilles før utvidet togkapasitet på stasjonen tas i bruk.

2.11 Miljøoppfølgingsprogram (Mop) må konkretiserer hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård ifm. Byggefase.

3. Vilkår

3.1 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal illustrasjonsplan suppleres med illustrasjoner av støyskjerm og bestemmelser til utforming.

3.2 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal det framlegges dokumentasjon som viser at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig områdestabilitet.

Planbeskrivelse oppdateres i henhold til vedtak før den legges ut til offentlig ettersyn.

Som følge av planforslaget vil deler av reguleringsplan for Eckersbergsgaten 4 og Lerches gate 1, planID 3803 20130082 bli opphevet.

Dette legges inn som ny bestemmelse under fellesbestemmelser:

«I den videre planleggingen av stasjonsområdet skal en legge til rette for knutepunktutvikling som muliggjør smidig overganger mellom kollektivtransportmidler og mikromobilitetsløsninger uavhengig om det blir Møllegaten eller Tollbodgaten som blir framtidig kollektivakse.»

Oppfølging av vilkår

Vilkår punkt 3.1 og 3.2 er fulgt opp før offentlig ettersyn.
Vilkår 2.11 er innarbeidet i vedlagt Miljøoppfølgingsprogram.

8. Uttalelser til offentlig ettersyn med kommunedirektørens kommentarer

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 27.08.2021 – 22.11.2021. Det ble varslet utvidelse av planområdet etter ordinær høring med høringsfrist den 22.02.2022. Behov for ny anleggsadkomst var bakgrunnen for utvidelse. Det kom inn totalt 15 høringsuttalelser. Flere uttalelser berører det samme tema og er svart ut innledningsvis.

8.1 Helhetlig utvikling av stasjonen

-Hvorfor inngår ikke arealene på østsiden og vestsiden av stasjonen i reguleringsplanen for stasjonen?

Stasjonen må bygges om for å ta i bruk det nye dobbeltsporet i 2025 slik at tog kan vende i Tønsberg. Det etableres også digitalt signalanlegg ERTMS og ny strømforsyning med mere. I utgangspunktet begrenses ombyggingen til eksisterende stasjonsområde innenfor Bane Nors eiendom.

Bruken av arealene rundt stasjonen avgjøres av kommunen som planmyndighet i framtidige planer. Det er nedfelt i kommuneplanens arealdel og byplanen for Tønsberg at det skal utarbeides en områdeplan for utvikling av et godt knutepunkt, dette innebærer vurdering av arealutnyttelse og andre funksjoner.

Hvorfor bygges stasjonen om før det er bestemt hva som skal skje med sporet mellom Tønsberg og Stokke?

Utbyggingen av Intercity må skje trinnvis slik at nye delstrekninger kan tas i bruk når de står ferdige og trafikken opprettholdes. Bane NOR venter på avklaringer fra samferdselsdepartementet og Jernbanedirektoratet om strekningene sør for Tønsberg. I mellomtiden kan det ikke utsettes å føre nytt dobbeltspor med nytt signalanlegg inn på Tønsberg stasjon.

Det tas hensyn til muligheten for å bruke stasjonen i framtiden som del av trinnvis utbygging av Vestfoldbanen. Tønsberg stasjon slik den bygges om, kan inngå i et fullt utbygd Vestfoldbane der enkeltspor i sløyfa beholdes.

8.2 Parkeringskapasitet på stasjonen og flytting av kollektivpunkt

-For dem som bruker bil til stasjonen vil eventuell overgang mellom buss og tog forlenge den totale reisetiden, og noen er avhengige av bil av andre grunner. Hvorfor kan ikke Bane NOR øke kapasiteten for pendlerparkeringen?

Bane NOR jobber for å forbedre togtilbudet til Tønsberg slik at trafikk som i dag skjer med bil hele veien til f.eks. Oslo flyttes over på jernbanen. Planforslaget opprettholder antallet parkeringsplasser, men vil ikke dekke hele etterspørselen etter å parkere på stasjonen.

Dette har sammenheng med at det er et ønske og et mål om at flest mulig benytter sykling, gåing og kollektiv til stasjonen. I tillegg er parkering plasskrevende og tilrettelegging for parkering må vurderes opp mot andre formål og funksjoner i knutepunktet. Dette er spesielt viktig i bysentrum som har begrensa arealer.

Kommunen har vedtatt å flytte kollektivterminalen til stasjonen og utarbeidet mobilitetsplan. Dette gjør overgangen fra buss smidigere.

8.3 Trafikk til stasjonen fra østsiden

-Vil trafikken i boligområde på østsiden av stasjonen øke?

Det er påregnelig at det blir mer aktivitet i området rundt stasjonen når togtilbudet forbedres og som en følge av at byen vokser. Dette til tross for at pendlerparkeringen opprettholdes med omtrent samme antall plasser som i dag. Det er imidlertid et mål at økningen skal tas gjennom sykkel, gange og kollektivtransport. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.2 og til planbeskrivelsen kap. 4.6 og 6.7.

-Blir det tilrettelagt for av- og påstigning (kiss & ride) på østsiden av stasjonen?

Planforslaget legger ikke til rette for av- og påstignings løsninger fra østsiden av stasjonen. I planforslaget er det lagt inn en rekkefølgekrav om opparbeidelse av ny adkomst for personbiler på vestsiden ved Slottsfjellmuseet. Det vil da være mulig å komme effektivt til stasjonen gjennom Frodeåstunnelen fra østlige bydeler.

8.4 Planovergangen og Halvdan Wilhelmsens Allé

-Hvorfor er ikke planovergangen og planfri kryssing omfattet av planforslaget?

Stasjonen må bygges om for å ta i bruk det nye dobbeltsporet fra nord i 2025 slik at tog kan vende i Tønsberg. Det etableres også digitalt signalanlegg ERTMS og ny strømforsyning med mere. I utgangspunktet begrenses ombyggingen til eksisterende stasjonsområde innenfor Bane NORs eiendom nord for planovergangen. Det vises til planbeskrivelsen kap. 4.6 og 6.7.

-Planovergangen oppleves som usikker og det er krevende når bommene går ned samtidig som det er trafikk til stasjonen.

Antallet tog som krysser planovergangen vil ikke øke. Det vil bli to nye avganger hver time som vender i Tønsberg uten at bommene går ned. Da vil trafikken til stasjonen fordeles over disse nye avgangene slik at stasjonen og vegenes kapasitet utnyttes bedre.

8.5 Anleggsadkomst i Erlandsens gate

-Hvorfor må anleggstrafikk gå gjennom bolig-gaten Erlandsens gate og hvor omfattende er trafikken?

I høringsforslaget lå det til grunn en midlertidig anleggsadkomst sør i området direkte til Stenmalveien via kommunens eiendom. I ettertid har kommunedirektøren sett at dette ikke er mulig grunnet mulig salg av denne tomten. Kommunen gikk derfor i dialog med Bane Nor og fylkeskommunen om å finne en ny alternativ anleggsadkomst. Erlandsens gate ble sett som det beste alternativet fordi de andre alternativene gir vesentlig lengre kjøring til hovedvei gjennom boligområde, noe som ikke er ønskelig.

Dette forutsetter at Erlandsens gate åpnes opp for toveis trafikk i anleggsperioden og at friskten utbedres midlertidig i krysset mot Stenmalveien. Bane NOR må fjerne hekker og gjerder inntil krysset i anleggsperioden. Disse blir gjenopprettet etter anleggsarbeidet er ferdig. Anleggstrafikken vil foregå fra tidlig 2023 til høsten 2025. Det vises til planbeskrivelsen kap. 4.22.

8.6 Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap, 18.10.2021

DSB involveres når det er nødvendig hvis plansaken gjelder etablert storulykkevirksomhet.

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

Kommunedirektørens kommentar

Tas til orientering.

8.7 Statens Vegvesen, 18.11.2021

1. Togkryssingen av Halfdan Wilhelmsens allé forårsaker uønskede hendelser, hvorav flere alvorlige. Dette er Bane NOR selvfølgelig klar over. Den økte togkapasiteten vil ikke føre til flere togkryssinger. Det er likevel ønskelig at det på sikt blir funnet en løsning på planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé. Det er viktig at den utformingen som den foreslåtte planen legger opp til, ikke vil være til hinder for en framtidig løsning for planovergangen.

Kommunedirektørens kommentar

1. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.1 og 8.4.

8.7 Vestfold og Telemark fylkeskommune, 22.11.2021

Samferdsel

1. Planen legger til rette for flere avganger og dermed også økt trafikk til og fra stasjonen. Det er et mål at trafikkveksten til og fra stasjonen tas på gange, sykkel og kollektiv, og det er derfor viktig å legge til rette for gode løsninger som gjør dette mest attraktivt.
2. Etter at planen ble varselet, har Tønsberg kommune i sin mobilitetsplan bestemt at ny kollektivterminal i Tønsberg skal lokaliseres i Jernbanegaten. Dette innebærer at dagens adkomst til stasjonen, ikke lenger er tilgjengelig for privatbiler. Dette er også bakgrunnen for at fylkeskommunene ba om at Bane NOR i sitt planarbeid, vurderte andre adkomstløsninger enn dagens adkomst fra Jernbanegaten. Gjennom god dialog med Bane NOR og Tønsberg kommune, er det landet på etablering av ny biladkomst til stasjonen fra fv. 3120 Farmannsveien. Kiss-and-ride skal også lokaliseres i den nye adkomsten fra Farmannsveien. Etablering av ny adkomst er lagt inn i planens rekkefølgekrav og må være etablert før utvidet togkapasitet er tatt i bruk. Det er pågående dialog mellom Bane NOR og fylkeskommunen om dimensjonering og utforming av adkomsten, når det er enighet om dette må det utarbeides detaljert byggeplan samt inngås gjennomføringsavtale mellom partene før den bygges.
3. Dagens adkomst fra øst via fv. 325 Stenmalveien og den kommunale Erlandsens gate videreføres som i dag, og forbeholdes adkomst til de eksisterende pendlerparkering. Fylkeskommunen ønsker ikke økt trafikk til stasjonen fra Stenmalveien da fylkesveien allerede har kapasitetsutfordringer.
4. Attraktiv og sikker sykkelparkering er et viktig tiltak for å øke sykkelandelen, og kun legge til rette for sykkelparkering under tak, er derfor ikke et godt nok tilbud. Krav om etablering av sykkelhotell burde derfor innarbeides i bestemmelsene.

Kulturarv

5. Vi viser til vår uttalelse til varsel. Kommunen har vurdert de nyere kulturminnene i området og regulerer brufundamentene i nord til bevaring. Vi anser at reguleringsbestemmelsene ivaretar kulturminnet og har ingen ytterligere merknader i saken.

Kommunedirektørens kommentar

1. Trafikken over Tønsberg stasjon er allerede høy og vil bli høyere. Kommunedirektøren mener imidlertid at flere avganger som fordeler trafikken, ny kiss and ride løsning på vestsiden, flere sykkelparkeringer og flytting av bussterminal til Jernbanegata vil legge til rette for gode løsninger som ivaretar det forholdet. Viser for øvrig til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.1.
2. Tas til orientering
3. Planforslaget legger ikke til rette for «Kiss and ride» løsning på østsiden. Det betyr imidlertid ikke at trafikken kan øke også her. Ved behov vil kommunen vurdere andre tiltak for å styre trafikken.
4. Eksisterende sykkelhotell på Tønsberg stasjon videreføres. Planforslaget åpner også for at det kan etableres sykkelparkering innenfor planområdet. Det kan være aktuelt å etablere sykkelhotell innenfor stasjonsområdet, men kommunedirektøren mener det er bedre å vurdere dette ifm. knutepunktutvikling av stasjonsområdet som skal ta for seg hele stasjonsområdet. Da kan også vurderes om dette er den beste løsningen mtp. sikkerhet mot tyveri.
5. Tas til orientering.

8.8 Vestfold og Telemark fylkeskommune 22.02.2022

1. Tilstrekkelig friskt er et av de viktigste trafiksikkerhetstiltakene vi har. Fv. 325 Stenmalveien er en viktig forbindelse mellom store boligområder og byen med mange arbeidsplasser. Den er derfor en av de viktigste gang- og sykkelaksene i Tønsberg. Det er derfor viktig å etablere gode frisktsoner i krysset fv. 325 Stenmalveien x Erlandsens gate, som forhindrer sammenstøt mellom myke trafikanter og kjørende. Frisktsonene må reguleres til hensynsoner i plankartet, samt at etablering av friskt må fremkomme av planens rekkefølgebestemmelser og knyttes til første igangsettingstillatelse innenfor området.

Kommunedirektørens kommentar

1. Viser kommunedirektørens vurderinger.

8.9 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark,

1. Statsforvalteren ønsker å se miljøoppfølgingsplanen forankret i planbestemmelsene, og å få en bekreftelse på dette før ny høringsfrist 15.01.2022. Miljøoppfølgingsplanen skal sikre flere av interessene Statsforvalteren er satt til å ivareta (naturmangfold, støy i anleggsfasen, forurensning, samfunnsikkerhet i anleggsfasen).
2. Statsforvalteren påpekte at det i vedtak fra UPB heter at miljøoppfølgingsplanen må konkretisere hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård i forbindelse med byggefasen. Statsforvalteren kan ikke se at dette ble oppdatert før planen ble sendt på høring, og lurer på hvordan vedtaket er tenkt fulgt opp.
3. Statsforvalteren viste til at det i fagrapporten for støy er utført beregninger for to typer sporkryss: ordinære kryss og bevegelig kryss. Ved bruk av bevegelig kryss blir det to boliger som får støynivå utover grenseverdiene (Lerches gate 6 og 8). Dersom det benyttes ordinære kryss, havner fem boligbygg utenfor grenseverdiene (Lerches gate 4, 6 og 8, samt Farmannsveien 35 og 33 A/B/C). Statsforvalteren savner at planen sikrer enten at det skal benyttes bevegelige kryss, eller støyskjerming mot boligene i Farmannsveien. Statsforvalteren spurte også om det er bevisst at det er vist til gammel støyretningslinje T-1442/2016 i planbestemmelsene.
4. Statsforvalteren savner en henvisning til forurensningsforskriftens kapittel 2 i planbestemmelse § 3.2 om grunnforurensning. Det var ingen innvendinger mot dette, selv om det ble diskutert om det er unødvendig å vise til lovverk som uansett gjelder. Bane NOR stilte spørsmål ved om det bør gis en mer detaljert henvisning, da kapittelinnstillingen i forskriften kan endre seg.
5. Statsforvalteren spurte om hendelse 8 i ROS-analysen, som omhandler utdaterte

beredskapsplaner for Jarlsbergtunnelen og Tønsberg stasjon, og oppdatering av disse.

Kommunedirektørens kommentar

1. Viser til kommunedirektørens vurderinger.
2. Viser til kommunedirektørens vurderinger.
3. Viser til kommunedirektørens vurderinger.
4. Prinsipielt så ønsker ikke kommunen å henvise til forskrift i bestemmelsene da dette er forhold som uansett skal ivaretas i henhold til forskrift. Innspillet tas ikke til følge.
5. I møte mellom Statsforvalteren, kommunen og Bane Nord redegjorte Bane Nor for beredskapsplanen og at denne først skal oppdateres når arbeidet er ferdigstilt, ikke på forhånd. Dette er noe Bane NOR gjør, og Jernbanetilsynet godkjenner planene. De får ikke kjøre tog hvis ikke dette er i orden. Statsforvalteren er informert og anser forholdet som ivaretatt.

8.10 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, 17.02.2022

1. Overvannshåndtering - På side 10 i notatet om overvannshåndtering, i avsnitt 3.5 om avrenning fra kommunal parkeringsplass, anbefales det at kommunen bør vurdere tiltak for å lede vannet fra parkeringsområdet ut til det tilgrensende grøntområdet som inkluderer naturtypeområdet Tønsberg gamle kirkegård. Dersom anbefalingen skal følges opp, må det først vurderes om tiltaket kan ha negativ påvirkning på trærne innenfor naturtypeområdet.
2. Samfunnsikkerhet - Statsforvalteren mottok 11.01.2022 oppdatert utredning om områdestabilitet for Tønsberg stasjon. Vi legger med dette til grunn at områdestabiliteten i tilknytning til planområdet blir tilfredsstillende ivaretatt, og viser ellers til NVE som fagmyndighet for skredfare.
3. Utvidelse av planområdet – Erlandsens gate - Statsforvalteren gjør oppmerksom på at det i tilknytning til vestre ende av Erlandsens gate er registrert et svært viktig friluftsområde (leke- og rekreasjonsområde). Dette området må hensyntas, og sikkerheten til brukere av området (særlig barn og unge) må bli ivaretatt.
4. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på den registrerte viktige naturtypen parklandskap (allé) nordøst for Erlandsens gate, på andre siden av Stenmalveien.

Kommunedirektørens kommentar

1. Kommunal parkeringsplass ligger utenfor planområdet og det vil ikke bli gjort endringer som påvirker tilgrensende grøntområdet.
2. Tas til orientering.
3. Det er i dag trafikk langs lekeplassen på Burmastien. I anleggsperioden vil imidlertid pendlerparkeringen stenges og Burmastien reserveres for gående og syklende. Samtidig fjernes gateparkering i Erlandsens gate og adkomsten flyttes til Bane NORs eiendom via «Såpa» i anleggsperioden. Dette vil også bli den permanente adkomstløsningen. Kommunedirektøren anser at trafikken i området blir lavere i anleggsperioden og at situasjonen blir mer oversiktlig da anleggstrafikk ikke vil svinge langs lekeplassen og gateparkering fjernes. Kommunedirektøren anser at sikkerheten for barn og unge er tilstrekkelig ivaretatt.
4. Tas til orientering.

8.11 Lede AS, 13.12.2021

1. Nettselskapet gjør oppmerksom på at det er eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet som det må tas hensyn til. For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en eller flere nye nettstasjoner. Dette er avhengig av effektbehovet til

planområdet. Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har.

Kommunedirektørens kommentar

- Tas til orientering. Bane NOR opplyser at de er i dialog med nettselskapene og ledningseiere i området i prosjekteringen.

8.12 Norges vassdrag- og energidirektorat, 14.02.2022

1. Områdestabilitet og kvikkleire - I notatet «Utredning av områdestabilitet Tønsberg stasjon» datert 28.09.2021, utarbeidet av Vianova(Geovita), ble det registrert mulige utløpsområder som ville kunne berøre planområdet. Det har under høringsperioden blitt utført videre grunnundersøkelser og vurderinger av skredfaren. NVE er blitt forelagt dette i møte og oversendelse av rapport datert 11.01.2022. Disse nyere undersøkelsene viser at planområdet ikke ligger i utløpsområde. NVE tar dette til etterretning. Disse nyere undersøkelsene viser at planområdet ikke ligger i utløpsområde. NVE tar dette til etterretning.
2. Overvann/flom - Vi ser at det er utarbeidet et notat om overvanns-håndtering, datert 10.12.2020, utarbeidet av Vianova. Overvannssystemet baseres på lokal infiltrasjon og åpen fordrøyning med overløp til kommunalt nett. I henhold til Tønsberg kommunes overvannsveileder skal avrenning fra hhv. 2 års- og 25 års nedbørshendelser fanges opp og infiltreres, forsinkes og fordrøyes i størst mulig grad. Ved større nedbørshendelser sikres avrenning ved å bevare eksisterende flomveier. Vi minner om at det i «Statlige planretningslinjer og klima- og energiplanlegging og klimatilpasning» legges vekt på at naturbaserte løsninger bør legges til grunn. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.

Kommunedirektørens kommentar

1. Tas til orientering.
2. Tas til følge. Overvann er prosjektert i samarbeid med kommunalteknikk. Fagrapporter om overvann og anleggsvann er oppdatert etter høring.

8.13 Rådet for personer med funksjonsnedsettelse

Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i Tønsberg kommune har et par punkter som bør tas i betraktning vedrørende tilgjengeligheten på stasjonen.

1. Heving av perrong / eventuelt senkning av spor. Sånn at man får trinnfri inngang på togene.
2. Hadde også vært fint å kunne fått en tilgjengelig utgang på (øst-/sykehussiden) av stasjonen)
3. I dag er det vanskelig å komme inn på stasjonsbygningen da dørene er vanskelig å komme inn gjennom.
4. Enkel adgang til annen kollektiv transport.

Kommunedirektørens kommentar

1. Bane NOR opplyser at det vil bygge plattformene med trinnfri inngang til togene.
2. Bane NOR opplyser at det vil bygges heis på østsiden og ramper til plattformene.
3. Stasjonsbygget ligger utenfor planområdet og stasjonsbygningen vil ikke bli endret i dette prosjektet.
4. Fylkeskommunen og kommunen planlegger bedre overgang mellom buss og tog i framtiden ved å flytte busstopp nærmere stasjonen.

8.14 Arvid Gyth-Deli, 14.10.2021

1. Foreslår å la jernbanetraseen gå inn i Frodeåstunellen fra nord og gjøre en svak sving mot høyre slik at tunellen kommer ut med retning mot Sem. Ny jernbanestasjon i Tønsberg vil da ligge inne i fjellet som i Holmestrand, eller den kan bygges umiddelbart utenfor. Den buen som bygges i fjellet vil ha en fartsreduksjon, men det forsinker ikke da toget uansett skal stoppe. Reisetiden for de som kommer sydfra eller skal sydover vil bli noe redusert. En annen fordel er også at det blir frigitt et ikke ubetydelig areal der jernbanen ligger i dag. Her vil det bli plass til større parkeringsareal som gjør at folk som bor et stykke ut fra sentrum vil kunne velge toget fremfor bilen videre. Tønsberg vil bli en mye fredeligere by med mindre trafikkproblemer og støy når jernbanesløyfa gjennom byen blir borte. Byen vil fremstå som mere fremtidsrettet og miljøvennlig.
2. Ny rutebilstasjon kan flyttes ned på nåværende jernbanestasjonsområdet som jeg mener vil gi en vesentlig bedre situasjon for bussene. Det vil også gi en større nærhet til ny jernbanestasjon uansett hvor du kommer i fra rund Tønsberg. Vil det da være med på at folk velger buss og tog framfor bilen.

Kommunedirektørens kommentar

1. Det er ikke en del av dette prosjektet å vurdere nye traseer eller stasjonsplasseringer. Hensikten med planen er å legge til rette for at stasjonsområdet kan ha flere togavganger ifm. ferdigstillelse av dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg. Viser for øvrig til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.1.
2. Fylkeskommunen og kommunen har besluttet å flytte kollektivterminalen til stasjonen. Dette vil føre til en smidigere overgang mellom buss og tog som igjen vil kunne redusere bilbruken. Flere togavganger vil lette overgangen mellom buss og tog og kunne redusere behovet for bilbruk. Viser for øvrig til kommunedirektørens kommentar punkt 8.2.

8.15 Cathrine Fosse 22.11.2021

Positiv til flere avganger og kortere reisetid. Mener det må ses på stasjonen som helhet.

1. Ny innkjøring på vestsiden og trafikkavvikling på stasjonsområdet - Trafikken inne på stasjonsområdet er ganske kaotisk. Trafikken bør ledes i en retning, innkjøring i en ende og utkjøring i en annen ende. Det er problematisk at ny adkomst og arealdisponering av østsiden ikke er en del av planområdet fordi det vil få stor betydning for brukbarheten av stasjonsområdet som helhet.
2. Flere pendlerparkeringsplasser - Det er en politisk målsetning å redusere biltrafikken så mye som mulig. Da kan det umiddelbart virke noe underlig å foreslå at det skal legges til rette for flere parkeringsplasser. Det er urealistisk at all passasjervekst skal skje gjennom buss, sykkel og gange. Ut ifra egne observasjoner reiser de fleste fra Tønsberg til Oslo-området. Det betyr at reisetiden i utgangspunktet er lang – også etter 2025. Ved å erstatte en kort biltur til stasjonen med en vesentlig lengre busstur, kan tog fort fremstå som et lite attraktivt alternativ til bil. Risikerer vi nå å bruke mange milliarder kroner på nye dobbeltspor og nytt stasjonsområde for å redusere reisetiden med tog, men samtidig øke reisetiden til og fra stasjonen tilsvarende? Uinteressant hvordan transporttiden fordeler seg på de ulike transportmidlene, opptatt av om jeg rekker hjem til middag.
3. Pendlerparkeringsplasser på vestsiden - Mot vest og nord har Bane NOR kontorer i brakker og ansattparkering. Jeg antar Bane NOR sine ansatte kan ta toget til jobb? Disse funksjonene bør i så fall kunne flyttes til nye Skoppum stasjon for å frigjøre plass til pendlerparkering. Innkjøring kan skje fra nord (ved prix). Det gjør det mulig å komme via Frodeåstunellen og antall kryssinger over planovergangen reduseres. Ved å flytte hovedtyngden av trafikken hit, reduseres også belastningen for de nærmeste naboene på østsiden.
4. Hovedsporet på vestsiden - Hovedsporet bør ligge på vestsiden. Dette er den siden bussen stopper på i dag og det vil fremdeles være den siden bussen stopper på dersom busstasjonen

flyttes. Dette er også sentrumssiden og dermed vil det være mest fottrafikk fra denne siden.

Kommunedirektørens kommentar

1. Kommunedirektøren er enig at trafikkavviklingen rundt stasjonsområdet til tider er kaotisk. I planforslaget er det lagt inn rekkefølgebestemmelse om at det skal etableres ny adkomst for personbiltrafikk, såkalt «kiss and ride» løsning. Da får en skilt biltrafikken fra gange- og sykkel- og kollektivtrafikk. Flere togavganger vil lette overgangen mellom buss og tog og kunne redusere behovet for bilbruk. I tillegg har fylkeskommunen og kommunen besluttet å flytte kollektivterminalen til stasjonen. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.2.
2. Pendlerparkeringen opprettholdes med omtrent samme antall plasser som i dag. Bane NOR jobber for å forbedre togtilbudet til Tønsberg og overføre trafikk som i dag skjer med bil hele veien til f.eks. Oslo. Fylkeskommunen og kommunen jobber for å forbedre reiser videre lokalt til og fra stasjonen. Viser forøvrig til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.2.
3. Bane NORs brakkerigg har tillatelse til å stå til 2026. Angående planlegging av parkering i knutepunkter vises det til kommunedirektørens kommentar punkt 8.2.
4. Kommunedirektøren synes dette er et relevant spm., men opplyser at dette ikke et forhold som styres av en reguleringsplan. Bane Nor har svart ut spørsmålet som følger: På dobbeltsporet blir det høyrekjøring som hovedprinsipp. Tog som vender stopper på midtplattformen. Togene vil derfor i liten grad kunne gå fra en «hovedplattform» i begge retninger.

8.16 Eirill Gusland, Harbitzgate 1, 21.11.2021

1. Innvending mot at boligområdet i Frodeløkka hvor det er tenkt adkomst til og fra pendlerparkeringen og hvor det også kommer til å bli av-/på stigning med folk som blir kjørt til/fra togstasjonen (“Kiss and ride” og drosjer) blir brukt til dette formålet. Det er i dag altfor mye trafikk i gatene og det kommer til å bli en god del mer etter at stasjonsområdet blir ferdig med flere spor, spesielt pga. spor 4 på østsiden.

Her er to forslag i prioritert rekkefølge:

2. Rundkjøring i Halfdan Wilhelmsens allé krysset med inn- og utkjøring til pendlerparkeringen.
3. Inn- og utkjøring til pendlerparkeringen og til “Kiss and ride” og drosjer via Erlandsens gate.

Grunner til at planforslaget burde løses på en bedre måte:

4. Viktig å unngå mye trafikk i et boligområde hvor det bor barnefamilier og er lekeplass, slik at folk har lyst til å bo der og vil trives. Da vil det også være attraktivt for barnefamilier i fremtiden. Det er i dag ekstremt mye trafikk i høy fart, spesielt i Erlandsens gate, Harbitz gate og Frodegaten. Tiltak: fartshumper i Erlandsens gate, Harbitz gate og Frodegaten.
5. Siden spor 4 til/fra Oslo (og senere til/fra Skien) kommer til å bli på østsiden vil det i tillegg bli mye mer trafikk i Frodeløkka pga. “Kiss and ride” og drosjer. Da blir det både enklere og kortere for alle som kommer fra østsiden å kjøre ned Erlandsens gate enn å kjøre rundt til Vestsiden.
6. Inn/utkjøringen Stenmalveien - Eckersbergs gate er i dag veldig kronglete og vil derfor mest sannsynlig ikke bli brukt like mye. Svingen er veldig trang og krapp, og lyskrysset i Eckersbergs gate - Farmandsveien gjør det også mindre attraktivt å kjøre den veien for å komme til hoved innkjøringen på vestsiden.
7. Det er vanskelig og uoversiktlig (pga. biler, syklende og fotgjengere) å komme ut av sidegatene Harbitz gate, Frodegaten og Hougens gate, spesielt hvis man skal fra Harbitz gate mot Eik eller Frodegaten/Hougens gate mot Slottsfjellet, dette kan skape farlige situasjoner og køer.
8. Viktig å unngå farlige kryss og overganger for gående og syklende hvor det er og kommer til å bli mye trafikk (se tegning og forklaring på side 2). Tiltak: gangfelt
9. Det er behov for utbedring i Halfdan Wilhelmsens allé krysset og dette kan løses med f.eks. en

rundkjøring for mye bedre flyt til sykehuset, Stenmalveien, over togovergangen og til/fra pendlerparkeringen. Ved å bygge en tunnel under bakken til tog med bilvei over unngår man bommer og trafikkstans ved togovergangen.

Løsningen med rundkjøring vil ikke berøre et boligområde og siden Tønsberg kommune eier tomten hvor det kan bygges en rundkjøring og hvor det allerede er parkering blir det både enklere, mindre kostbart og samtidig blir ikke et boligområde berørt.

10. På grunn av mye støy i tomrommet mellom næringsbygget og Lerches gate 8 burde støyskjermen være helt til næringsbygget med "Såpa". Den burde i tillegg være så lang som mulig bort til jernbanebrua over Eckersbergs gate. Viktig at den er sammenhengende. Se kart på neste side.

Kommunedirektørens vurdering

1. Planforslaget legger ikke til rette for «Kiss and ride» løsning på østsiden og pendlerparkeringen er omtrent om i dag. Det betyr imidlertid ikke at trafikken også på østsiden vil kunne øke. For å hindre mer personbiltrafikk vises det til kommunedirektørens kommentar under punktene 8.2 og 8.5.
2. Forslagene til endring er utenfor planområdet for ombygging av stasjonen og vil ikke bli vurdert i denne planen.
3. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.3.
4. Bekymring rundt trafiksikkerhet blir formidlet til kommunalteknikk som er vegmyndighet i kommunen.
5. Det er ikke ønskelig med mye trafikk inn i boligområdet Frodeløkka. Derfor legger ikke planforslaget opp til en kiss and ride løsning her. I planforslaget er det imidlertid lagt inn rekkefølgebestemmelse om at det skal etableres ny adkomst for personbiltrafikk (kiss and ride) for å skille personbiltrafikk fra myke trafikanter, buss og drosje. Flere togavganger og smidig overgang mellom buss og tog skal være med å redusere behovet for bilbruk.
6. Tas til orientering
7. Bekymring rundt trafiksikkerhet/utkjøring Harbitz gate, Frodegaten og Hougens gate blir formidlet videre til kommunalteknikk som er vegmyndighet i kommunen.
8. Bekymring rundt trafiksikkerhet blir formidlet til kommunalteknikk som er vegmyndighet i kommunen.
9. Viser til kommunedirektørens kommentar under punktene 8.1 og 8.4.
10. Planforslaget legger støyretningslinjen og beregninger av støy i Støyrapporten til grunn for etablering av støyskjerm. Disse viser at det ikke er behov for støyskjerm i dette området. Innspillet tas ikke til følge.

8.17 Terje Børresen, Holsts gate 1, 13.12.2021

1. Spor 4 med flere avganger i timen kommer vesentlig nærmere boligene i Lerches gate enn det sporet som benyttes i dag, derved blir også støyen høyere. Børresen ønsker derfor at støyskjermen forlenges forbi Holsts gate. Dette av to grunner: åpenbart p.g.a støyreduksjon – samt å holde det brune støvet fra toghjul og bremses inne på Bane Nords område. Her er det også planlagt en sporskifter. Det finnes forøvrig en støyskjerming på nordsiden av jernbanebroen (nordsiden av Eckersbergs gate) på tross av at boligen er lengre unna.
2. Bane Nor er oppmerksom på at grunnen i området i stort er leire med kun et tynt lag matjord. Det betyr særlig omsorg for drenering under graving og utbygging av diverse vannledninger. (her er ledningsnett ikke dimensjonert til å håndtere vannmengden ved kraftig regn. Vestfoldbanen ønsker midlertidig erverv av Børresens hage. I det gjeldende arealet er det både hovedkran/inntak og septikk/kloakk. Det er nylig gjort utbedringer for drenering for hanskes med større nedbørsmengder. Børresen ønsker å få presentert en plan for arbeidet og en befaring på stedet.

Kommunedirektørens vurdering

1. Planforslaget legger støyretningslinjen og beregninger av støy i Støyrapporten til grunn for etablering av støyskjerm. Disse viser at det ikke er behov for støyskjerm i dette området. Innspillet tas ikke til følge.
2. Bane NOR har gjennom grunnundersøkelse og vurdering av områdestabilitet god kjennskap til grunnforholdene. Bane Nor har vært i møte med grunneier og orientert om planforslaget og konsekvenser for grunneier. Bane Nor opplyser at de vil kontakte grunneiere ifm. gjennomføring av anleggsarbeidene.

8.18 Martin Hay, 22.11.202

1. Kommentar til UVB-72-A-10111 Planbeskrivelse. Generell kommentar: I utkastet til NTP 2022-33 foreslås det reduserte ambisjoner for utbygging av det ytre intercity nettverket. Målsettingen om 2 tog pr time opprettholdes, men ambisjonene om dobbeltspor hele veien til henholdsvis Skien, Lillehammer og Halden droppes. For Vestfoldbanen er det mest sannsynlige scenariet at det bygges dobbel/kryssningsspor Stokke-Sandefjord men at strekningen Tønsberg-Stokke forblir slik den er i dag. Konsekvensene av dette er ikke tilstrekkelig belyst i planbeskrivelsen.
2. I planbeskrivelsen 4.6 vises det til at ERTMS vil kunne føre til kortere nedetid for bommene ved Planovergang Halfdan Wilhelmsens allé. Det som imidlertid ikke kommuniseres er at det er et mål å doble antall togavganger. Konsekvensene av flere togavganger sørover er ikke belyst.
3. Planbeskrivelsen «6.7 Trafikale vurderinger» legger til grunn at ferdsel til stasjonen i 2030 vil fordele seg prosentvis likt på personbil, kollektivt og gang/sykkel som i 2019. Det finnes ingen henvisninger til planer for økt kollektivandel for Tønsberg byområde med målsetting om at all trafikkøkning skal skje med kollektivt eller gange/sykkel.
4. All kollektivtransport fra Tønsberg Øst (kommunens mest folkerike områder) går over planovergangen Halfdan Wilhelmsens allé. Flere togavganger Stokke-Tønsberg, vil vesentlig forringe regulariteten for buss. Eneste realistiske (med realistiske kostnadsrammer) mulighet for å løse trafikkproblemene med jernbane som krysser Halfdan Wilhelmsens alle, er å lede trafikken (buss) i bro/rampe over toget. Dette kan skje på flere måter. F.eks. ved at trafikken føres fra krysset Halfdan Wilhelmsens allé/Stemalen over stasjonen og inn ved krysset Grev Wedels gate/Jernbanegata. Planen for ombygging av stasjonen må også omfatte planer for slike tiltak.

Kommunedirektørens vurdering

1. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.1.
2. Det ikke planlagt flere avganger over planovergangen før Stokke -Sandefjord er ferdigstilt. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.4 og planbeskrivelsens punkt 6.7.
3. I planbeskrivelsens punkt 2.3 er det henvist til kommunens klimaplan som har konkrete mål for økning i kollektiv gange- og sykkelandel.
4. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.4.

8.19 Sigur Stokke, 13.11.2021

1. Anbefaler at endringene som skal gjøres ved Tønsberg togstasjon allerede nå i 2022-2025 legger til rette for at togene videre sydover mot Stokke, Torp osv., enten i enkelt- eller dobbeltspor, kan gå under (evt. noe opphevet) Halfdan Wilhelmsens alle, og videre i «sløyfa» og ut til Kjelle. Derfra bør det være dobbeltspor over jordene til Auli, og så bør toget gå videre sydover under Bjellandåsen (dvs. utenom Semsbyen) og videre sydover mot Stokke og Torp flyplass.

Kommunedirektørens kommentar

1. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.1 og 8.4.

8.20 Gaute Nordbotten, 21.11.2021

1. Pendlerparkeringen på vestsiden av sporområdet er viktig for oss som bor i Færder kommune da vi slipper å passere planovergangen i fylkesveg 325 i Halfdan Wilhelmsens allé. Det vil bli en vesentlig ulempe på ettermiddagen og måtte stå ytterligere i kø for å komme hjem. Når ny Horten stasjon åpner, forventer jeg at en hel del av de som i dag kjører til Tønsberg stasjon, vil kjøre til Horten stasjon. Jeg tror derfor ikke de tallene som er lagt til grunn for hvor bilistene kommer fra, vil være riktige etter 2025. Jeg foreslår at pendlerparkeringen på vestsiden beholdes og at dette innarbeides i reguleringsplanen. Det er også viktig at pendlerparkeringen opprettholdes i byggeperioden.
2. Det bør reguleres inn midlertidig bru over fylkesveg 325 Halfdan Wilhelmsens allé der planovergangen nå ligger, og det må sikres med rekkefølgebestemmelser at brua er på plass før det fjerde sporet åpner. Det framgår tydelig av dokumentene at overgangen er problematisk, og det er stadig omtaler av uønskede hendelser i lokalpressen. Jeg er klar over at det vil bli gjort noe med overgangen dersom strekningen fra Tønsberg og sørover skal bygges ut og foreslår derfor en midlertidig bru. Norge har god kompetanse på midlertidige bruer og etter hva jeg har forstått, inngår Bane NOR i dette samarbeidet. Fram til at bru er på plass, bør Bane NOR påvirke Vestfold og Telemark fylkeskommune til å endre skiltingen slik at trafikk mot Horten ikke blir skiltet over planovergangen. Det er raskere, sikrere og mer komfortabelt å kjøre fylkesveg 308, E18 og riksveg 19 fra Tønsberg til Horten framfor fylkesveg 325.
3. Ikke enig i at det er kort veg fra stasjonen til bussterminalen. Krevende dersom man har bagasje. Slik rutetidene er lagt opp i dag, er det dessuten slik at bussen akkurat har gått når man kommer fra toget. Bane NOR bør påvirke fylkeskommunen slik at alle bussene går via stasjonen og at rutetidene samkjøres slik at ventetidene ikke blir for lange. I periodene med timesavganger på tog og buss, er det 55 minutter å vente. Pendlere fra Færder bruker bil til stasjonen siden det ikke går buss tidlig nok.
4. Det bør legges opp til jevn asfalt på overflater for gående og ikke noe form for belegningsstein, grus eller annet humpete dekke. Veldig mange togpassasjerer har med trillekoffert, og det fungerer absolutt best på jevnt asfaltunderlag.
5. Jeg ser det er lagt opp til snøsmeltingsanlegg på plattformene. All erfaring tilsier at slike anlegg blir slått av etter kort tid på grunn av energiforbruk/kostnader. Det bør derfor også legges opp til god tilkomst for brøyting og robuste løsninger som tåler kraftig brøyteutstyr. Et kraftig brøyteutstyr vil kunne holde snøsalene tynne, og det vil fort bli bart når sola står på.
6. På grunn av risikoen for sykkeltyveri, er det mange som ikke sykler til stasjonen. Det er ikke tilstrekkelig med tak og bøylere for å unngå dette. Det blir til og med stjålet sykler i den innlåste sykkelparkeringen. Det må derfor anordnes sykkelparkering med enkeltrom for hver sykkel slik det er andre steder i Tønsberg.

Kommunedirektørens kommentar

1. Viser til kommunedirektørens vurdering under punkt 8.2.
2. Det er ikke en del av dette prosjektet å se på planovergangen. Det vises til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.4. Vedrørende skilting for å redusere belastningen på planovergangen formidles dette videre til kommunalteknikk som er vegmyndighet i kommunen.
3. Kommunen og fylkeskommunen planlegger å flytte kollektivknutepunktet til stasjonen. Hyppigere togavganger letter overgangen. Viser til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.2
4. Bane Nor opplyser om at det legges opp til asfalt på stasjonen med taktile ledelinjer.
5. Bane Nor opplyser om at snøsmelting vil foregå med væske fra fjernvarme og vil bli vedlikeholdt.
6. I reguleringsplanen settes det av arealer til sykkelparkering. Anlegg for sikker sykkelparkering er en del av driften av stasjonen som Bane NOR Eiendom har ansvaret for.

8.21 Lisabeth Ravn og Andre Joachim, Lerches gt. 4, 22.10.2021

1. Ny vei i Lerches gate - Dårlig kvalitet av veien, vi sendte bilder og ba om reparasjon for 2 år siden, som er full av hull. Veien bør møte hvitt stakittgjerde i Lerches Gate 4 for å maksimere plass til ønsket areal kommunen ønsker å erverve fra vår eiendom.
2. Åpne tilgang mellom tog og Lerches Gate- For øyeblikket er tilgang til stasjonen vanskelig for lokale innbyggere, som må gå helt til utkanten i begge retninger for å få tilgang til stasjonen.

Det ville være tryggere og hyggeligere for folk som går (ikke få dem til å bruke biltunnelen). Trær/kratt kan erstattes med park og utbedret sti/gangvei til stasjon for gående. Gjenopprett tunnelen slutten av Lerches Gate og foreta anti-graffiti-kontrolltiltak

3. Liten gangvei til stasjon fra Lerches Gate - Mange bruker denne for å komme til togstasjonen, gå tur med hundene, trene, gå på kjøpesenter osv. Er for smal, mørk om natten, blir gjørmete, ujevnt underlag. Gangstien er tilgjengelig da vi selv har drevet vedlikehold for å hindre voksende trær/planter på tvers av stien. Bør være egnet for sykler, barnevogn og rullestol / funksjonshemmede.
4. Ny støttemur på Lerches Gate bør utformes for å være anti-graffiti -Hele jernbanestasjonsområdet er dekket av stygg graffiti, som devaluerer eiendommene i området. F.eks. Veggene overfor Lerches Gate 4 har blitt 'merket' mange ganger og krever konstant vedlikehold av oss som bor her. Hva kan bli gjort? Lys? Overvåknings kamera? Plantevegg? Spesielt antilakkbelegg?
5. Støyskjerm - Det er viktig for oss i Lerches gate 4 at ny støttemur og støyvegg ikke hindrer sollys til vår eiendom. Vi liker vår utsikt og at vi har sollys hele formiddagen, ettermiddagen og kvelden om sommeren. Vi liker å kunne se over togsjennene fra huset vårt til himmelen og bygningene på andre siden. Støy er ikke et stort problem, togene går forbi bare på noen sekunder. Største delen av døgnet er det ingen tog. Vi synes til og med det kan være hyggelig å se togene som går forbi. Vi er veldig redd for å ende opp med å se rett i en høy, mørk vegg som vil hindre utsikt og lys til vår hage og bolig. Det vil gi vår eiendom lavere verdi og mindre glede av hagen/huset. Kan øvre del av veggene f.eks. være glass? Vi har sett dette på lignende støy-vegger.

Kommunedirektørens kommentar

1. Bane Nor opplyser at Lerches gate blir opparbeidet helt på nytt med ny veioverbygning. Eksisterende VA-anlegg i den innerste delen av veien vil bli skiftet ut.
2. Bane Nor opplyser at undergang ved Lerches gate er ikke mulig å etablere pga. dårlige grunnforhold. BN vil følge opp med tiltak mot graffiti.
3. Gangvegen langs sporet sørover fra Lerches gate blir oppgradert som en del av planen.
4. Bane Nor opplyser om at de jobber aktivt mot graffiti. Det benyttes forbehandling av vegger som forenkler fjerning.
5. Planforslaget legger støyretningslinjen og beregninger av støy i Støyrapporten til grunn for etablering av støyskjerm. Disse viser at det er behov for støyskjerm i dette området. I dette tilfellet skal støyskjerm være absorberende og kan ikke utformes i glass. Bane NOR opplyser at det unntaksvis benyttes glass i skjermer fordi det er krav til styrke og holdbarhet.

Sol skygge analyse viser at det ikke blir vesentlig mer skygge i hagen til eiendommen med ny støyskjerm.

8.22 Grethe Bakke Nielsen og beboerne i Stenmaveien 8, 16.02.2022

1. Vi protesterer på at hekken bør fjernes som skissert i illustrasjon mottatt fra Bane Nor.

Etter vår oppfatning er krysset Erlandsens gate/Stenmalveien stort og oversiktlig til

trafikken på Stenmalveien, både i forhold til biler, sykelister og gående. Stenmalveien er uansett en forkjøringsvei og vil dermed utgjøre vikeplikt for all trafikk som kommer ut fra Erlandsens gate. Fortauet på Stenmalveien er også veldig bredt. I forhold til flere andre utkjørsler i Tønsberg kommune framstår ikke dette krysset som uoversiktlig. Vi kan ikke helt forstå problemet slik som skissert. For oss virker dette mer som en teoretisk problemstilling enn det det faktisk er. Er det gjort befarings her?

Det å fjerne hekken, slik planene skisserer, vil utgjøre et stort inngrep i hagen vår, og ødelegge den private sfære som vi har der. Hekken som nå omgir bygningen i Stenmalveien 8 er med å forme eiendommens karakter, og ved foreslåtte inngrep kan dette gi betydelig verdiforringelse på eiendommen ved evt. salg av leilighetene. Videre, hadde vi i løpet av 2022 planlagt å sette opp en hagebod / drivhus-sommerstue i den delen av hagen opp mot der det nå ønskes å fjerne hekken. Hvis hekken blir fjernet ødelegger dette helt våre planer. Hekken, slik den er i dag er av stor betydning for oss. Den utgjør reduksjon av trafikk støy, sikrer oss et privat uteområde, hindrer innsyn og annen inntrengning av fremmede i hagen.

Vi mener at de tiltak som skisseres må revurderes.

Kommunedirektørens kommentar

1. Viser til kommunedirektørens vurderinger.

8.23 Jussi Flemming Biørn / Naboer Erlandsensgate, 21.02.2022

1. Det synes totalt urimelig at all tungtrafikk i forbindelse med utbyggingen skal gå i en smal enveis kjørt gate i 3 år når det er mulig å fordele den trafikken på to gater. Vi som bor i Erlandsens gate vet hva slags belastning tungtrafikk medfører for oss som bor her. Det, etter mange år med busstrafikk til oppstilling og vaskeplasser.
2. Dessuten tror jeg ikke dere har vurdert tilstrekkelig seriøst de trafikale og farlige situasjoner som vil oppstå ved at tunge kjøretøyer skal inn fra og ut til Stenmalveien over en lang periode i den mest trafikkerte tiden på døgnet. Hva gjør dere når bommene på jernbanen og trafikken står nedover og deres biler skal inn og ut fra den gaten som ligger nærmest? altså som først blir blokkert. Stenmalveien er en sterkt trafikkert gate med busser, yrkesbiler, privatbiler, syklende inkludert sparkesykkel og gående. Mange av disse, utenom bussene, benytter også Erlandsens gate.
3. Tunge lastebiler som skal ut i Stenmalen og inn fra Stenmalen på ett punkt vil skape store trafikale problemer og potensielt farlige situasjoner. Det er ikke uten grunn at disse små gatene er enveis kjørte. Det er gjort også pga. inn og utkjøring til eiendommene.
4. Dere mener at belastningen blir på færre husstander om dere konsentrerer all trafikken til en gate. Har dere i det hele tatt vurdert at om dere hadde brukt Harbitzgate og Erlandsens gate slik kjøremønsteret er i dag vil dere lage færre potensielle farlige trafikale situasjoner, mindre støy og belastning for beboere i Erlandsens gate og fått forståelse av alle som bor i hele området.
5. At dere må fjerne hekker og forstøtningsmurer på to eiendommer i Stenmalveien og i tillegg fjerne gateparkering i Erlandsens gate viser jo at dere prøver å bøte på trafikale utfordringer. Men det fjerner ikke problemene og farepotensialet. Vi ber dere innstendig om å revurdere planene deres å benytte både Erlandsens gate og Harbitzgate.

Kommunedirektørens kommentar

1. Kommunedirektøren har forståelse for ulempene. Tiltaket er imidlertid nødvendig for å bedre togtilbudet på stasjonen. Det vises for øvrig til kommunedirektørens kommentar under punkt 8.5.

2. Anleggstrafikken er inngående vurdert av fylkeskommunen, kommune og Bane NOR. Det er valgt en løsning som gir minst mulig ulempe for beboerne i området. Erlandsens gate har kortest mulig kjøreavstand i boligområdet og har færre gjenboere.
3. I anleggsperioden blir pendlerparkeringen stengt og gateparkeringen fjernet. Kommunedirektøren anser at anleggsarbeidet ikke skaper vesentlig trafikkmengde og heller ikke vil påvirke trafikkbildet i særlig grad.
4. Hvis Harbitzgate benyttes vil det bli vesentlig lengre distanse som må kjøres i området og tilsvarende behov for å fjerne hekken i Harbiz gate for å gi tilstrekkelig sikt.
5. Etablering av frisikt og fjerning av gateparkering er midlertidig tiltak. Fjerning av gateparkering gir et helt ekstra kjørefelt og er et relativt enkelt tiltak uten større konsekvenser.

8.24 Stiftelsen gamle Tønsberg, 22.02.2022

Overordnet sett er vi svært godt fornøyd med Planbeskrivelsens fremstilling av dette viktige moderniseringsprosjektet, som har svært stor betydning for byen; dens innbyggere, næringslivet og besøkende til vår gamle by.

Vi setter særlig pris på:

1. at planen omfatter en «totalfornyelse» av det jernbanetekniske anlegg med tilhørende innretninger, slik at stasjonen og området vil fremstå som en mer samlet estetisk og funksjonell enhet.
2. det bevisste hensynet til den eldre bebyggelse i nærområdet, som midlertidig kan bli berørt i anleggsfasen, herunder også involvering av eiendommens eiere.
3. at dagens stasjonsbygg ikke inngår i tiltaket, mens det forutsettes at de nye elementene forholder seg til dette bygget på samme måte som dagens.
4. tiltaket som vil gi noe reduserte ulemper for de tog som skal krysse Halvdan Wilhelmsens alle.
5. den oppgraderte adkomst/tilgang til stasjonsområdet fra øst, og de planlagt bedredepareringsdørholdene.
6. at «landkarene» på dagens jernbanebru over Eckersbergs gate fortsatt blir bevart og rehabilitert.
7. at mye av den grønstrukturen som finnes innenfor planområdet opprettholdes og rehabiliteres med stedegen vegetasjon etter anleggsperioden.
8. at anleggsvirksomheten er planlagt slik at togtrafikken hindres i minst mulig grad.
9. Forøvrig vises til tidligere høringsvar til oppstart av planarbeidet, dat. 17.12.2020.

Kommunedirektørens kommentar

- Kommentarene tas til orientering.

9. Kommunedirektørens vurderinger

Her vurderes kun endringer gjort etter offentlig ettersyn. Øvrige relevante temaer er vurdert i saksfremlegg til 1.gangsbehandling (se vedlegg).

9.1 Ny anleggsadkomst

I høringsforslaget lå det til grunn en midlertidig anleggsadkomst sør i området direkte til Stenmalveien via kommunens eiendom. I ettertid har kommunedirektøren sett at dette ikke er mulig med bakgrunn i mulig salg av kommunens eiendom. I dialog med Bane Nor og fylkeskommunen har kommunen vurdert ny alternativ anleggsadkomst. Erlandsens gate ut til Stenmalveien ansees som beste alternativet. Denne løsningen har kortest mulig kjøreavstand i boligområdet og har færre gjenboere. I tillegg er veien brei og den har fortau. Den haringen svinger, noe som er fordel mtp. blindsoner på større kjøretøy.

For å få dette til må Erlandsen gate åpnes for toveis trafikk i anleggsperioden. Dette vil kreve at frisikten utbedres midlertidig i krysset mot Stenmalveien (se uttalelse fra fylkeskommunen). Som konsekvens av det må hekker og gjerder inntil krysset i anleggsperioden fjernes. Toveistrafikk på Erlandsens gate og fjerning av Hekker og gjerder er kun tenkt som midlertidig løsning i anleggsperioden. Etter anleggsslutt skal gaten tilbakeføres til enveistrafikk og hekk/gjerder kan tilbakeføres.

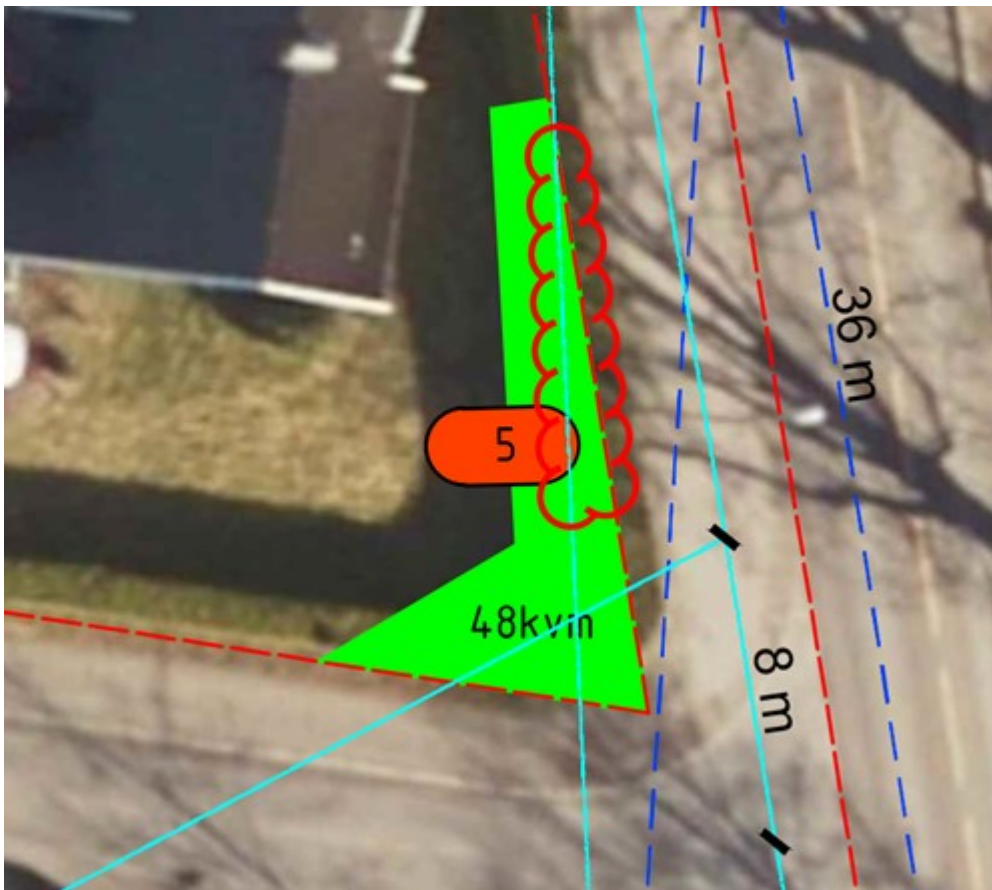
Berørte eiendommer

Gbnr: 1009/134, Stenmalveien 8, eies av Tønsberg kommune, 5 festere.

Gbnr: 1009/82, Stenmalveien 6, eies av Odd Sigvart Olsen, Frode Rekkebo.



Figur 1: Viser dagens situasjon med Stenmalveien 8 øverst i bildet og Stenmalveien 6, nederst i bildet .



Figur 2: Grønn skravur viser hekk som må fjernes for Stenmalveien 8.

Begge eiendommer har blitt varslet via brev og kontakt av Bane Nor. Stenmalveien 8 har gitt uttalelse til planforslaget, men Stenmalveien 6 har ikke gitt uttalelse til planforslaget.

For Stenmalveien 8 betyr siktutbedringen at en større del av en godt etablert hekk må fjernes og at hagearealet blir betydelig redusert (48 m²) i anleggsperioden. Beboerne i Stenmalveien 8 har protestert mot dette og oppfatter at krysset Erlandsens gate/Stenmalveien stort og oversiktiglig til trafikken på Stenmalveien, både i forhold til biler, sykkelister og gående. De viser til at Stenmalveien er en forkjøringsvei og vil dermed utgjøre vikeplikt for all trafikk som kommer ut fra Erlandsens gate og at fortauet på Stenmalveien er veldig bredt. De viser videre til at Hekken er av stor betydning mtp. reduksjon av trafikk støy, privat uteområde, hindrer innsyn og annen inntrengning av fremmede i hagen.

Kommunedirektøren har stor forståelse for ulempene dette medfører for berørte eiere, men sammenlignet med de andre alternativene som vil berøre en større del av boligområdet med de ulempene det innebærer, anser kommunedirektøren Erlandsens gate som det beste alternativet totalt sett.

Kommunedirektøren anbefaler derfor at det legges inn et nytt bestemmelsesområde, Midlertidig bygg- og anleggsområde angitt som # 3 i plankartet jf. kommunedirektørens innstilling punkt 1.1.

Som konsekvens av det suppleres bestemmelsen § 8.1 Midlertidig bygg- og anleggsområde med # 3 jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.1.

Fjerning av hekk/gjerder og reduksjon av hage i anleggsperioden er til stor ulempe for berørte eiere/festere. Kommunedirektøren anbefaler derfor at det gjennom rekkefølgekrav stilles krav til

gjennomføring av avbøtende tiltak i anleggsperioden og krav for å sikre tilbakeføring etter anleggsslutt. Kommunedirektøren anbefaler at følgende rekkefølgebestemmelser legges inn i planforslaget jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.2 og 2.3:

§ 9.4 Rekkefølgekrav: Skjermingstiltak

Før midlertidig bygg- og anleggsområde innenfor # 3 kan benyttes til anleggstrafikk skal det gjennomføres avbøtende tiltak mot støy og innsyn for eiendommene 1009/134 og 1009/82 i samråd med grunneier.

2.3 I § 9.2 Rekkefølgekrav: Istandsettelse av areal for midlertidig arealbruk tilføyes:

Erlandsens gate i siste setning og avsnittet: For Erlandsens gate betyr dette tilbakeføring av hekk/gjerder til 2022-situasjon. etter siste punktum.

9.2 Forankre miljøoppfølgingsplanen i planbestemmelsene

Statsforvalteren ønsker å se miljøoppfølgingsplanen forankret i planbestemmelsene.

Kommunedirektøren tar innspillet til følge og anbefaler at følgende bestemmelse legges i planen jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.4:

§ 3.15 Miljøoppfølging i anleggsfase (pbl. § 12-7 nr. 3)

a) Miljøoppfølgingsplan for denne reguleringsplanen skal sikre at føringer og krav for ytre miljø blir innarbeidet i prosjekteringen av tiltaket, og at hensynet til miljø blir ivaretatt og fulgt opp i alle prosjektets faser, inkludert prosjektering, utbygging og drift.

b) Anleggsarbeid skal gjennomføres i tråd med Bane NORs miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Miljøoppfølgingsplan skal utarbeides i samsvar med NS 3466:2009 og tiltakshavers retningslinjer for en slik plan.

9.2 Sikre trær

Statsforvalteren påpekte at det i vedtak fra UPB heter at miljøoppfølgingsplanen må konkretisere hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård i forbindelse med byggefasen. Statsforvalteren kan ikke se at dette ble oppdatert før planen ble sendt på høring, og lurer på hvordan vedtaket er tenkt fulgt opp.

Kommunedirektøren ser at dette vilkåret ved en inkurie ikke ble tatt med i Miljøoppfølgingsprogrammet som ble lagt ut på høring. Følgende avsnitt forslås lagt inn i Miljøoppfølgingsplanen jf. kommunedirektørens innstilling punkt 3.1:

Ved anleggsarbeider som ligger nærmere stammen enn kronas utstrekning skal det iverksettes og dokumenteres gjennomført særlige tiltak for å ivareta røtter, rotsone og stamme. Nødvendige beskjeringsstiltak i forbindelse med anlegg skal utføres av fagkyndige. Trærnes rotsoner skal beskyttes mot sammenpressing fra masselagring og overkjøring med tunge maskiner.

9.3 Støy

Statsforvalteren viste til at det i fagrapporten for støy er utført beregninger for to typer sporkryss: ordinære kryss og bevegelig kryss. Ved bruk av bevegelig kryss blir det to boliger som får støynivå utover grenseverdiene (Lerches gate 6 og 8). Dersom det benyttes ordinære kryss, havner fem boligbygg utenfor grenseverdiene (Lerches gate 4, 6 og 8, samt Farmannsveien 35 og 33 A/B/C). Statsforvalteren savner at planen sikrer enten at det skal benyttes bevegelige kryss (type

spørveksler som støyer mindre), eller støyskjerming mot boligene i Farmannsveien. Statsforvalteren spurte også om det er bevisst at det er vist til gammel støyretningslinje T-1442/2016 i planbestemmelsene.

Kommunedirektøren tar innspillet til følge og anbefaler at følgende bestemmelse legges i planen jf. kommunedirektørens innstilling punkt 2.5:

§ 3.7 Støy

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2021, tabell 2 er dimensjonerende for støytiltak. Det etableres støyskjerming mot Lerches gate 4, 6 og 8 som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A-10112. Hvis det er nødvendig for å overholde anbefalte grenseverdier i T-1442/2021, skal det også tilbys støyreducerende tiltak for Farmannsveien 33 A/B/C og 35.

Støy i anleggsfasen (pbl. § 12-7 nr. 3)

Grenseverdiene i Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), kapittel 6, med veileder M-2061 er gjeldende for hele anleggsperioden.

10. Økonomiske konsekvenser

Vedtak av planen innebærer ingen økte årlige driftsutgifter. Ifm utskifting av vann og avløp i Lerches gate vil det påløpe kommunen investeringskostnader. Det er foreløpig ikke estimert hva dette vil koste. Investeringer i vann- og avløpsanlegg er gebyrfinansiert.

11. Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at det gjøres følgende endringer i planen:

- *For å sikre anleggsadkomst via Erlandsens gate utvides plankartet med et nytt bestemmelsesområde angitt som Midlertidig bygg- og anleggsområde, # 3*
- *§ 8.1 Midlertidig bygg- og anleggsområde, suppleres med # 3 som konsekvens av nytt område for Midlertidig bygg- og anleggsområde.*
- *Følgende bestemmelse legges inn: § 9.4 Rekkefølgekrav: Skjermingstiltak*

Før midlertidig bygg- og anleggsområde innenfor # 3 kan benyttes til anleggstrafikk skal det gjennomføres avbøtende tiltak mot støy og innsyn for eiendommene 1009/134 og 1009/82 i samråd med grunneiere/festere.

- *I § 9.2 Rekkefølgekrav: Istandsettelse av areal for midlertidig arealbruk tilføyes: Erlandsens gate i siste setning og avsnittet: For Erlandsens gate betyr dette tilbakeføring av hekk/gjerder til 2022-situasjon. etter siste punktum.*
- *Følgende bestemmelse legges inn: § 3.15 Miljøoppfølging i anleggsfase (pbl. § 12-7 nr. 3) a) Miljøoppfølgingsplan for denne reguleringsplanen skal sikre at føringer og krav for ytre miljø blir innarbeidet i prosjekteringen av tiltaket, og at hensynet til miljø blir ivaretatt og fulgt opp i alle prosjektets faser, inkludert prosjektering, utbygging og drift.*

b) Anleggsarbeid skal gjennomføres i tråd med Bane NORs miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Miljøoppfølgingsplan skal utarbeides i samsvar med NS 3466:2009 og tiltakshavers retningslinjer for en slik plan.

· § 3.7 Støy endres fra:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2016 er dimensjonerende for støytiltak. Det etableres støyskjerming som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A10112

til:

Anbefalte grenseverdier gitt i T-1442/2021, tabell 2 er dimensjonerende for støytiltak. Det etableres støyskjerming mot Lerches gate 4, 6 og 8 som er detaljert avklart i illustrasjonsplan, dokumentnummer UVB-72-A-10112. Hvis det er nødvendig for å overholde anbefalte grenseverdier i T-1442/2021, skal det også tilbys støyreduserende tiltak for Farmannsveien 33 A/B/C og 35.

Støy i anleggsfasen

Grenseverdiene i Miljødirektoratets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021), kapittel 6, med veileder M-2061 er gjeldende for hele anleggsperioden.

· *Følgende avsnitt legges inn i Miljøoppfølgingsplanen*

Ved anleggsarbeider som ligger nærmere stammen enn kronas utstrekning skal det iverksettes og dokumenteres gjennomført særlige tiltak for å ivareta røtter, rotsone og stamme. Nødvendige beskjerings tiltak i forbindelse med anlegg skal utføres av fagkyndige. Trærnes rotsoner skal beskyttes mot sammenpressing fra masselagring og overkjøring med tunge maskiner.

Planen anbefales vedtatt i samsvar med kommunedirektørens innstilling.

12. Videre behandling

Etter 2. gangsbehandling i UPB går planen til kommunestyret for endelig vedtak.

13. Reguleringsbestemmelser

Kommunedirektørens forslag på tilføyelser er understreket og slettet tekst er gjennomstreket i vedlagte reguleringsbestemmelser. Alle endringer er gulmerket. (se vedlegg)

Tønsberg, 10.03.2022

Egil Johansen
kommunedirektør

Jan R. Eide
kommunalsjef