




**InterCity-prosjektet
Vestfoldbanen
Tønsberg - Larvik**

**Merknadsdokument Sandefjord kommune
Stokke – Larvik**

<input checked="" 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: _____

01A	Andre utgave	26.04.2019	KIRMAR	BIHHAN	SOLHHA	
00A	Første utgave	05.04.2019	KaEri	AHU	KrSAm	
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
Tittel: InterCity-prosjektet Vestfoldbanen Tønsberg - Larvik Merknadsdokument Sandefjord kommune Stokke – Larvik		Sider: 89	Produsert av: Norconsult  asplan viak 			
		Prod.dok.nr.:				Rev:
		Erstatter:				
		Erstattet av:				
		Prosjekt:	965003	Dokumentnummer:		Revisjon:
Parsell:	36	ICP-36-A- 25625		01A		
		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:		

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	GJENNOMGÅENDE TEMAER	3
1.1	REGULERINGSPLAN – DETALJERT AVKLARING AV TRASE	3
1.2	TORP VEST, TORP VEST REVIDERT, TORP VEST VIA STORÅS OG HJERTÅS	3
1.3	GOKSTADKORRIDOREN	4
1.4	STØY OG VIBRASJONER	5
1.4.1	<i>Støy fra bane</i>	5
1.4.2	<i>Anleggsfase</i>	5
1.4.3	<i>Støy fra veitrafikk</i>	6
1.4.4	<i>Vibrasjoner og strukturlyd</i>	6
1.5	ERVERV AV GRUNN OG RETTIGHETER	6
1.5.1	<i>Reguleringsplaner gir grunnlag for grunnerv</i>	6
1.5.2	<i>Erverv av hel eiendom</i>	7
1.5.3	<i>Erverv av del av eiendom</i>	7
1.5.4	<i>Tidligere ervervsprosess i regi av Sandefjord kommune</i>	7
1.5.5	<i>Grunnundersøkelser</i>	7
1.6	BUGÅRDSBAKKEN	8
1.7	SKIRINGSSALVEIEN	8
1.8	STASJONSLOKALISERING	8
1.8.1	<i>I næringsområder heller enn boligområder</i>	8
1.8.2	<i>I fjell/under Mokollen</i>	8
1.8.3	<i>Nærmere Lunden /tunnelportal Mokollen</i>	9
1.9	GEMINFELTET	9
1.10	KORRIDORER SØR FOR VIRIK	9
1.11	ANDRE KORRIDORER OG STASJONSØSNINGER SOM IKKE ER UTREDET I KOMMUNEDELPLANEN	9
1.12	ETTERBRUK AV DAGENS JERNBANE	10
1.13	PARKERING VED STASJONEN	10
1.14	TRAFIKKSITUASJONEN I SANDEFJORDSVEIEN, TEMPOKRYSET, SKIRINGSSALVEIEN, PEDER BOGENS GATE.....	10
1.15	STASJONEN VED TORP SANDEFJORD LUFTHAVN	11
1.16	BEREGNING AV KOSTNADER	11
2	ENDRINGER I PLANFORSLAGET.....	12
3	OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER	13
3.1	MYNDIGHETER, STATLIGE OG REGIONALE	13
3.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER.....	13
3.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	13
3.3.1	<i>Organisasjoner og næringsliv tilleggshøring 20. mars til 15. april.....</i>	14
3.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	14
3.4.1	<i>Grunneiere og berørte privatpersoner tilleggshøring 20. mars til 15. april.....</i>	15
3.5	ANDRE AKTØRER	15
4	SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER	16
4.1	MYNDIGHETER, STATLIGE OG REGIONALE	16
4.1.1	<i>Statlige fagmyndigheter.....</i>	16
4.1.2	<i>Regionale fagmyndigheter.....</i>	18
4.2	PLANMYNDIGHET OG ANDRE KOMMUNER.....	24
4.3	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV	30
4.3.1	<i>Høringsuttalelser fra organisasjoner og næringsliv til tilleggshøringen 20. mars til 15. april 2019.....</i>	42
4.4	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	43
4.4.1	<i>Høringsuttalelser fra privat til tilleggshøringen 20. mars til 15. april 2019.....</i>	85
4.5	ANDRE AKTØRER.....	87
5	DOKUMENTINFORMASJON.....	89
5.1	ENDRINGSLOGG	89

1 GJENNOMGÅENDE TEMAER

Under presenteres temaer som flere av merknadene tar opp. Bane NORs kommentar til de deler av merknaden som berører et gjennomgående tema svares derfor ut i kapittel 1. Dette refereres det til i den enkelte merknad.

I merknadene i kapittel 4 er det, i tillegg til kommentar fra Bane NOR og/eller eventuell henvisning til kapittel 1, gjort rede for om merknaden:

Tas til orientering: Innhold i innspillet tas som opplysning/informasjon.

Tas til følge: Bane NOR vil følge opp innspillet med endring(er) i planprogrammet.

Tas ikke til følge: Bane NOR vil ikke følge opp innspillet.

1.1 Reguleringsplan – detaljert avklaring av trasé

Planforslaget som har vært på høring er forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltsporet jernbane på strekningen Stokke-Virik.

Hensikten med å vedta en korridor i kommunedelplanen er å avsette nødvendig areal for framføring av jernbanen og stasjonsområde. Det er i arbeidet med detaljregulering at selve jernbanetraseen skal optimaliseres og plasseres ned på meternivå, innenfor den valgte korridoren.

Det er i reguleringsplanen den detaljerte plasseringen av tiltaket blir avklart, og det er først da det er kjent hvilke eiendommer som blir berørt og i hvilket omfang. Reguleringsplanen viser også hvordan aktuelle veier og annen infrastruktur må legges om, samt løsningene for anleggsgjennomføring, støyskjerming, fyllinger med mer.

På samme måte som med kommunedelplaner, utarbeider Bane NOR reguleringsplaner og oversender til kommunene for politisk behandling.

Bane NOR varsler direkte berørte grunneiere, offentlige etater og frivillige organisasjoner både ved oppstart av reguleringsplanarbeidet, samt når planforslaget legges på høring. Planen annonseres også i lokalmedia, og den legges ut i kommunens lokaler samt på nettsidene til Bane NOR og kommunen.

Strekningen Tønsberg-Larvik er en del av Ytre InterCity, og det planlegges med strekningsvis utbygging med mulighet for ferdigstilling av hele strekningen til 2032. Til sammen omfatter planstrekningen Tønsberg-Larvik ca. 40 kilometer dobbeltspor og 5 stasjoner, samt det antall med bruer, tunneler, kilometer med viadukter, servicespor, etc. som det endelige trasevalget medfører.

Nytt dobbeltspor er nødvendig for å muliggjøre tilbudskonseptene T2027 og T2031 på Vestfoldbanen.

Tilbudskonsept T2027 innebærer at frekvensen mellom Tønsberg og Skien vil økes. Dette medfører at det blir nødvendig å bygge hele eller deler av dobbeltspor-strekningen Stokke-Sandefjord.

Planleggingen gjennomføres med sikte på at det skal være mulig å ferdigstille denne strekningen i sin helhet til ibrukttagning i 2028. Dette forutsetter vedtatt kommunedelplan i Sandefjord kommune juni 2019, med umiddelbar oppstart av detaljplanarbeider for strekningen.

1.2 Torp vest, Torp vest revidert, Torp vest via Storås og Hjertås

Planområdet mellom Stokke og Virik ble, etter merknader til planprogrammet, utvidet vestover for å undersøke andre traseer lengre vest enn det som opprinnelig var foreslått. Alternativet Torp vest via Storås er et resultat av dette. Dette alternativet går lengre vest og lengre inn i friluftsområdet Hjertås, men har mer tunnel og kortere bru enn Torp vest-alternativet. Torp vest via Storås er rangert som best for de ikke-prissatte fagene, men er det dyreste alternativet på strekningen Stokke – Virik. Flere merknader spiller inn Hjertås verdi som friluftsområde, rekreasjonsareal, bidrag til folkehelse og ønske om at området må forbli uten jernbane som teknisk inngrep, og at en korridor i Hjertås vil forringe turopplevelsen gjennom støy, avskjæring av stier og visuelle forstyrrelser.

Bane NOR kjenner til friluftsområdets verdi og funksjon og forstår ønskene om og engasjementet rundt å bevare dette. Samtidig er det klare krav fra Storting og departement om å velge løsninger med høy samfunnsøkonomisk nytte og løsninger som har lave investeringskostnader.

Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR presentert en revidert løsning av Torp vest. Torp vest revidert er lik Torp vest vis Storås ut fra stasjonen ved lufthavnen. Her går den i tunnel før den dreier østover og krysser Unnebergdalen på bru og møter Torp vest korridoren, med tunnelpåhugg på nordsiden av Drakåsen, og er sammenfallende med Torp vest videre sørover.

For tunnelen gjennom Unnebergskogen er det noe usikkerhet om man kan drive hele tunnelen som bergtunnel, eller om en strekning må bygges som betongtunnel. Dette er tilsvarende for Torp vest via Storås. Dette vil avklares i neste planfase, reguleringsplanen.

På strekningen Stokke - Virik legges alternativ Torp vest revidert til grunn for Bane NORs anbefaling. I tillegg opprettholder Bane NOR sin anbefaling om at alternativ Torp vest kan legges til grunn for videre planlegging. Bane NOR overlater til Sandefjord kommune å avgjøre hvilken av disse to alternativene som skal legges til grunn for videre planlegging for strekningen Stokke – Virik.

Alle de tre alternativene i Torp vest-korridoren vil gi vesentlig større økning i markeds- og passasjergrunnlaget sammenlignet med Unneberg- og Gokstad-korridorene. Dette knytter seg til kombinasjonen av kort reisetid og en samlokalisert stasjon med flyplassterminalen på Torp. Videre er alternativene robust med tanke på innføring av fjern tog når Grenlandsbanen er bygget. Dette vil ytterligere forsterke forskjellene mellom korridorene.

Alternativ Torp vest og Torp Vest revidert har størst nytte og er samlet sett rangert som best både i den samfunnsøkonomiske analysen og med tanke på tekniske krav og drift av ny jernbane. Torp vest revidert har noe høyere investeringskostnader, men har færre negative konsekvenser for friluftsområdet Hjertås. Den går ikke i åpen skjæring nord for Unnebergdalen. Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik (ICP-36-A-25365) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

Torp vest via Storås har minst negative konsekvenser for de ikke-prissatte fagene, men Bane NOR vurderer at forskjellen for ikke-prissatte konsekvenser mellom alternativene ikke veier opp for forskjellen i investeringskostnader. Den høye investeringskostnaden for Torp vest via Storås anses av Bane NOR som ikke akseptabel med tanke på overordnede føringer knyttet til investeringskostnader for InterCity-utbyggingen.

Bane NOR fraråder Torp vest via Storås på grunn av de vesentlig høyere investeringskostnadene, og varslet innsigelse opprettholdes.

Hvilke avbøtende tiltak som eventuelt er aktuelle å vurdere i reguleringsplanfasen er avhengig av hvilken korridor som blir vedtatt. Forslag til avbøtende tiltak, hvorav flere har kommet som innspill til kommunedelplanen, tas med videre til neste planfase og legges til grunn for detaljplanleggingen. Atkomster til friluftsområdet vil holdes åpne, trolig også gjennom anleggsfasen, det samme med løype- og stinett. Det kan bli nødvendig med noen lokale omlegginger i både anleggs- og permanent fase. For å begrense inngrepene i områdene ønsker Bane NOR så langt som mulig å legge anleggsveier til eksisterende veier. Etter byggeperioden kan disse eksempelvis brukes som turløyper, landbruksveier eller fjernes

1.3 Gokstadkorridoren

Gokstadkorridoren er i stor grad en utvidelse av dagens enkeltspor. Den ligger tett inntil eksisterende bebyggelse og infrastruktur, noe som gjør at inngrepene av en sporutvidelse og tilhørende vegomlegginger, vil bli omfattende. Gokstadkorridoren har lav gjennomkjøringshastighet gjennom stasjonen (100 km/t) og redusert hastighet på 160 km/t mellom stasjonen og Gokstad. Korridoren må videre bygges med 4 spor over en svært lang strekning før og etter stasjonen på grunn av krav til plassering av sporveksel, og dette ansees som negativt. For ikke-prissatte tema kommer korridoren i konflikt med bebyggelse og nærmiljø, samt kulturminner som ligger nær traseen. For landskapsbilde

er det store negative konsekvenser knyttet til områdene inn mot og ut fra dagens Sandefjord stasjon. Konfliktene gjør at Gokstadkorridoren er rangert som den dårligste for de ikke-prissatte fagene.

Gokstadkorridoren, med ny stasjon ved dagens plassering, er vurdert å ha den beste stasjonsplasseringen. Nærhet til Sandefjord sentrum og god tilgjengelighet via eksisterende gatenett gjør at stasjonen i Gokstadkorridoren bygger opp under eksisterende sentrumsfunksjoner og bystruktur. Dette er et poeng som tas opp i flere merknader. Selv om også Bane NOR vurderer dette som den beste stasjonsplasseringen, er det jernbanekorridorene totalt sett som styrer stasjonsplasseringen i Sandefjord. Den noe bedre stasjonsplasseringen i Sandefjord sentrum, klarer ikke veie opp for fordelene med en direkte tilknytning til Torp stasjon og det øvrige konsekvensbildet på strekningen Stokke-Virik.

I investering er korridoren den rimeligste på strekningen Stokke – Virik. Imidlertid gjør lengre reisetid og effekten av at samlokalisert stasjon på Torp uteblir, at netto nytte blir lavere enn for de øvrige korridorene. Beregninger viser at nytten av en samlokalisering av flyterminal og jernbanestasjon ved Torp Sandefjord lufthavn er svært stor (se kap. 1.15, Stasjon ved Torp Sandefjord lufthavn). Gokstadkorridoren er derfor samlet rangert som den dårligste i den samfunnsøkonomiske analysen. Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik (ICP-36-A-25365) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

Flere merknader spiller inn at de som bor langs dagens enkeltspor allerede aksepterer nærhet til jernbane gjennom valg av bosted, og derfor også må ta konsekvensen ved en utvidelse av jernbanesporet. I henhold til KU-metodikken er dette ikke relevant og konsekvensene er vurdert på lik som for andre som vil få en jernbane tett inntil eller gjennom sin bolig.

Bane NOR anbefaler ikke Gokstadkorridoren for videre planlegging. Dette har Bane NOR i høringsperioden også fått medhold i fra Sandefjord kommune, Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold og Telemark samt flere kommuner og regionale myndigheter, i tillegg til en rekke organisasjoner og privatpersoner. Gokstadkorridoren har best stasjonsplassering sett i sammenheng med dagens sentrum i Sandefjord, men er rangert dårligst i den samfunnsøkonomiske analysen. Til tross for at korridoren har lavest investeringskostnader på strekningen, fører vesentlig lenger reisetid til lav nytte sammenliknet med de øvrige korridorene. Korridoren innebærer at ny jernbane bygges i nærheten av eksisterende spor, noe som medfører lange stengetider for jernbanen.

1.4 Støy og vibrasjoner

1.4.1 Støy fra bane

Flere er opptatt av støy fra jernbaneanlegget. Støy er et viktig tema i planarbeidet, og er utredet og vurdert både som en del av de ikke-prissatte og de prissatte temaene.

Normalt er det slik at nytt materiell gir mindre støy enn det materiellet som benyttes per i dag. Det må derfor forventes at eventuell økt støy på grunn av økt togtrafikk helt eller delvis kompenseres av nye togtyper som har lavere støyverdier. I tillegg tillates det ikke planoverganger ved bygging av nytt anlegg, så all tuting vil opphøre. Støybelastning fra jernbanen innenfor korridorene er beregnet og vist på kart som viser soner for støyutbredelse (jamfør retningslinje for støy T-1442). Det gir grunnlag for å angi hvor mange som vil bli berørt (boliger, skoler, andre institusjoner). Det vises også om tiltaket vil gi støy i friluftslivsområder, og andre områder hvor stillhet er en viktig egenskap eller forutsetning.

Det er gjennomført støyberegninger på et overordnet nivå i denne fasen. Beregningene og kartene viser at ingen bygninger vil bli liggende i rød støysone i noen korridorer. Noen bygninger blir liggende i gul sone. Det er ikke gjennomført detaljerte vurderinger av skjermingstiltak. Støyberegninger er gjort med skjerming i tettbygde strøk og på bruer. I reguleringsplanfasen vil det gjennomføres detaljerte beregninger av kortere strekninger og det vil da beregnes med og uten skjermingstiltak. Det vil da også gis forslag til avbøtende tiltak for å redusere støynivåer der de er over anbefalte grenseverdier (i henhold til retningslinje for støy T-1442).

1.4.2 Anleggsfase

Mange merknader uttrykker bekymring for anleggsfasens aktiviteter, herunder støy i boligområder og i rekreasjonsområder. Det er ikke gjort utredning av støy for anleggsfasen, primært fordi det ikke er

detaljert hva slags byggemetoder som skal legges til grunn for anlegget. Gjennom arbeidet med reguleringsplanen vil man få mer detaljert kunnskap om anleggsfasen enn man har nå i kommunedelplanfasen.

I reguleringsplanfasen vil støy i anleggsfasen beregnes. Det finnes grenseverdier for anleggsarbeid, og disse er strengest for anleggsarbeid som varer over 6 måneder, det vil si at anleggsgjennomføring for det meste av InterCity vil falle inn under strengeste grenseverdi for anleggsstøy.

1.4.3 Støy fra veitrafikk

Omlagging av veier som følge av nytt dobbeltspor vil også kunne generere ny støy eller støy i nye områder. Dette er ikke beregnet i denne fasen, da det ikke er bestemt hvordan veiomlegginger skal løses.

Utforming av veiomlegginger vil vurderes nærmere og fastsettes i reguleringsplanfasen. Da har man grunnlaget man trenger for å beregne støy fra nye/omlagte veier, og vurdering av tiltak for å redusere støy fra veitrafikk vil vurderes og fastsettes som del av dette arbeidet. Grunnlaget for å vurdere støytiltak er at retningslinje T-1442 skal oppfylles.

1.4.4 Vibrasjoner og strukturlyd

Vibrasjoner som overføres fra bane til bygninger gjennom bakken og fundamenter, kan gi sjenanse både fra følbare lavfrekvente vibrasjoner og fra hørbar strukturlyd inne i bygning. Det vi i denne sammenheng kaller «vibrasjoner» er lavfrekvente vibrasjoner som overføres til mennesker gjennom vibrerende gulv og inventar. Lavfrekvente vibrasjoner kan også føre til synlige bevegelser i f.eks. glassruter og inventar og medføre knirke- og skranglelyder. Strukturlyd oppstår ved at mer høyfrekvente vibrasjoner får gulv, vegger og tak til å vibrere og dermed avstråle hørbar lyd. Dette kalles for strukturlyd. Strukturlydens frekvensområde er høyere enn de følbare vibrasjonene.

Strukturlyd og vibrasjoner er ikke vurdert i denne fasen. Det vil utredes nærmere for den aktuelle korridoren og strekningen i reguleringsplanfasen.

1.5 Erverv av grunn og rettigheter

1.5.1 Reguleringsplaner gir grunnlag for grunnerverv

Areal som inngår i de vedtatte kommunedelplanene båndlegges for framtidig detaljplanlegging av dobbeltspor. Ønsker grunneier å iverksette søknadspåtlige tiltak på sin eiendom som ligger innenfor båndlagt område, blir søknaden oversendt fra kommunen til Bane NOR for uttalelse. Bane NOR uttaler seg om tiltaket er i konflikt med planene for nytt dobbeltspor eller ikke. Det vil imidlertid være mulig med vanlig bruk og vedlikehold av eiendommene.

Bygging av nytt dobbeltspor krever arealer og rettigheter. Dette kan være på midlertidig basis til for eksempel anleggsområde og riggområde eller på permanent basis; primært arealer til det nye dobbeltsporet. Arbeidet med å bygge ny jernbane kan ikke starte før det er inngått avtaler med grunneiere eller sikret tiltredelse/rettigheter (gjennom avtale om skjønn eller ekspropriasjon).

Bane NORs mål er å framforhandle minnelige avtaler som bygger på erstatningsrettslige regler. Det legges særlig vekt på likebehandling av alle berørte grunneiere, og at inngåtte avtaler bygger på de samme prinsippene. Ved grunnerverv ytes normalt engangs-erstatning i form av et kontantoppgjør. Erstatningen skal gjenspeile grunneiers økonomiske tap, både for midlertidig og permanent avståtte arealer og/eller rettigheter. Dersom forhandling ikke fører fram, har Bane NOR anledning til å ekspropriere grunn og/eller rettigheter.

For eksisterende jernbanetraséer er gjeldende byggegrense på 30 meter. Ved nybygging av jernbanetraséer er det ikke automatisk slik at alle bygninger innenfor 30 meter vil måtte innløses. Bane NOR vil gjennomføre konkrete vurderinger i hvert enkelt tilfelle, der det vil bli sett på forhold som støy, støv, behov for midlertidig anleggsområde, mulighet for avbøtende tiltak (tiltak som fjerner ulempene eller gjør dem mindre), atkomstmuligheter, sikkerhet og så videre. For eiendommer som må innløses i sin helhet, er det viktig at dialogen etableres på et tidlig tidspunkt (rundt to år før anleggsstart), slik at det blir en god prosess og at grunneier får god tid til å skaffe ny eiendom.

For større landbruksområder som blir berørt av ny trasé, kan det være aktuelt med jordskifte for å skape tjenlige eiendomsforhold. Bane NOR kan i denne sammenheng erverve dyrket mark med tanke på en mulig framtidig jordskiftesak.

Det er først når reguleringsplanene er vedtatt at Bane NOR med sikkerhet vet hvilke eiendommer som blir berørt og i hvilken grad de eventuelt vil bli berørt. Den ordinære grunnervvervsprosessen tar utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan, men dialog med berørte grunneiere starter mens reguleringsplanarbeidet pågår. Bane NOR erstatter del av eiendom som blir berørt permanent og/eller midlertidig, Bane NOR har ingen plikt til å tilby annen eiendom.

1.5.2 Erverv av hel eiendom

Forhandlinger om erverv av hel eiendom starter normalt rundt to år før anleggsstart. Boligeiendommer prioriteres.

Erstatningen skal minimum dekke eiendommens markeds- eller bruksverdi jf. ekspropriasjons-erstatningsloven §§ 5 og 6. Ved avståelse av bolig eller eiendom er prinsippet at dersom erstatningen av markedsverdien ikke dekker nok til å holde eier skadesløs, skal erstatningen normalt dekke kjøp av eiendom med tilnærmet samme standard og type i samme område jf. ekspropriasjons-erstatningsloven § 7. Dette prinsippet kan også gjelde fritidsboliger og egen virksomhet.

1.5.3 Erverv av del av eiendom

Grunneier skal ha erstattet sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir mindre. Her inngår også rettigheter på gjenværende eiendom, for eksempel til atkomst og veg. Ved delavståelse (altså hvis eieren mister deler av eiendommen sin) vurderes det økonomiske tapet som forskjellen mellom salgsverdien før og etter eiendomsinnngrepet.

For produksjonsarealer som jord- og skogbruk, knytter tapet seg normalt til tapet i avkastning (bruksverdien) fra de avståtte arealene. Tilsvarende for nærings- og industrieiendommer.

Der ny, planlagt jernbanetrasé går nær eksisterende bebyggelse uten at det erverves areal fra eiendommen vil spørsmålet om erstatning bli vurdert opp mot tålegrensen i naboloven § 2. Dersom tiltaket/anlegget medfører belastning utover tålegrensen, vil Bane NOR gjennomføre avbøtende tiltak eller alternativt gi en økonomisk kompensasjon. Dette vil være gjenstand for en skjønnsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle.

1.5.4 Tidligere ervervsprosess i regi av Sandefjord kommune

Flere grunneiere/rettighetshavere har merknader som uttrykker bekymring for lang avklarings- og usikkerhet i perioden fram til vedtak av reguleringsplan. Det kan være flere årsaker til at noen trenger å selge sin bolig i perioden hvor den er under båndlegging, og det er uttrykt bekymring til om salgsverdien reduseres og/eller salg blir vanskelig når tomt er helt eller delvis båndlagt av Bane NOR. Det er også uttrykt bekymring til om oppussing og vedlikehold er bortkastet fordi man da ikke får utgifter tilbake ved senere erverv av tomt. Flere merknader henviser til erfaring fra Drammen kommune, der kommunen gjennom Drammen Eiendom KF tilbød eiere av eiendommer innenfor en definert korridor å kjøpe eiendommen. Tilbudet var tidsbestemt og utløp ved vedtatt reguleringsplan. Drammen Eiendom KF ble dermed part overfor Bane NOR da reguleringsplanen ble vedtatt.

Det er Sandefjord kommune som må ta stilling til om de skal erverve eiendommer og sitte som rettighetshaver for disse i perioden fram til de eventuelt blir ervervet av Bane NOR. Bane NOR har som hovedregel ikke midler til grunnerverv før etter at reguleringsplaner er vedtatt.

1.5.5 Grunnundersøkelser

Bane NOR må undersøke grunnforholdene i alle faser fra planleggingen starter og frem til anleggsstart. Det undersøkes blant annet hva løsmasser består av, avstand til fast fjell, fjellkvalitet, sprekkesoner og grunnvannsnivå. Over tunnelene blir det montert målere for å overvåke grunnvannsstanden mm. Bane NOR kontakter aktuelle grunneiere for å informere og innhente tillatelser til grunnundersøkelser. Dersom det oppstår skade eller økonomisk tap som følge av grunnundersøkelsene, vil dette bli rettet og/eller kompensert av Bane NOR.

I forkant av anleggsperioden registreres arealer og bygninger i nærheten. Registreringene kan ha form som skriftlige beskrivelser, bilder, video e.l. Det utarbeides som regel en tilstandsrapport for eiendommene som ligger innenfor et definert område.

For mer info om prosessen rundt grunnverv, se heftet *Grunneier møter -Bane NOR*, som ligger på prosjektets hjemmeside <http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/tonsberg-skien/berorte-naboer/>.

1.6 Bugårdsbakken

Bugårdsbakken krysser dagens Vestfoldbane på ei bratt og smal bru som ikke tilfredsstiller kravene til kurvatur. Det er vanskelig å finne en løsning som knytter seg til dagens vegnett, på grunn av høydeforskjellene på hver side av sporet og fordi kryssene ligger tett. De tilfredsstill heller ikke dagens krav. Universelt utformet gang-/sykkelkryssing av ny jernbane er foreslått lagt under stasjonen, og går mellom Bugårdsgata og rundkjøringen ved Peder Bogens gate. I tillegg er det foreslått en erstatning for dagens kryssingsmulighet for gående via trapp sør for den nye vegen.

Det er store høydeforskjeller øst og vest for korridoren, mellom Peder Bogens gate og Skiringssalveien. Det er derfor sett på ulike løsninger ved å trekke vegen i ulike retninger for å få en lengre strekning å ta opp høydene på. Samtidig må tilstøtende veger oppgraderes.

Nytt dobbeltspor krysser Bugårdsbakken med bredere spor enn i dag. Bugårdsbakken er, for foreliggende trase for nytt dobbeltspor, foreslått erstattet med en ny kryssing mellom rundkjøringen ved Peder Bogens gate og Lindgaards gate/Leikvollgata. Omlegging av Bugårdsbakken vil kunne gi store inngrep. Det må sees nærmere på løsninger for Bugårdsbakken i reguleringsplanfasen.

1.7 Skiringssalveien

Fylkesveg 180 Skiringssalveien svinger i dag vestover i krysset med Lindgaards gate og følger parallelt med jernbanesporet ut av byen. Den foreslåtte stasjonen for Torp vest-korridoren er plassert i dette området og Skiringssalveien foreslås derfor lagt om. I forslaget berøres husrekke på østsiden av Skiringssalveien.

Det har kommet flere merknader til dette, med forslag om å forskyve nytt dobbeltspor vestover, slik at det blir mindre behov for omlegging av Skiringssalveien.

Ved en forskyvning av sporet mot vest i området ved Skiringssalveien vil også traséen inn mot stasjonsområdet forskyves i samme retning. Dette medfører at sporet vil komme nærmere Sandefjord videregående skole. Vurderinger knyttet til optimal plassering vil inngå som en del av reguleringsplanen.

1.8 Stasjonslokalisering

1.8.1 I næringsområder heller enn boligområder

Det har kommet flere merknader med forslag om stasjonsplassering noe lengre øst enn foreslått i Torp vest-korridoren, langs Peder Bogens gate der det i dag er diverse næringsbygg.

Hastighetskravene til jernbanen medfører at det er begrenset spillerom for krappe kurver. Det er i tillegg krav til at plattformene skal ligge på rettlinjer eller med kun slake kurver. Stasjon i industriområdet ved Peder Bogen gate vil derfor med stor sannsynlighet få store konsekvenser for Sandefjord videregående skole.

1.8.2 I fjell/under Mokollen

Det har kommet flere merknader med forslag om stasjonsplassering i fjell, under Mokollen. Det er flere grunner til at det ikke er vurdert som aktuelt å planlegge stasjon i fjellet her: Det forventes hovedsakelig gode bergforhold gjennom Mokollen, med unntak av to svakhetssoner, der grunnundersøkelser (seismikk/boringer) viser svært dårlig bergmassekvalitet. Bredde på sonene antas

å være ca. ti meter. Det er usikkert hvor dårlig bergmassen er, men det kan forventes behov for tung sikring og redusert framdrift. Dette gjør det utfordrende, men mulig, å bygge tunnel for dobbeltspor, men det vil gjøre det svært vanskelig å bygge en stasjonshall.

Videre er det andre forhold, som lange gangveier (tuneller) inn til selve stasjonshallen, svært kostbart vedlikehold og erfaringer med opplevd manglende trygghet ved stasjon og atkomstveier i fjell som medfører at dette ikke har blitt utredet og som heller ikke gjør det aktuelt å se nærmere på.

1.8.3 Nærmere Lunden /tunnelportal Mokollen

Det har kommet flere merknader med forslag om stasjonsplassering nærmere Mokollen. En variant med stasjonsplassering nær Mokollen medfører et svært bredt tunnelpåhugg (spennvidde i berget på ca. 30 meter for en ett-løps tunnel), som følge av plassering av sporveksler. Påhugget vil bli plassert midt i en markert kløft / mulig svakhetssone med liten vinkel til traséen. For å avklare om en slik løsning er gjennomførbar kreves nærmere undersøkelser og analyser.

En slik løsning vil trolig være kostbar. Et svært bredt påhugg ved tunnelutløpet fra Mokollen ville også kunne medføre negative konsekvenser for nærmiljøet ved at flere boliger kan bli berørt, samt større negativ konsekvens for tema landskapsbilde (visuell virkning). I det videre arbeidet vil Bane NOR belyse mulighetene for stasjonsplassering og tilgjengelighet fra stasjonen til østsiden av Sandefjordsveien. Endelig stasjonsplassering fastlegges i det arbeides videre med i reguleringsplanen.

1.9 Geminifeltet

Dagens boligfelt har atkomst fra Skiringssalveien. Atkomsten krysser dagens Vestfoldbane i plan. Denne løsningen kan ikke opprettholdes. Det er i arbeid med kommunedelplanen vurdert flere løsninger for atkomst fra Geminifeltet til Skiringssalveien uten å finne gode løsninger for biltrafikk. Fra øst er det krevende å etablere god atkomst over eller under sporet. Slike krysningsløsninger vil gi store terrenginngrep og kreve omlegging av Skiringssalveien som vil kunne medføre at en rekke boliger vil bli berørt.

Inntil videre er det konkludert med at kjøreatkomst kan løses i nordvest via regulert veg mot fv. 255 Krokemoveien. Mot øst foreslås en planskilt kryssing for gange og sykkel med forbindelse til Skiringssalveien og mot Virik skole. Gang- og sykkelatkomsten er foreslått lagt under dobbeltsporet for Vervingen- og Stålaker vest-korridorene og over dobbeltsporet for Stålaker øst-korridoren.

I det videre planarbeidet vil det bli arbeidet mer med løsningene slik at den beste kan benyttes for både Vervingenkorridoren og Stålaker øst og vest.

1.10 Korridorer sør for Virik

Få av merknadene omhandler korridorvalg sør for Virik, men i de som omtaler korridorene mellom Virik og Byskogen gis det støtte til Bane NORs anbefalte korridor Stålaker øst.

Størstedelen av korridorene mellom Virik og Byskogen ligger i Larvik kommune, og det forventes derfor at det kommer vesentlig flere merknader til høringen i Larvik som har ønsker og innspill til korridorvalg på denne strekningen. Sandefjord kommune og regionale og statlige myndigheter gir i sine merknader ikke innspill til valg av korridor som avviker fra Bane NORs anbefalte trase. I praksis vil det derfor være opp til behandling og vedtak i Larvik kommune hvilken korridor som legges til grunn sør for Virik i Sandefjord kommune. Sandefjord kommune har derfor i etterkant av merknadsperioden anbefalt Bane NOR å utvide planområdet til å omfatte begge alternativer i Stålakerkorridoren – og plankartet foreslås derfor endret til en bredere båndleggingsone i påvente av vedtak i Larvik kommune.

1.11 Andre korridorer og stasjonsløsninger som ikke er utredet i kommunedelplanen

Enkelte merknader trekker fram vesentlig forskjellige løsninger for stasjonsplassering og andre korridorer enn det som har blitt utredet i teknisk hovedplan og kommunedelplanfasen. Flere peker på at ulemper kan unngås dersom stasjonene plasseres utenfor byene. Korridorer som er presentert i

planbeskrivelsen er et resultat av et forprosjekt og deretter planprogram for InterCity Tønsberg – Larvik. I planprogrammet, som var på høring våren 2017, ble forslag til korridorer og stasjonsplasseringer presentert. Her var det anledning til å komme med innspill til hva som skulle utredes. Sandefjord kommune fastsatte planprogrammet i desember 2017.

Det er det fastsatte planprogrammet som har lagt føringer for hva som skal utredes. Alternativer som ikke er i henhold til korridorer som er fastsatt gjennom planprogrammet vil ikke bli kommentert ytterligere. InterCity-satsingen skal bidra til at veksten i persontransporten på Østlandet tas med kollektiv, sykkel og gange. En viktig forutsetning for å lykkes med det er sentral stasjonslokalisering og knutepunktutvikling rundt de nye stasjonene. Da blir toget lett tilgjengelig, og de fleste kan velge å gå, sykle eller reise kollektivt til stasjonen. Dette vil ytterligere kunne forsterkes av at kommunen følger opp overordnede føringer om fortetting rundt knutepunkt og samordnet areal- og transportplanlegging.

1.12 Etterbruk av dagens jernbane

Flere merknader har forslag til hva dagens jernbanetrasé bør brukes til. I henhold til planprogrammets kapittel 6.7, «Videre planlegging», skal etterbruk av dagens jernbane avklares i en egen planprosess. Det vil si at kommunedelplanen gjennomføres uten at det blir tatt stilling til hva eksisterende jernbane skal brukes til. Framtidig bruk av dagens jernbanespor vil i stedet avklares i en reguleringsplanprosess, sannsynligvis parallelt med reguleringsplanene som igangsettes for vedtatt korridor i kommunedelplanen. I noen tilfeller vil det være naturlig at dette skjer i regi av Bane NOR, mens det i andre tilfeller vil være hensiktsmessig at kommunen har en mer fremtredende rolle i dette arbeidet.

1.13 Parkering ved stasjonen

Flere merknader etterspør innfartsparkering og løsninger for parkering ved stasjonene. Atkomst til stasjonene fra eksisterende vegnett for gående, syklende og kjørende, samt busstopp, sykkelparkering, taxiholdeplass, av- og påstigning, HC- og korttidsparkeringsplasser er en del av tiltaket, og dette vil bli konkret planlagt gjennom reguleringsplanene.

I byene skal det ikke tilrettelegges for stor andel utendørsparkering, men mer bymessige løsninger gjennom knutepunktsamarbeid, i tråd med Bane NORs parkeringsstrategi. Parkeringsbehovet ved stasjonene må ses i sammenheng med kommunenes øvrige parkeringsplasser, kapasitet og behov.

1.14 Trafikksituasjonen i Sandefjordsveien, Tempokrysset, Skiringssalveien, Peder Bogens gate

Dersom det blir ny lokalisering av jernbanestasjon vest for Sandefjordsveien blir det en omfordeling av trafikken til/fra stasjonen. Beregningsresultater indikerer at denne omfordelingen vil gi små eller marginale endringer i trafikksituasjonen og trafikkavviklingen for eksempel på Sandefjordsveien i Tempokrysset. Endring i trafikksituasjonen på grunn av selve flyttingen av Sandefjord stasjon er marginal eller liten, og det vurderes at det ikke vil bli noen endring i trafiksikkerheten i Tempokrysset som følge av flyttingen.

Ved å begrense parkeringstilbudet med personbil ved den nye stasjonen vil økningen i trafikk i Peder Bogens gate og Skiringssalveien begrenses.

Hvis man uavhengig av stasjonslokaliseringen legger til grunn at det generelt blir en trafikkvekst i Sandefjord og at andelen som bruker personbil holder seg uendret, blir det en vekst i biltrafikken på Sandefjordsveien og Tempokrysset. Beregningsresultatene indikerer en økning i kølengder og forsinkelser. En slik trafikkvekst vil generelt være trafiksikkerhetsmessig ugunstig gitt at kryssutformingen og konfliktene mellom myke trafikanter og motorisert trafikk forblir uendret sammenlignet med i dag.

Dagens mest trafikkerte bussruter er rute 01, 03, 161 og 172. Hvis man tilpasser rutene etter den nye situasjonen med ny stasjon, så finnes det muligheter som gjør rutene omtrent like lange som dagens ruter.

Det er identifisert og vurdert ulike konsepter for bussterminal. Det vurderes derfor å være gode muligheter for å utvikle gode, egnede og helhetlige løsninger for bussterminal ved den nye jernbanestasjonen.

I reguleringsplanfasen vil det bli arbeidet med detaljering av trafikkløsninger.

1.15 Stasjonen ved Torp Sandefjord lufthavn

Jernbanestasjon på Torp omtales i flere merknader. Det er forutsatt en jernbanestasjon på Torp med direkte overgang til lufthavnterminalen for alle korridorene, hvor Torp vest- korridoren har gangavstand til flyplassens ankomsthall og Unneberg- og Gokstadkorridoren har skyttelbuss fra stasjoner øst for rullebanen. Stasjonen er planlagt som et byttepunkt mellom transportmidlene tog og fly, med plass til av- og påstigning, bussholdeplasser, sykkelparkering og taxiholdeplasser. Det legges ikke opp til arealer for butikker og parkeringsplasser for biler fra Bane NOR sin side. En slik arealbruk vil være opp til Sandefjord kommune som planmyndighet å vurdere

Trafikkberegningene som er gjennomført tyder på at en samlokalisert flyplass og jernbanestasjon vil gi en betydelig større økning (mer enn 50 %) av tilbringertrafikk med tog sammenliknet med en løsning med separate stasjoner og skyttelbuss. Dette bidrar til at Torp vest-korridoren totalt sett får stor samfunnsøkonomisk nytte, og tilsvarende til at Unneberg- og Gokstadkorridoren får lavere samfunnsøkonomisk nytte. I beregningene som er gjort ligger et gitt volum av flypassasjerer til grunn, og dersom det blir en økning i flytrafikk ved Torp Sandefjord lufthavn vil betydningen av en samlokalisert terminal være enda større. Samlokalisering av flyplass og jernbanestasjon er derfor viktig både for lufthavnen og Vestfoldbanen.

Det er også vurdert løsning med skyttelbuss fra både Stokke og Sandefjord stasjon. Disse beregningene viser entydig at slike tilbringerløsninger innebærer et betydelig nyttetap sammenliknet med skyttelbuss fra Torp stasjon (i tilfellet med jernbanestasjon og flyplassterminal på hver side av rullebanen).

1.16 Beregning av kostnader

Kostnadene for traseer innenfor korridorene er beregnet med utgangspunkt i kostnader fra prosjekter som enten er nylig planlagt og/eller bygget. Det er et bredt utvalg av fag som deltar i kostnadsberegningen, både fra Bane NOR og rådgiver. I kommunedelplanfasen er kravet til nøyaktighet +/- 20 %, det betyr at detaljeringsgraden for de ulike fagenes arbeid som er grunnlag for kostnadsberegningen må være tilsvarende nøyaktig, og at det må være gjennomført tilstrekkelig med for eksempel grunnundersøkelser til å kunne forsvare et slikt nøyaktighetskrav. Uavhengige vurderinger av kravet til nøyaktighet viser at utredningen tilfredsstillende dette. Usikkerhetsanalysen er utført av uavhengig rådgiver med bred deltakelse fra Bane NOR og planrådgiver, samt fagpersoner som ikke har deltatt i utredningsarbeidet. Gjennom en styrt prosess er det funnet fram til usikkerhetsdrivere som påvirker hele prosjektet og/eller deler av prosjektet. Størrelsen på usikkerhetsdriverne er vurdert i hvert enkelt tilfelle og hver enkelt trase/delstrekning. Gjennom Monte Carlo-simulering leder dette til et tall på størrelsen av usikkerheten for de ulike korridorene /alternativene. Det er naturlig at de vil variere avhengig av de korridorenes/alternativenes kompleksitet og omfang. Rådgiver for usikkerhetsanalyse kunne gjennom det arbeidet som ble gjennomført gå god for at arbeidet var tilstrekkelig detaljert og gjennomarbeidet til dette plannivået.

2 ENDRINGER I PLANFORSLAGET

Med bakgrunn i mottatte høringsuttalelser og egne vurderinger har Bane NOR gjennomført endringer i planforslaget som var på høring og offentlig ettersyn.

Nytt alternativ i Torp vest-korridoren kalt Torp vest revidert

Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR presentert en revidert løsning av Torp vest. Torp vest revidert er lik Torp vest vis Storås ut fra stasjonen ved lufthavnen. Her går den i tunnel før den dreier østover og krysser Unnebergdalen på bru og møter Torp vest korridoren, med tunnelpåhugg på nordsiden av Drakåsen, og er sammenfallende med Torp vest videre sørover.

For tunnelen gjennom Unnebergskogen er det noe usikkerhet om man kan drive hele tunnelen som bergtunnel, eller om en strekning må bygges som betongtunnel. Dette er tilsvarende for Torp vest via Storås. Dette skal det jobbes videre med i neste planfase, reguleringsplanen.

Alternativet Torp vest revidert er nærmere beskrevet i dokumentet, Torp vest revidert – beskrivelse og vurdering av konsekvenser (ICP-36-A-25780).

Oppdatert anbefaling

På strekningen Stokke - Virik legges alternativ Torp vest revidert til grunn for Bane NORs anbefaling. I tillegg opprettholder Bane NOR sin anbefaling om at alternativ Torp vest kan legges til grunn for videre planlegging. Bane NOR overlater til Sandefjord kommune å avgjøre hvilken av disse to alternativene som skal legges til grunn for videre planlegging for strekningen Stokke – Virik.

Alle de tre alternativene i Torp vest-korridoren vil gi vesentlig større økning i markeds- og passasjergrunnlaget sammenlignet med Unneberg- og Gokstad-korridorene. Dette knytter seg til kombinasjonen av kort reisetid og en samlokalisert stasjon med flyplassterminalen på Torp. Videre er alternativene i Torp vest korridoren robuste med tanke på innføring av fjerntog når Grenlandsbanen er bygget. Dette vil ytterligere forsterke forskjellene mellom korridorene.

Alternativ Torp vest og Torp Vest revidert har størst nytte og er samlet sett rangert som best både i den samfunnsøkonomiske analysen og med tanke på tekniske krav og drift av ny jernbane. Torp vest revidert har noe høyere investeringskostnader, men har færre negative konsekvenser for friluftsområdet Hjertås. Den går ikke i åpen skjæring nord for Unnebergdalen. Det henvises til planbeskrivelsen for InterCity Stokke – Larvik (ICP-36-A-25365) og Sammenstilling og anbefaling for Stokke Larvik (ICP-36-A-00126).

Endring av hensynssonen ved Jåberg, Breidablikk og Unnebergdalen-området

Hensynssonen ved Jåberg er utvidet slik at alle korridorer i Sandefjord kommune kan kobles mot alle korridorer i Larvik kommune uten at hensynssonen i Sandefjord må endres.

Hensynssonen ved Breidablikk er utvidet for å svare ut punkt. 8 i Sandefjord kommunes vedtak om å vurdere løsninger for tverrslag/rømningstunnel slik at inngrep i nærmiljøanlegget kan unngås. Bane NOR vil i neste planfase ha mulighet til å se på andre løsninger for tverrslag og rømningstunnel ved Breidablikk, og hensynssonen for området er derfor utvidet.

I Unnebergområdet er hensynssonen utvidet for å ta hensyn til det nye alternativet i Tor vest-korridoren, Torp vest revidert.

Planbestemmelser

Med bakgrunn i vedtaks punkt 3 i Sandefjord kommune sin høringsuttalelse tas det inn en planbestemmelse til kommunedelplanen at det skal utarbeides en mulighetsstudie i forkant av eller parallelt med reguleringsplanfase. Det er også gjennomført en oppdatering av ordlyden i noen av bestemmelsene og retningslinjene basert på egne vurderinger og mottatte høringsuttalelser.

3 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

3.1 Myndigheter, statlige og regionale

Merknadsnummer	Fra
201811235-56	Vestfold vann IKS (1,2)
201811235-89	Tunsberg bispedømmeråd
201811235-91	Telemark fylkeskommune (1-3)
201811235-92	Vestfold fylkeskommune (1-3)
201811235-116	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
201811235-25	NSB Persontog
201811235-42	Norsk Maritimt Museum
201811235-45	Kystverket Sørøst
201811235-86	Forsvarsbygg (1,2)
201811235-99	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard
201811235-130	Statens vegvesen

3.2 Planmyndighet og andre kommuner

Merknadsnummer	Fra
201811235-37	Kragerø kommune
201811235-57	Porsgrunn kommune (1,2)
201811235-81	Skien kommune (1-3)
201811235-83	Sandefjord kommune, kommuneoverlegen
201811235-97	Sandefjord kommune
201811235-115	Kragerø kommune
201811235-121	Skien kommune (1,2)
201811235-125	Larvik kommune (1,2)

3.3 Organisasjoner og næringsliv

Merknadsnummer	Fra
201811235-11	Statnett SF
201811235-13	Sandefjord Byforum
201811235-34	Opplysningsvesenets fond
201811235-36	Skagerak Nett AS
201811235-55	Roin Eiendom AS (1,2)
201811235-61	Karl J. Svensen, Svensen Eiendom AS
201811235-62	Sandefjord Turistforening (1,2)
201811235-65	Loftum bygg og eiendom AS (1-7)
201811235-66	Sandefjord Næringsforening
201811235-72	Norges Handikapforbund Søndre Vestfold
201811235-74	TORP Sandefjord lufthavn AS (1-3)
201811235-88	Naturvernforbundet i Sandefjord
201811235-98	NHO Vestfold og Telemark
201811235-101	Sandefjord byen vår
201811235-122	Vestfold Bondelag (1,2)

201811235-124	Jordvern Vestfold (1,2)
---------------	-------------------------

3.3.1 Organisasjoner og næringsliv tilleggshøring 20. mars til 15. april

Merknadsnummer	Fra
201811235-147	Skagerak Nett

3.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

Merknadsnummer	Fra
201811235-4	Rune Gorm Johansen
201811235-5	Torben Tangen
201811235-6	Henrik Svensen
201811235-12	Jan Nygård
201811235-14	Bjørn Dahl
201811235-17	Geir Ole Blålid
201811235-19	Jan Nygård
201811235-26	Skiringsalveien Nabolag Vel
201811235-27	Leif Ole Haugberg
201811235-28	Hilde Løke
201811235-29	Tore Samuelsen
201811235-30	Kjetil Olsen
201811235-31	Nils Olaf Nygård Karlsen
201811235-32	Bjørn Dahl
201811235-33	Dag Ronny Klemmetsmo
201811235-38	Kristin Hasle Sundby og Eivind Sundby
201811235-41	Bokemoa nærmiljøutvalg
201811235-43	Jan Nygård
201811235-44	Jan Nygård
201811235-46	Arthur Iversen (1-4)
201811235-47	Magnus Bugge
201811235-48	Vidar Ødegaard (1-4)
201811235-49	Tore Gjone Møller (1,2)
201811235-50	Ragne Bruun
201811235-51	Torill Jahnsen Spets
201811235-52	Erling Riis (1, 2)
201811235-54	Gunnar Halvorstad
201811235-58	Dagfinn Haugen
201811235-59	Bjørn Einar Stange
201811235-60	Furustad grunneierlag
201811235-63	Svein M. Nilssen
201811235-64	Kjell Ove Bakke
201811235-67	Morten Næss Lingelem
201811235-68	Bjørn Lydersen
201811235-69	Lene Singdahlsen Thelle
201811235-71	Bjørn Fensgård
201811235-73	Per Morten Nilsen

201811235-75	Fevang, Råstad og Unneberg grunneierlag (1,2)
201811235-76	Anne Marthe og Steven Gibbons
201811235-77	André Folkvord
201811235-78	Hans Kenneth og Siw Hjertaas
201811235-79	Mette Lundby (1-3)
201811235-80	Arnt Olaf Stillerud (1-13)
201811235-82	Jan Gustavsen
201811235-84	Carl Thomas Aarum
201811235-85	Knut A. Glenna
201811235-87	Tore Gjone Møller m.fl.
201811235-90	Odd Galteland
201811235-93	Unneberg nærmiljøutvalg
201811235-95	Unni Jacobsen og Anne Marie Iversen
201811235-96	Jan Nygård
201811235-104	Ian McCracken
201811235-106	Erik Hansen og Solveig Heimdal Hansen
201811235-107	Mette Lundby
201811235-108	Sverre Ringseth og Marianne Milvartsen
201811235-109	Preben Liland Madsen
201811235-110	Mette Lundby underskriftskampanje del 2.1 og 2.2
201811235-111	Leif Ole Haugberg
201811235-112	Sande nærmiljøutvalg (1,2)
201811235-113	Anne L. Heimdal
201811235-114	Jan Erik Ringstad
201811235-120	André Folkvord
201811235-123	Andre Schau
201811235-126	Arne Kjell Bergan
201811235-127	Mie Miskov Nodland
201811235-132	Halgurd Shaker Sofi og Shakir Sofi Ibrahim
201811235-138	Ståle Thrane Bertelsen v/Codex advokat
201811235-139	Kai Magen Bråten v/Codex advokat
201811235-140	Terje Haraldstad v/Codex advokat
201811235-143	Morten Næss Linglelem

3.4.1 Grunneiere og berørte privatpersoner tilleggshøring 20. mars til 15. april

Merknadsnummer	Fra
201811235-145	Ina Olsen og Ulf Tommy Wall
201811235-146	Ian McCracken og Michele Leese
201811235-148	Kristin Habberstad

3.5 Andre aktører

Merknadsnummer	Fra
201811235-35	Sandefjord vgs., Elevrådet

4 SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER

4.1 Myndigheter, statlige og regionale

4.1.1 Statlige fagmyndigheter

99	Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	Bane NORs kommentarer
	<p>Uttalelsen gjelder korridorvalg og utredninger som ligger i Sandefjord kommune.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det er i planforslaget gjort rede for at det ligger store verdier i form av mineralske ressurser i det berørte området. Det er kun natursteinforekomster som blir berørt og det dreier seg om forskjellige variasjoner av internasjonalt anerkjent larvikitt.2. Konsekvensutredningen for trasevalgene er kun en generell vurdering av at det ligger store verdier i larvikitten innenfor korridoralternativene, og det er ikke vurdert helheten i verdien av natursteinforekomstene, eller hva jernbanetiltaket har å si for den enkelte berørte forekomst. Det er innhentet svært lite informasjon om de ulike forekomstene. Vurderingen av forekomstområdene er kun basert på Norges geologiske undersøkelsesrapport og i Larvik kommunes kommunedelplan for steinressurser. Larvik kommune har prioriterte områder for framtidig utnyttelse som det ikke ser ut som er benyttet i konsekvensvurderingene.3. Konsekvensutredningen framstår svært svak på temaet mineralske ressurser og for lite konkret til å vurdere de faktiske konsekvensene der unike forekomster blir berørt.4. Det stilles spørsmålsteget ved om Bane NOR i arbeidet med planen har benyttet seg av tilstrekkelig fagkompetanse til å kunne vurdere betydningen av planlagte tiltak som berører larvikittforekomster i Sandefjord kommune.5. Trasealternativene gjennom Sandefjord kommune berører i nord en liten del av Larvikittforekomsten Marum-Jåberg. Forekomsten er ikke spesifikt omtalt i KU-en, men inngår i kartgrunlaget for vurderingene av naturressurser, og har der blitt tillagt «stor verdi». Forekomsten har NGU vurdert som viktig.6. Fra fritekstbeskrivelsen i NGUs database står det blant annet at «Bergartens unike karakter gjør den til en av verdens mest attraktive natursteinstyper» og «Reservene i Marum-Jåbergforekomsten anses som store, selv om betydelige arealer er dekt av dyrket mark. Områdene med mest massiv larvikitt utgjør generelt høydedragene i terrenget, mens jordbruksarealene ligger i forsenkningene, som også generelt fører mer oppsprukket og omvandlet larvikitt.» DMF kan ikke ut i fra framlagte Fagrapport - naturressurs, se at denne informasjonen er tatt inn og vurdert.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Konsekvensvurderingen og herunder vurderingen av verdi er gjort på et nivå som er tilstrekkelig for kommunedelplanfasen og på nivå med det som er gjort i andre tilsvarende infrastrukturprosjekter. Verdien er satt til høyeste mulig for alle Larvikitt-ressurser. NGUs vurderinger er lagt til grunn for vurderinger i Sandefjord. Det er videre benyttet Statens vegvesens metodikk for konsekvensutredninger. Denne metodikken er anerkjent og benyttes i de fleste større utbyggingsprosjekter i regi av staten.</i>3. <i>Se Bane NORs kommentar over. Merknaden tas til orientering.</i>4. <i>Se Bane NORs kommentar over. Merknaden tas til orientering.</i>5. <i>Forekomsten Marum-Jåberg er spesifikt omtalt og vurdert i fagrapport for naturressurser, den er gitt stor verdi. Tiltakets påvirkning på ressursen er vurdert til å være ingen. Det henvises til fagrapporten s. 138 og 139.</i>6. <i>Merknaden tas til orientering. Informasjonen er ikke tatt inn men forekomsten er omtalt på lik linje med andre forekomster på strekningen. Forekomsten er gitt stor verdi. Det er henvist til NGUs rapport om ressursene.</i>

<p>7. DMF forventer at det gjøres en konkret vurdering av hvilke konsekvenser plassering av korridor gjennom Sandefjord kommune vil få for Marum-Jåberg larvikittforekomst. Dette må også sees i sammenheng med valg av videre korridorføring inn i Larvik kommune.</p> <p>8. Det forventes en vurdering av konsekvensen av at akkurat denne spesifikke forekomsten blir berørt av jernbanekorridoren, og eventuelle båndlegginger som kan følge av mulig framtidig utnyttelse knyttet til eksempelvis sikringssoner rundt endelig jernbanetrasé.</p>	<p>7. <i>Dette er gjort i fagrapport naturressurs, se pkt. 5.</i></p> <p>8. <i>Se pkt. 5. Det vil også gjøres ytterligere vurdering av eventuelle sikringssoner for denne ressursen i neste planfase. Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	--

130	Statens vegvesen	Bane NORs kommentarer
<p>Statens vegvesen uttaler seg som riksveimyndighet på vegne av Staten.</p> <p>Torp-vestkorridoren krysser E18 like vest for Sandefjord lufthavn Torp, og er planlagt i bru over riksveien. Åpningen under brua må dimensjoneres for 4-felt kjørevei og med plass til sykkelvei med fortau.</p> <p>Stasjonen i Torp-vestkorridoren er planlagt med gangvei mellom stasjon og lufthavn, hvor gangveien krysser riksveien. Planskilt kryssing av riksveien må vurderes i det videre planarbeidet.</p>		<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering. Detaljering av vegløsninger løses i arbeidet med reguleringsplanen.</i></p>

45	Kystverket Sørøst	Bane NORs kommentarer
<p>Kystverket Sørøst har ingen vesentlige merknader til forslag til kommunedelplan for dobbeltspor i Sandefjord kommune (Strekning Stokke – Larvik).</p>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

86	Forsvarsbygg	Bane NORs kommentarer
<p>1. De anbefalte trasevalgene berører i utgangspunktet ikke Forsvarets anlegg eller eierinteresser.</p> <p>2. Trasevalget på vestsiden av Torp lufthavn anses mer gunstig ut i fra hensynet til Forsvarets interesser, sammenlignet med trasevalget øst for lufthavnen, dersom det østlige alternativet innebærer at traseen flyttes nærmere lufthavnen.</p>		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>

25	NSB Persontog	Bane NORs kommentarer
<p>NSB slutter seg til Bane NOR sin anbefaling av korridorer.</p> <p>Torp vest-korridoren:</p> <p>1. Torp vest-korridoren gir direkte tilknytning til Sandefjord lufthavn Torp, god jernbaneteknisk linjeføring, samt en akseptabel stasjonsplassering Sandefjord som er godt tilrettelagt for knutepunktutvikling.</p> <p>Stålakerkorridoren øst:</p> <p>2. Stålakerkorridoren øst har lavest investeringskostnader, høyest samfunnsøkonomisk nytte og minst negative konsekvenser for ikke-prissatte verdier.</p> <p>Indre havn-korridoren:</p>		<p><i>Det jobbes med reduksjon av stengetider for anleggsarbeid inntil eksisterende spor. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

<ol style="list-style-type: none">3. Indre havn-korridoren (Høy løsning) gir mindre inngrep i bystrukturen i Larvik og har lavere kostnader enn alternativene for Kongegata. Høy løsning gir mulighet for bedre kontakt mellom byen og sjøfronten enn dagens situasjon. Lokaliseringen av stasjonen legger til rette for et sentralt knutepunkt i Larvik.4. Ulempen med dette alternativet er stengetiden på 12-14 måneder for togtrafikken som innebærer et betydelig markeds- og velferdstap.5. NSB ber derfor Bane NOR om å vurdere midlertidige sporjusteringer i likhet med byggingen av nye Moss stasjon. Eventuelt andre tiltak som kan minimere opphør av togtilbud.	
--	--

42	Norsk Maritimt museum	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none">1. Det er sannsynlig at strekningen Stokke-Larvik inneholder trasealternativ der det vil gjøres inngrep i vann og vassdrag i forbindelse med anleggsarbeid og ferdig jernbane (kryssingen av Lågen).2. Det vil bli nødvendig med kulturminneregistreringer under vann, jf. kml. § 9. Innretning og omfang på registreringen vil først kunne utarbeides når plangrense, samt omfang av inngrep (inkludert anleggsfase) er nærmere avklart.3. Det understrekes viktigheten av at undervannsarkeologiske registreringer kommer tidlig i gang, særlig med tanke på spesielle bestemmelser rundt kml. § 14 skipsfunn.4. Rekkefølgebestemmelsene knyttet til kml. § 14 er slik at det ikke er anledning til å gi dispensasjon gjennom planvedtak i henhold til kml. § 8 fjerde ledd, men gjennom enkeltvedtak etter kml. § 14 annet ledd. Slik søknad skal stiles til Riksantikvaren, men sendes til Norsk maritimt museum, som er rette myndighet for å gi faglig tilrådning til dispensasjonssøknader etter kml. § 14.5. Av hensyn til eventuell(e) dispensasjonssøknad(er) er det gunstig det legges opp til å avklare konfliktpotensial tidlig i planprosessen.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Strekningen Virik-Byskogen vil medføre inngrep i vann/vassdrag.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering. Behov og omfang avklares i forbindelse med reguleringsplanen.</i>3. <i>NMM vil kontaktes ved oppstart av reguleringsplanarbeid for strekningen for videre avklaring av praktisk gjennomføring.</i>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i>5. <i>Det henvises til kommentar i punkt 3.</i>	

4.1.2 Regionale fagmyndigheter

116	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
<p>Fylkesmannen i Vestfold og Telemark anbefaler at:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det velges en korridor med stasjon ved Sandefjord lufthavn Torp på vestsiden av rullebanen.2. Torp vest-korridoren muliggjør en vesentlig økning av kollektivtransport i tilbringertjenesten til flyplassen.3. Korridoren er ikke i vesentlig konflikt med nasjonale interesser innenfor fylkesmannens saksområder.4. Med bakgrunn i konsekvensutredningen ville en variant via Storås vært mer gunstig for friluftsliv, naturmangfold, landskap og landbruk.5. Fylkesmannen fraråder Gokstadkorridoren på grunn av ulempene for nærmiljø, samt at støy i boligområdene vil være betydelige.	<p><i>Punkt 1 til 5 tas til orientering.</i></p>	

Landskapsvirkning:

6. Fylkesmannen har ikke innvendinger til Bane NOR sin rangering som innebærer at Torp vest via Storås får best resultat.
7. Fylkesmannen anbefaler for Torp vest-korridoren å løfte jernbanelinja forbi nordenden av rullebanen over Vårnesbekken. Dette vil redusere landskapsmessige utfordringer, gi bedre kryssing av Vårnesbekken mht. landskap, naturmangfold inkl. hjortevilttrekk, samt tur-/skigåing langs bekken.

Nærmiljø og friluftsliv:

8. Fylkesmannen har ikke innvendinger til rangeringen, men vil minne om at Retningslinje for behandling av støy ved arealplanlegging (T-1442/16) har støygrenser for turområder i utmark. Dette gjør at Torp vest via Storås kommer bedre ut enn både Torp vest- og Unnebergkorridoren.
9. Tabell 2 i retningslinjenes pkt. 2.3 *Rekreasjonsområder og stille områder* som sier at turområder som Hjertås-/Storås-/Stangeskogen ideelt sett burde ha støynivåer under 40 dBAden.
10. Det er ønskelig med lave, utendørs støynivåer for gravlunder. For dette temaet er Gokstadkorridoren i konflikt med gravlunder i Sandefjord by. Torp Vest – og Unnebergkorridoren anser Fylkesmannen at har små slike konflikter.
11. Støy i boligområder viser at Torp vest-korridoren via Storås er svært gunstig med tanke på å avlaste boliger som i dag har jernbanestøy over anbefalte grenseverdier.

Naturressurser:

12. Fylkesmannen anbefaler at dokumentet *Planbestemmelser og retningslinjer for Sandefjord kommune pkt. Naturressurser* styrkes hva gjelder å unngå skade på jordsmonn/jordbruksareal som reguleres til landbruk i permanent situasjon.

Naturmangfold:

13. Fylkesmannen anbefaler minst mulig inngrep i Bekkesonen for Vårnesbekken. Det kan oppstå konflikter knyttet til stabilisering av grunnforhold og bygging av brufundamenter.
14. Fylkesmannen anbefaler å etablere en ny dam (viktig naturtype) som blir eliminert av traséen syd for tunet på landbrukseiendommen Olsrød.
15. I området Stangeskogen krysser Torp Vest-korridoren bl.a. det viktige villtrekket mellom Unneberg-skogen og Roveskogen (V4010). Fylkesmannen ber Bane NOR nøye overveie om det bør anlegges en kombinert driftsvei og faunapassasje over fjellskjæringen på et egnet sted syd for Fensåsen.
16. Fylkesmannen legger til grunn at brua over Unnebergbekken i begge variantene av Torp Vest – korridoren vil ivareta bekkesonen på en tilfredsstillende måte.
17. Syd for tunnelen under Mokollen og syd for ny stasjon i Sandefjord krysser linja bekken fra Virikdammen. Fylkesmannen understreker for ordens skyld at ny kulvert må anlegges slik at fisk kan passere.

6. *Merknaden tas til orientering.*

7. *Heving av trase nord for Torp stasjon skal vurderes i samråd med luftfartsmyndigheter.*

8. *Støyretningslinjen er lagt til grunn for støyberegninger og -kart. Støyforhold ivaretas gjennom bestemmelser og retningslinje ved at Retningslinje T-1442/16 er tatt inn der. Det vises også til gjennomgående tema kapittel 1.4.*

9. *Merknaden tas til orientering. Det vil jobbes ytterligere med skjerming i reguleringsplanfasen.*

10. *Merknaden tas til orientering.*

11. *Merknaden tas til orientering.*

12. *Bane NOR mener hensyn til jordsmonn/jordbruksareal er tilfredsstillende ivaretatt gjennom retningslinjer naturressurser.*

13. *Det vil være fokus på å redusere inngrep i verdifulle arealer i detaljplanleggingen av tiltaket.*

14. *Eventuelle kompensierende tiltak må vurderes og drøftes i reguleringsplanfasen når det er klart hvilke områder som blir berørt av tiltaket.*

15. *Opprettholdelse/ plassering av villtrekk vil vurderes i reguleringsplanfasen.*

16. *Merknaden tas til orientering.*

17. *Det vil legges til rette for reetablert fiskevandring der dette*

18. Fylkesmannen vil påpeke at Storåsvarianten av Torp vest framstår som den klart beste løsningen mht. naturmangfold.

Samfunnssikkerhet og beredskap:

19. Fylkesmannens oppfatning er at ROS-analysen ikke svarer helt på intensjonen med en konsekvensutredning i hht. forskrift om konsekvensutredninger fastsatt 21.06.2017 (KU-forskriften). Fylkesmannen viser her til forskriftens § 17 første ledd.
20. ROS-analysen burde belyst bedre ulikhetene mellom korridorene som støtte for det forestående kommuneplanvedtaket om hvilken korridor som skal velges.

Anleggsfasen:

21. Fylkesmannen anbefaler at anleggsfasen blir omfattet av miljøoppfølgingsplanen.
22. Fylkesmannen støtter kravet om miljøoppfølgingsplan og anbefaler at planen blir en fullverdig del av reguleringsplanmaterialet.
23. Anleggsfasen vil kreve en utslippstillatelse fra Fylkesmannen i medhold av forurensingsloven. Torp vest via Storås har strekninger med bergtunnel, bruer over sårbare vassdrag, dagsoner i erosjonsutsatte jordarter etc. Dette innebærer en fare for forurensning av sårbare vannforekomster.

Oppsummering:

24. Fylkesmannen anbefaler en korridor vest for Torp og stasjonsplassering nær flyplassterminalen.
25. Fylkesmannen har merket seg at Torp vest-korridoren kommer best ut mht. samfunnsnytte.

vil kunne avskjæres som følge av tiltaket.

18. Merknaden tas til orientering.

19. Merknaden tas til orientering.

20. Bane NOR mener at ROS-analysen er gjennomført på et tilfredsstillende nivå for dette plannivået. Det er gjort analyse av sårbarhet på overordnet nivå, tilpasset det kunnskapsgrunnlaget som er tilgjengelig da analysen ble gjennomført. Detaljerte ROS-analyser skal gjennomføres i reguleringsplanfasene når det foreligger flere utredninger og et høyere detaljeringsnivå. Det er i kommunedelplanfasen lagt vekt på å identifisere alle relevante farer for de ulike strekningene, vurdere disse med hensyn på sårbarhet og gi en tilrådning av hvilke farer som må tas med det videre arbeidet.

21. Merknaden tas til orientering. Det vises til punkt 20 over. Alle korridorene fremstår i ROS-analysen som moderat til svært sårbare. Det er ikke funnet grunnlag for å skille dem gitt det detaljeringsnivået som ligger til grunn i denne fasen. Relevante farer må analyseres med hensyn på risiko, og det må fremmes konkrete risiko- og sårbarhetsreducerende tiltak i forbindelse med de kommende reguleringsplanene når valg av korridor er foretatt.

22. og 23. Merknaden tas til orientering. Miljøoppfølgingsplan vil være et integrert arbeid i reguleringsplanen og vil også omfatte anleggsfasen.

<p>26. Fylkesmannen legger vekt på at Torp vest-korridoren via Storås gir stor avlastning for støyutsatte boliger og har betydelige fordeler for temaer som nærmiljø/friluftsliv, naturmangfold og landbruk.</p> <p>27. Fylkesmannen mener jernbanestasjonen ved flyplassen burde vært planlagt nærmere terminalen.</p> <p>28. Fylkesmannen fraråder Gokstadkorridoren pga. ulemper for nærmiljø, inkl. støysituasjon for mange boliger.</p>	<p>23. til 28. Båndleggingssonen åpner for at traseen kan justeres, hvilke muligheter som finnes må vurderes ved videre optimalisering. Merknadene tas for øvrig til orientering.</p>
--	---

92	Vestfold fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
1.	Vestfold fylkeskommune er i likhet med Sandefjord kommune, bekymret for de ikke-prissatte konsekvenser for natur og nærmiljøet ved Hjertås og Unneberg. Vestfold fylkeskommune legger til grunn at Torp vest-korridoren er best sett i forhold til prissatte konsekvenser, men velger å vektlegge traseen Torp Vest via Storås som den foretrukne løsning i høringen.	1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Vestfold fylkeskommune forventer at arbeidet med reguleringsplan for strekningen vil starte opp i 2019 slik at banen kan ferdigstilles i 2027. Det haster med å få på plass et togtilbud med to tog i timen til Skien.	2. <i>Videre planlegging forutsetter bevilgninger over Statsbudsjett til detaljplanlegging.</i>
3.	Foreslåtte avbøtende og kompenserende tiltak virker fornuftige, men det er viktig å sikre god lokal medvirkning rundt dette i det videre planarbeidet. Dette gjelder spesielt områdene rundt Unneberg og Hjertås, for å sikre at disse fortsatt vil ha funksjon som viktige friluftslivsområder.	3. <i>Det legges opp til god medvirkning i detaljering av tiltaket.</i>
4.	I videre arbeid med reguleringsplan er det vesentlig å kartlegge behovene for kryssing av jernbanen. Det vil være særlig viktig der jernbanen ligger i tilknytning til boligområder, skoler og viktige fri- og rekreasjonsområder.	4. <i>Behov for kryssing av nytt dobbeltspor vil følges opp, og forslag til krysningspunkter vil være del av reguleringsplanen.</i>
5.	På bakgrunn av skjerpede nasjonale og regionale føringer for nedbygging av matjord ber fylkeskommunen om at det under generelle bestemmelser tas inn følgende bestemmelser: a) Ved beslag av dyrka eller dyrkbar mark skal kompenserende tiltak være en del av videre planarbeid b) Plan for flytting og bruk av matjord skal følge med som del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan. c) Eget planarbeid for eksisterende spor skal senest gjøres parallelt med videre planarbeid for ny bane.	5. <i>Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndigheten og skal inneholde opplysninger om antall m³ med matjord som blir berørt, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget og hvor mye som kan tilfalle landbruksarealer i nærheten. Det vises for øvrig til retningslinjene for naturressurser.</i> <i>Etterbruk av eksisterende spor vil, som det fremgår av retningslinjene, følges opp i et eget planarbeid. Fremdrift for dette vil bli avklart i det videre planarbeidet.</i>
6.	Det forutsettes at avbøtende tiltak knyttet til kulturminner og kulturmiljøer følges opp på reguleringsplannivå. I tillegg til at det utarbeides en skjøtsels- og tilretteleggingsplan for berørte kulturminner, må det utarbeides en plan for sikring av kulturminner i anleggsfasen.	6. <i>Kulturminner vil følges opp i neste planfase. Merknaden tas til orientering.</i>

<p>7. Det forutsettes at flytting av stasjonsbygningene på Råstad og Stokke, samt bevaring av Sandefjord stasjon, følges opp i kommende reguleringsplan. Eventuell flytting gjelder også noen få verneverdige bygninger som berøres andre steder på strekningen. Det forutsettes at Sandar kirkested ikke berøres mer enn i dag. Fylkeskommunen forbeholder seg retten til å varsle innsigelse på senere planstadium dersom dette ikke følges opp.</p>	<p><i>7. Eventuell flytting av stasjonsbygninger og bevaring av Sandefjord stasjon vil følges opp i neste planfase. Sandar kirkested vil ikke påvirkes av den anbefalte stasjonsplasseringen. Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	--

91	Telemark fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. Telemark fylkeskommune støtter anbefalingen til Bane NOR om Torp Vest.2. Ettersom parsellen forutsetter to tog i timen til Skien forventer Telemark fylkeskommune at videre planlegging starter opp rett etter vedtak av kommunedelplanen.3. Telemark kommune forventer at dobbeltsporet Stokke-Sandefjord via Torp ferdigstilles slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27.	<p><i>Videre planlegging forutsetter bevilgninger over Statsbudsjett til detaljplanlegging. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

56	Vestfold vann IKS	Bane NORs kommentarer
	<p>InterCity Vestfoldbanen Stokke-Larvik vil komme i konflikt med Vestfold Vann sin hovedvannledning gjennom Vestfold. Behov for omlegging/nytt kryssningspunkt:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Unnebergkorridoren: Omlegging/ny kryssing må etableres nord for Torp flyplass ved Olsrød.2. Gokstadkorridoren: Omlegging/ny kryssing må etableres nord for Kihle bru. <p>Viktige prinsipper som må ivaretas:</p> <ol style="list-style-type: none">3. Vestfold Vann sitt restriksjonsområde skal etter omlegging ligge utenfor jernbanens restriksjonssone.4. Vestfold vann sin restriksjonssone må oppfylles ved valg av ny trasé.5. Arbeider med omlegging må gjøres i god tid før Bane NORs egne anleggsarbeider starter.6. Videre må omlegging kun gjøres innfor de perioder på året som tillates av hensyn til vannforsyningen. Dette er normalt i perioden 15. september til 15. april, men må avklares nærmere av hensyn til andre rehabiliteringsarbeider ved Vestfold Vann.7. Vestfold Vann vil stille krav til kvalitet og tekniske løsninger ved omlegging og kryssing av hovedvannledningen. Det forutsettes derfor at dialogen mellom Bane NOR og Vestfold Vann videreføres.8. Det må inngås egen avtale for omlegging/kryssing av ledningen, samt for anleggsarbeider i nærheten av vannledningen.9. Vestfold Vanns klausuleringsbestemmelser vil måtte gjelde for Bane NOR sitt anleggsarbeid i nærheten av ledningen.10. Kryssing skal gjøres mest mulig vinkelrett på ledningen.11. Alle omkostninger i forbindelse med omlegging/kryssing må dekkes av Bane NOR.	<p>Restriksjonssonene nevnt i punkt 4 og 5 vil måtte løses i arbeidet med reguleringsplanen. Merknaden tas for øvrig til orientering.</p>

89	Tunsberg bispedømmeråd	Bane NORs kommentarer
	<p>Tunsberg bispedømmeråd er gravplassmyndighet for Larvik. Sandar kirke og gravplass ligger nær eksisterende jernbanelinje og –stasjon. Kirkens omgivelser er sårbare for endringer.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det viktig at ikke kirkens status som signalbygg og kulturminne utfordres eller trues av omfattende endringer.2. Sandar kirkested er fra middelalderen. Tunsberg bispedømmeråd er kjent med Vestfold fylkeskommune sin uttalelse og tiltrer denne.3. Forutsetter at Sandar kirkested ikke berøres mer enn i dag. <p>Ut fra det foreliggende materialet kan Tunsberg bispedømmeråd ikke se at de øvrige kirkebygningene, deres omgivelser og de gravplassene Tunsberg bispedømmeråd er myndighet for, berøres direkte av planene.</p>	<p>Sandar kirkested vil ikke berøres mer enn det jernbanen gjør i dag, merknaden tas for øvrig til orientering.</p>

4.2 Planmyndighet og andre kommuner

37, 115	Kragerø kommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Hovedutvalg for Plan, bygg og miljøes vedtak/innstilling:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kragerø kommune støtter et trasevalg som gir best mulig tilknytning mellom ny jernbanestasjon og Torp flyplass samtidig som best mulig samfunnsnytte for parsellen tilstrebes.2. Siden utbygging av parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Grenland og etablering av Grenlandsbanen videre fra Porsgrunn mot Sørlandet, forventer Kragerø kommune at detaljplanlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplanen.3. Kragerø kommune forventer at dobbelstporet Stokke-Sandefjord via Torp er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27 og dermed også skape grunnlag for videre arbeid med planlegging og etablering av Grenlandsbanen så tidlig som mulig.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Det henvises til punkt 2 i merknad til Telemark fylkeskommune.</i>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
57	Porsgrunn kommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Bystyret fattet følgende vedtak i sak 1/19 den 07.02.19:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Porsgrunn kommune støtter anbefalingen fra Bane NOR om Torp Vest2. Siden parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Grenland, forventer Porsgrunn kommune at videre planlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplanen.3. Porsgrunn kommune forventer at dobbelstporet Stokke-Sandefjord via Torp er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Det henvises til punkt 2 i merknad til Telemark fylkeskommune.</i>3. <i>Merknaden tas til orientering</i>
81, 121	Skien kommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Hovedutvalg for teknisk sektors vedtak</p> <ol style="list-style-type: none">1. Skien kommune støtter anbefalingen fra Bane NOR om Torp Vest.2. Siden denne parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Skien, forventer Skien kommune at videre planlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplan.3. Skien kommune forventer at dobbelstporet Stokke-Sandefjord via Torp er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Det henvises til punkt 2 i merknad til Telemark fylkeskommune.</i>3. <i>Merknaden tas til orientering</i>
83	Kommuneoverlegen i Sandefjord kommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Kommuneoverlegens vurdering:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kommuneoverlegens vurdering er at korridoren Torp vest via Storås bør legges til grunn for videre planlegging på strekningen Stokke – Virik.2. På strekningen Virik – Byskogen støtter kommuneoverlegen Bane NOR i at Stålakerkorridoren øst fremstår som det beste alternativet. <p>Bakgrunn for kommuneoverlegens vurdering:</p>	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>

Delstrekning Stokke – Virik:

3. Kommuneoverlegen mener at nærmiljø og bomiljø med muligheter for naturopplevelser, rekreasjon og fysisk aktivitet bør tillegges stor vekt i valg av korridor.
4. Hjertås bør ivaretas fordi det er et viktig og godt brukt friluftsområde i Sandefjord.
5. Sammenlignet med de andre korridorene kommer Torp-vest via Storås best ut når det gjelder konsekvens på nærmiljø og friluftsliv. Alternativet er mest skånsom mot Hjertås enn Torp vest-korridoren på grunn av mer tunnelføring.
6. Torp vest via Storås ivaretar best hensynet til helse og fremstår som det beste alternativet.
7. Stasjonsplasseringen for Torp vest-korridorene og Unnebergkorridoren anses som utfordrende på grunn av avstanden til sentrum, samt påvirke et eksisterende bomiljø. Kommuneoverlegen ser at kryssingsmuligheter for gående og syklende er en positiv effekt. Samtidig kan det føre til at flere kjører bil til stasjonen som kan føre til økte barrierer for myke trafikanter.
8. Det er avgjørende at plasseringen tilpasses og tilrettelegges slik at man kan gå, sykle eller benytte kollektivtransport. Dette vil være ulykkesforebyggende, redusere privatbiltrafikken, støy og forurensning. I tillegg til å øke den fysiske aktiviteten.

Delstrekning Virik – Byskogen:

9. Kommuneoverlegen støtter Bane NOR i at Stålakerkorridoren øst fremstår som det beste alternativet. Strekningen har størst andel tunnel og lavest berørte boliger i gul sone.

Planbestemmelser og videre planfaser:

Støy i anleggsfase:

10. Kommuneoverlegen har erfaring med at støy i anleggsperioden kan være en utfordring for berørte beboere og arbeidsplasser, skoler, barnehager og institusjoner, og vil minne om at i Sandefjord kommune skal kommuneoverlegen søkes om dispensasjon fra kapittel 4 i Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/16), dersom anbefalte grenseverdier for støy vil bli overskredet.
11. Bane NOR gis anledning til å vurdere hvilke avbøtende tiltak som skal iverksettes for de berørte.
12. Retningslinjer for begrensnings av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet – kapittel 4 i T-1442/16 bør implementeres i videre planbestemmelser.

Støy i driftsfase:

13. For boliger i gul sone i driftsfasen bør det settes en norm i reguleringsplan for størrelse og kvalitet på eksisterende uteoppholdsareal som skal støyskjermes jf. anbefalinger i veiledning til T-1442/2016 (M-128/2014) 3.4.4 og 3.5.4.

Støv:

14. Det er viktig at miljøoppfølgingsplanen inneholder en plan for støvreduserende tiltak. Ofte

3. *Merknaden tas til orientering. Bane NOR mener at anbefalt korridor ikke reduserer mulighet for rekreasjon, fysisk aktivitet og naturopplevelser i kommunen.*
4. *Merknaden tas til orientering. Bane NOR mener at friluftsområdet vil opprettholdes som et attraktivt område.*
5. *Merknaden tas til orientering.*
6. *Bane NOR mener at de samme muligheter vil opprettholdes ved anbefalt løsning, men at konsekvensutredningen i hovedsak peker på visuelle/opplevelseskonsekvenser ved alternativet. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2.*
7. *Det vil jobbes med tilgjengelighet, atkomster for gående og syklende og attraktivitet i neste planfase. Merknaden tas til orientering.*
8. *Det vises til kommentar i punkt 5.*
9. *Merknaden tas til orientering.*
10. *Bane NOR er kjent med retningslinjene og vil forholde seg til disse. Det skal jobbes mer med løsninger for anleggsfase, inkludert støvvurderinger, i neste planfase.*
11. *Merknaden tas til orientering.*
12. *Miljøverndepartementas retningslinjer for støy (T-1442/2016) er i sin helhet omtalt i under «Bestemmelser og retningslinjer for Sandefjord kommune» ICP-36-A-25637*
13. *Merknaden tas med videre til neste planfase. Se for øvrig svarpunkt 12 over.*
14. *Merknaden tas med videre til neste planfase*

15. Det bør utarbeides en transportplan for all kjøring til og fra anlegget og inne på byggeplassen, med forslag til avbøtende tiltak (jf. anbefalinger i T-1520, kapittel 6) på grunn av massetransport fra bygg- og anleggsvirksomhet.	15. <i>Merknaden tas med videre til neste planfase</i>
--	--

97	Sandefjord kommune	Bane NORs kommentarer
Formannskapetets vedtak:		
1.	Kommunens vurdering er at utredningskorridoren Torp vest via Storås bør legges til grunn for videre planlegging. Kommunen ser vesentlige ulemper ved de tre øvrige utredningskorridorene.	1. <i>Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR presentert en revidert løsning av Torp vest. Denne legges til grunn for revidert planforslag.</i>
2.	Gokstad og Unnebergkorridoren anses som uaktuell og kan fritas fra båndlegging ved fremtidig vedtak av kommunedelplanen.	2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
3.	Bane NOR må i samarbeid med kommunen igangsette et arbeid med en mulighetsstudie for å avklare hvordan en ny stasjon vest for Sandefjord by skal kobles bedre sammen med sentrum. Mulighetsanalysen må blant annet foreslå løsninger for: a) Hvordan stasjonen kan bindes bedre sammen med Sandefjord sentrum, herunder vitalisering av en eller flere akser mellom ny stasjon og sentrum. b) Hvordan det best kan tilrettelegges for transformasjon rundt den nye stasjonen og hvordan prosessene kan initieres før anlegget er ferdig. c) Hvordan Sandefjordsveiens barrierevirkning skal reduseres. d) Etterbruk av dagens stasjonsområde.	3. <i>Det tas inn en planbestemmelse til kommunedelplanen at det skal utarbeides en mulighetsstudie i forkant av eller parallelt med reguleringsplanfase.</i>
4.	Før planen vedtas må det foreligge tilstrekkelig dokumentasjon på at den foretrukne stasjonsløsningen ikke får negative konsekvenser for trafikkflyten på Sandefjordsveien, at den er gjennomførbar med tanke på trafiksikkerhet i Tempokrysset og egnet som fremtidig kollektivterminal.	4. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.14 og trafikkanalyse som er utarbeidet for Tempokrysset/ Sandefjordsveien/ Skiringssalveien.</i>
5.	Bane NOR må i samarbeid med kommunen igangsette et arbeid med å vurdere avbøtende tiltak for å redusere barrierevirkningene av ny stasjon og omlegging av Frederik Stangs gate i Stokke.	5. <i>I retningslinje om landskapsvirkninger er det spesifisert at barrierevirkninger i Stokke skal vurderes særskilt.</i>
6.	Mindre feil og mangler i planforslaget, slik de er anført i vedlegg 8, forutsettes rettet før planen sluttbehandles.	6. <i>Se egen liste for vedlegg 8.</i>
7.	Beslutningen om hvilken utbyggingskorridor som skal legges til grunn for detaljplanlegging tas av Sandefjord kommune som planmyndighet på bakgrunn av øvrige høringsuttalelser og dialog med Bane NOR frem mot sluttbehandling. Kommunen ønsker ikke å sluttbehandle planforslaget før ovennevnte vedtakspunkt er sikret med rekkefølgekrav i planbestemmelsene.	7. <i>Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR presentert en revidert løsning av Torp vest. Denne legges til grunn for revidert planforslag.</i>
8.	Eventuell rømningstunnel/tverrslag i Breidablikkområdet må planlegges slik at inngrep i nærmiljøanlegget unngås.	8. <i>Bane NOR vil se på andre løsninger for tverrslag og rømningstunnel ved Breidablikk, og hensynssonen for området er derfor utvidet.</i>

<p>9. Bane NOR må i samarbeid med kommunen igangsette et arbeid med å vurdere lokaliteter for deponering av overskuddsmasser nær fremtidig jernbanekorridor.</p> <p>10. Nye anleggsveier og etterbruken av disse skal godkjennes av kommunen.</p> <p>11. Mulighetene for å tilrettelegge for en ny vei mellom Tassebekkrysset og Torp Sandefjord lufthavn og inn til Stokke sentrum parallelt med jernbanen, må vurderes særskilt.</p> <p>12. Bane NOR bes legge frem en faglig vurdering av alternative løsninger for jernbanens kryssning av Fredriks Stangs gate.</p> <p>13. I tråd med vedtak i sak 167/18 i Kommuneplanen 2019-2031 bes Rådmannen i samarbeid med Bane NOR å vurdere ulike løsninger for en omkjøringsvei rundt Stokke sentrum.</p> <p>Vedlegg 8:</p> <p>14. Naturmangfold: Vilttrekket Stangeskogen-Marumbekken (lokalitet V4013) vil bli borte dersom korridor Stålaker øst velges. Dette er et viktig vilttrekk som må hensyntas i den videre planleggingen og avbøtende tiltak for å opprettholde vilttrekket må vurderes etablert. I fagrapporten mangler det en beskrivelse og konsekvensvurdering av Brønnumbekken som er en sidebekk til Virikbekken.</p> <p>15. Naturressurser: Skogsareal avsatt til annet formål enn LNF i bør medtas i beregningene for arealtap. Jordloven § 9 gir dyrkbar jord samme vern som dyrka jord: «Dyrkbar jord må ikke disponerast slik at ho ikke vert egna til jordbruksproduksjon i framtida.» Selv om det er usikkert hvilke arealer som faktisk kan dyrkes opp, så burde areal for dyrkbar jord framkommet i egen tabell ved konsekvensvurderingene.</p> <p>16. Støy: Det bør redegjøres for de støymessige konsekvensene av nytt trafikksystemet ved stasjonen (omlegging av Skiringssalveien med mer). Støyrapporten bør oppdateres med</p>	<p>9. <i>Bane NOR ønsker å gå i dialog med Sandefjord kommune om aktuelle lokaliteter for midlertidig og permanent deponi. Det er ønskelig å starte en prosess om dette umiddelbart etter vedtak av kommunedelplanen, med oppfølgende planarbeid for deponier. Se også retningslinje om massehåndtering</i></p> <p>10. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>11. <i>Nye eller utbedrede veiforbindelser mellom Torp og Tassebekk vil være Vestfold fylkeskommune sitt ansvar å planlegge, men dersom det igangsettes planarbeid for dette må Bane NOR involveres med hensyn på felles grensesnitt.</i></p> <p>12. <i>Faglig vurdering av alternative løsninger for kryssing av Frederik Stangs gate er dokumentert i rapport ICP-36-A-25767 Dokumentasjon av utgatte løsninger kapittel 4.3.</i></p> <p>13. <i>En omkjøringsvei vil være et tiltak utenfor Bane NORs ansvarsområde, men dersom det settes i gang planlegging og bygging vil Bane NOR være part på den strekningen som berører eksisterende og nytt spor.</i></p> <p>14. <i>Vurdering av, eventuell plassering og utforming av viltkryssinger vil detaljeres i reguleringsplanfase. Merknaden tas til orientering. Brønnumbekken er omtalt i fagrapport naturmangfold, men under navnet W302 Marumbekken (Førstadbekken). Den er omtalt i kapittel 6.1.1, 6.2.1.1 og 6.2.1.2.</i></p> <p>15. <i>Areal for dyrkbar jord i skog: Disse arealene fremkommer i tabeller i deler av fagrapport naturressurs, men ikke i samletabeller.</i></p> <p>16. <i>Støymessige konsekvenser ved nytt trafikksystem vil ikke bli vurdert før detaljer i vegføringen foreligger, det vil si i regulerings-</i></p>
--	---

kryssreferanser til støyvurderinger i andre tema-utredninger. Støyrapporten mangler vurderinger av konsekvens for stille soner (gravlunder). Antall revne hus som følge av støyhensyn bør fremkomme av rapporten. Det bør kommenteres at Torp vest-korridoren kommer godt mht. støy fordi mange hus er revet.

17. Nærmiljø og friluftsliv: Torp vest via Storås er ikke listet som egen korridor i kapittel 5, som omhandler verdi omfang og konsekvensutredning av korridorene for strekninga Stokke - Virik. Det er kommentert på de ulike alternativene, men i kapittel 5.1.2.3 Delområde 2.3 Hjertås viser figurene kun traseen for Torp Vest. Korridorene må være likeverdige. I rapporten bør det nyanseres mellom Torp Vest og Torp Vest via Storås når det gjelder adkomsten til Hjertåsområdet fra Drakeåsveien via stikkvei og sandtaket (s. 8 og 9 i rapporten). Adkomsten via stikkvei fra Drakeåsveien og sandtaket er «Hovedinngangen» til Hjertåsområdet for svært mange. Denne ligger midt i korridoren for Torp Vest. Spesielt i anleggsperioden vil dette trasevalget i stor grad påvirke adkomst og turmulighetene negativt. Det er forskjeller, for Torp Vest via Storås er ikke denne «Hovedinngangen» direkte berørt av selve korridoren. I tabellen på side 11 er ikke den store skjæringa i Unnebergskogen nevnt under i kommentarene for Torp Vest. Dette sammen med ulikhetene i adkomsten via Drakeåsveien er vesentlige for å skille de to alternativene, og bør komme fram. Det står at «Fra Mokollen og sørover er alternativet igjen sammenfallende med Torp vest». Det ser ut til at korridorene på det digitale plankartet er sammenfallende fra Breidablikkveien og sørover.

18. Risiko og sårbarhet (ROS): Det bør gjøres en særskilt ROS-analyse for å kartlegge risiko og sårbarhet for Sandefjord stasjon vest på grunn av nærheten til Sandefjordveien, videregående skole og hensynssoner. Når detaljplanlegging i neste fase skal gjøres blir det viktig å gjøre gode risikoanalyser med fokus på samfunnssikkerhet. Slik at forebyggende tiltak sikres som en del av utbyggingen.

19. Annet:

- a. Av planforslaget fremgår det at kan bli aktuelt å endre adkomsten til Geminifeltet slik at det får innkjøring fra Krokemoveien i nordøst.

planfasen. Støyrapporten er ikke oppdatert, og da heller ikke kryssreferanser, omtale av gravlunder eller hus som rives. Gravlunder eller andre områder er ikke definert som stille områder i gjeldende kommuneplan, dette er derfor ikke omtalt i støyrapporten. Områder som kan være aktuelle for definisjonen er omtalt med hensyn på støy i fagrapport nærmiljø og friluftsliv. Ingen hus rives av støyhensyn, men hus som antas rives som følge av tiltaket er ikke tatt med i tellingen av støyutsatte bygninger. Merknaden tas ikke til følge.

17. *Torp vest og Torp vest via Storås er behandlet som to alternativer innenfor samme korridor i fagrapportene. I fagrapportens kapittel 5.1.2.3 omtales verdiene i området Hjertås, og begge alternativene er vurdert, men det vises bare figurer for Torp vest. Dette tas til orientering. Konsekvenser for atkomsten til Hjertås via Drakeåsveien vil ikke være ulik for alternativene i driftsfase. Det er riktig at det ikke er skilt på konsekvenser for de to alternativene i anleggsfase. Dette kunne ha vært gjort, men det er mange forhold rundt anleggsfase som ikke er avklart. Forskjellene i alternativene når det gjelder skjæring i Unnebergskogen framgår av tabell i kap. 5.1.7 og kap. 5.1.2 og forholdet er tillagt vesentlig vekt i vurderingen. Alternativene er sammenfallende fra Breidablikk ved Pinaveien-Odinsvei. Merknaden tas til orientering.*

18. *Det vil gjøres risikovurderinger av nevnte forhold i ROS-analyse for reguleringsplanen. Da vil også konkrete tiltak for å redusere risiko foreslås.*

19.

- a) Alternative atkomster til Gemini vil vurderes nærmere i reguleringsplanfase.*

<p>Kommunen vil bemerke at ny adkomst i denne retningen ikke er medtatt i planområdet. Geminfeltet ligger svært nær Virik skole og har i dag sin tilknytning til denne og Virik idrettspark (SBI). Alternative adkomster til Gemini, inklusiv adkomst fra Virik må vurderes nærmere.</p> <p>b. Kommunen stiller spørsmål ved at det i enkelte fagrapporter vektlegges positive virkninger av fjerning av dagens korridor over Gokstad. Dette gjøres ikke konsekvent. For eksempel vektlegges dette ikke som positivt for Unnebergkorridoren, men positivt for Torp vest-korridoren. Det er i tillegg inkonsekvent at denne metodikken ikke følges i alle fagrapporter (f.eks. kulturminner/kulturmiljøer).</p>	<p><i>b) Fjerning av dagens spor vektlegges også for Unnebergkorridoren, men det er riktig at fjerning av dagens spor ikke er vektlagt for alle temaer. Det skyldes primært at etterbruk av dagens spor ikke er kjent og at det heller ikke inngår i en referansesituasjon. For nærmiljø og friluftsliv er det spesielt fjerning av planoverganger og bortfall av tog som tuter som er trukket fram som en konsekvens av at sporet blir borte.</i></p>
--	--

125	Larvik kommune	Bane NORs kommentarer
	<p>Det er nødvendig å bygge en rask og effektiv jernbane som treffer byene og viktige målpunkter gjennom hele Vestfold. Larvik kommune mener at:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det er et riktig regionalt grep å legge til rette for en stasjon tett på Sandefjord Lufthavn Torp.2. Strekningen Virik-Byskogen går hovedsakelig gjennom Larvik kommune, der første del av strekningen ligger i Sandefjord kommune. Ettersom korridorvalg vil ha størst konsekvenser for Larvik kommune bes det om at Sandefjord kommune ser til Larvik når det skal vedtas korridor på denne strekningen.3. Larvik kommune ønsker å ha en dialog, både administrativt og politisk, i forkant av endelig vedtak av kommunedelplanen, slik at man kan enes om et korridorvalg på den nevnte strekningen.4. Larvik kommune har ingen konkrete merknader til planforslaget i Sandefjord med unntak av de generelle merknadene i metode og innhold som er gitt i den politiske 1.gangsbehandlingen av kommunedelplanen. <p>Larvik kommune viser til saksdokumentet ved sin 1.gangsbehandling av plansaken.</p>	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Bane NOR er ikke kjent med at Sandefjord kommune har spesielle merknader knyttet til valg av korridor sør for Virik. Båndleggingssonen foreslås utvides slik at den ivaretar alle korridorer, og den vil tilpasses den korridoren som Larvik kommune senere vedtar.</i>3. <i>Det henvises til kommentar til punkt 2. Merknaden tas til orientering.</i>4. <i>Saksdokument fra 1.gangsbehandling i Larvik behandles som del av merknadsbehandling for Larvik.</i>

4.3 Organisasjoner og næringsliv

11	Statnett	Bane NORs kommentarer
Statnett har ikke anlegg innenfor planområdet og har ingen merknader til saken.		<i>Merknaden tas til orientering.</i>

13, 128	Sandefjord byforum	Bane NORs kommentarer
<p>Sandefjord Byforum støtte Bane NOR sin vurdering i at Torp vest-korridoren er den beste løsningen, selv med de konsekvenser det har for spredning av sentrum og ekspropriasjon av privat eiendom. Årsaken til at denne korridoren foretrekkes er for å unngå utbyggingforsinkelser.</p> <p>To viktige aspekter vedrørende stasjonsplasseringen og påvirkningen det vil ha på Sandefjord sentrum:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sandefjord kommune har hatt offentlig/privat prosess rundt fortetting for at byens handelssentrum skal være kompakt og tyngdepunktet beholdes lenger øst. Knutepunktutvikling rundt Tempokrysset kan føre til at aktiviteten sprer seg nordvestover langs den korridoren som oppstår fra sentrumskjernen til stasjonsområdet.2. Reisende vil få lenger reisevei fra stasjonen til sentrum. Særlig to grupper:<ol style="list-style-type: none">a) Besøkende fra jernbanestasjonen som skal til sentrum (hoteller m.m). Det er ikke ønskelig at de skal gå langs Sandejordsveien eller Dronningensgate og «lete etter sentrum». Særlig hvis det wer dårlig måkt om vinteren.b) Den andre gruppen gjelder de som velger å gå til toget som får 400 meter lenger å gå. De vil ikke gå langs Jernbanealleen, som er byens viktigste akse, historisk og byplanmessig, men langs Skiringssalsveien, som er langt mer trafikkert og industriell. Dette kan føre til at flere velger å bruke bil.3. Sandefjord byforum foreslår å tilby en tilbringertjeneste som skal betjene viktige transportpunkter i bysentrum.4. For å kompensere for den betydelige ulempen en stasjon utenfor sentrum gir, mener Sandefjord byforum det er Bane NORs ansvar å starte en prosess med fylket og kommunen om å etablerer en effektiv og miljøvennlig el-minibussbasert tilbringertjeneste for å hente og bringe passasjerer fra/til følgende punkter:<ul style="list-style-type: none">• Hvalfangstmonumentet (for reisende fra ferjene og Scandic Park Hotel),• Torget (med Hotel Kong Carl),• Bytunet,• Hotel Atlantic,• dagens jernbanestasjon til• ny jernbanestasjon.		<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Det vil jobbes med tilgjengelighet, atkomst for gående og syklende og attraktivitet i neste planfase. Se svar til Sandefjord kommune sin høringsuttalelse.</i>3. <i>Bane NOR vil sammen med kommunen se på muligheter for å knytte ny stasjon bedre til sentrum. En tilbringertjeneste vil ikke være del av Bane NORs tiltak. Dette må eventuelt løftes til kollektivtraffikkselskap i fylket. Merknaden tas ikke til følge.</i>4. <i>Se kommentar punkt 3.</i>

<p>5. Sandefjord byforum ønsker mer informasjon om hvordan Bane NOR tenker å utforme den nye stasjonen. Eksempelvis mer eksakt plassering, hvilke områder som berøres i området rundt selve stasjonen, innhold, estetikk og funksjoner i stasjonsbygningen. Spesielt tenker Sandefjord byforum at stasjonsområdets dominerende virkning i terrenget vil bli en utfordring. Bane NOR har lang erfaring med knutepunktutvikling, så Sandefjord byforum forventer gode løsninger presentert.</p> <p>6. Sandefjord byforum ønsker mer informasjon om tilknytning til annen kollektivtrafikk og utvikling av omgivelsene med annen bymessig bygningsmasse.</p> <p>7. Ønsker også at Bane NOR stiller sin ekspertise til rådighet ved utviklingen av det nåværende stasjonsområdet, etter at Torp vest-korridoren er fullført.</p> <p>8. Skal området selges, bør Sandefjord kommune ha forkjøpsrett og varsles i god tid, slik at politikere og planleggere kan vurdere hva tomten kan brukes til i byplanmessig sammenheng.</p>	<p>5. <i>Stasjonsutforming vil det jobbes mer med i reguleringsplanfase når valg av korridor er besluttet. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>6. <i>Se kommentar punkt 5.</i></p> <p>7. <i>Bruk og utvikling av eksisterende stasjonsområde ved valg av Torp vest-korridoren vil være et tema i senere planprosesser.</i></p> <p>8. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	--

<p>34 Opplysningsvesenets fond</p> <p>Ut fra et helhetsspespektiv er fondet enig med Bane NOR i at alternativet Torp vest-korridoren er det beste alternativet for toglinjen og togstasjonen i Sandefjord.</p> <p>Det er særlig stasjonsområdene ved Sandefjord og Stokke stasjon som er av interesse for fondet på denne strekningen:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Fondet ønsker å holdes orientert i saken og gis muligheter til å uttale seg i det videre forløpet av saken. Fondet stiller gjerne på møter dersom det er behov for dette.	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Opplysningsvesenets fond vil være høringspart i den videre planprosessen.</i></p>
---	--

<p>36 Skagerak Nett</p> <p>Skagerak Nett AS ønsker å delta videre i planarbeidet.</p> <p>Bakgrunnen for at Skagerak Nett AS ønsker å være med i planarbeidet er:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Sikre at alle nettselskapets foreleggingspliktige elanlegg innenfor planområdet blir vist i planen.2. Dersom noen av planforslagene medfører at elanlegg må flyttes, er det ønskelig å så raskt som mulig å kunne vurdere hvilke konsekvenser og kostnader dette medfører.3. Ut fra hva som ønskes av nye virksomheter innenfor planområdet, vil det vurderes forventet strømforbruk til området, og så langt som mulig avklare behovet for nye elanlegg. Dersom nye elanlegg kan planlegges på dette stadiet skal de foreleggingspliktige innlemmes i planene.4. Avklare om Skagerak Nett AS har tilstrekkelig kapasitet i overføringsnettet frem til planområdet. Dersom dette ikke er tilfelle, kan det bli behov for en mer omfattende planleggingsprosess fra vår side. Større utbygginger må avklares både mot faglige myndigheter og kommunale arealplaner.	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>For alle punktene gjelder at Skagerak nett vil være høringspart i den videre planprosessen. Merknadspunktene tas for øvrig til orientering.</i></p>
---	---

<p>Erfaringsmessig vet man at en slik prosess kan ta lang tid.</p> <p>5. Så tidlig som mulig å se på mulighetene for samarbeid med øvrig infrastruktur.</p> <p>6. I den grad eksisterende elanlegg må flyttes på, må utbygger dekke alle kostnader med dette.</p>	
---	--

55	Roin Eiendom	Bane NORs kommentarer
1.	<p>Det er liten tvil om at en utvidelse av nåværende Gokstad korridor vil skåne flest naturområder og boligområder. En utvidelse av nåværende jernbanestasjon vil også ha mange og gode miljømessige gevinster, samt stor betydning for utviklingen av Sandefjord sentrum, i årene som kommer. En ny stasjon lenger unna sentrum vil generere langt mer biltrafikk til/fra stasjonen.</p>	1. <i>Konsekvenser av Gokstadkorridoren varierer mellom temaer, men samlet kommer den ikke best ut for ikke-prissatte temaer. Lokalisering av stasjon ved dagens stasjon er vurdert som en god løsning, men det er korridorvalg som avgjør en fremtidig stasjonslokalisering. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.3.</i>
2.	<p>Et helt kvartal med gammel tidstypisk sentrumsnær trehusbebyggelse – vest for Sandefjordsveien/Skiringssalveien - planlegges fjernet, til fordel for plassering av en ny jernbanestasjon utenfor sentrum! Er dette greit?</p> <p>Eller er det en så stor og egentlig unødvendig inngripen i et gammelt etablert tidstypisk kvartal og boligområde - at antikvar/vernemyndigheter må gjøres spesielt oppmerksom på hva som planlegges, - for således å få vurdert om store deler av dette området bør bevares for ettertiden. Før det blir for sent å gjøre slike vurderinger.</p>	2. <i>Dette er vurdert som konsekvens i den samfunnsøkonomiske analysen. Det er først i reguleringsfase man vet nøyaktig hvilke eiendommer som vil berøres. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.</i>
3.	<p>Ca. 90 boliger med omlag 150 boenheter må fjernes ved utbygging av den anbefalte nye jernbanetrase. Dette er et formidabelt antall boliger, sett i forhold til Sandefjord sentrum og kommunens størrelse. Antall boliger vil utgjøre ca 40% av hele kommunens boligbehov – i et gitt år.</p>	3. <i>Det vises til fagrapport Nærmiljø og friluftsliv for nærmere omtale av bygg som berøres i de ulike korridorene, Dette er tilnærmet likt for alle korridorer på strekningen Stokke-Virik.</i>
4.	<p>Dette vil – uten avbøtende tiltak -skape et enormt ekstra press i boligmarkedet i Sandefjord, over en tidsperiode som kan føre til et «prishopp» i hele boligmarkedet i kommunen.</p>	4. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
5.	<p>Med bakgrunn i punkt 4 må Bane NOR ta sitt pålagte samfunnsansvar på alvor. Bane NOR må skaffe til veie sentrumsnære erstatningstomter/ eiendommer til alle grunneiere som må avstå sine eiendommer for jernbaneutbygging – og som selv ønsker en slik erstatningstomt/eiendom. Særlig på grunn av en unødvendig plassering av ny jernbanestasjon som vil beslaglegge verdifulle sentrumsnære områder. Det må antas å være umulig for den enkeltstående grunneier å skaffe til veie en tilsvarende sentrumsnær eiendom.</p>	5. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.3.</i>
6.	<p>Bane NOR må være løsningsorientert ved oppgjør til dem som må selge sine eiendommer i forbindelse med jernbaneutbyggingen. Ethvert slikt oppgjør må gjenspeile realverdien/bruksverdien for hver eiendom. Bane NOR må sørge for at enhver grunneier/fester som i stor grad berøres av utbyggingen - må holdes økonomisk skadesløs, ut fra sin situasjon.</p>	6. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.1, 1.5.2 og 1.5.3.</i> <i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

62	Sandefjord Turistforening	Bane NORs kommentarer
	<p>Sandefjord turistforening mener at Gokstadkorridoren er det beste alternativet:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Medfører minst negative konsekvenser for natur, kulturminner, jordvern og friluftsliv sammenlignet med Torp vest-korridoren.2. Følger dagens trasé og berører derfor ikke Hjertås, minst beslag på dyrket mark og lavest investeringskostnader. <p>Dersom valget blir Torp vest-korridoren må de store negative konsekvensene som følge av trasévalget begrenses:</p> <ol style="list-style-type: none">3. Skjæringen i Stangeskogen må tildekkes / etableres som en miljøtunnel for å redusere traseens rasering av et uerstattelig tur- og friluftsområdet mest mulig.4. Videre må det etableres støyreducerende tiltak ifm. tunnel inn-/utløp og støyskjerming av brua over Unnebergdalen til et akseptabelt nivå. Se kartutsnitt vedlagt. <p>Andre store negative konsekvenser for Sandefjord som ikke er hensyntatt i Bane NOR sine rapporter:</p> <ol style="list-style-type: none">5. Svært omfattende terrenginngrep og varig ødeleggelse av Hjertås som populært friluftsområde. Det blir dype og brede skjæringer/grøfter for jernbanetrase gjennom mye brukt turterreng.6. Anlegget beslaglegger mye areal, blir svært dominerende og godt synlig i terrenget, blant annet fra Bygdeborgen, Hjertåstoppen, Storås og Pinsås. Det blir støy fra anlegget. Skogsveier og turstier blir avskåret og vil krysse anlegget på bru, eller må omlegges. Anleggsarbeider vil gi varige terrengforandringer. Inngrep og anlegg vil gi svært store og varige negative konsekvenser for friluftsområdet.7. Etablering av beredskapsveg og rømningstunell vil medføre varige terrenginngrep og negative konsekvenser for friluftsområdet.8. En 550 meter lang og høyt beliggende bru vil krysse over kulturlandskapet i Unnebergdalen, med meget store negative konsekvenser for området. Bruen blir et dominerende element i Unnebergdalen og i friluftsområdet Hjertås.9. Det blir støy over 50dB i store deler av Hjertås, Unnebergdalen og Drakås. Støy i bolig- og friluftsområder har negative konsekvenser for områdene.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Konsekvensutredningen viser at konsekvenser for Gokstadkorridoren varierer mellom temaer. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering. Viser for øvrig til kapittel 1.3.</i>3. <i>Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR presentert en revidert løsning av Torp vest. Denne legges til grunn for revidert planforslag.</i>4. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.4.1.</i>5. <i>Merknaden tas til orientering. Bane NOR mener konsekvensene for Hjertås kommer tydelig fram i fagrapport Nærmiljø og friluftsliv.</i>6. <i>Viser til kommentar i pkt. 5 rett over.</i>7. <i>Det vil måtte være fri adkomst til rømningstuneller og beredskapsveger.</i>8. <i>Viser til kommentar i pkt. 5 rett over.</i>9. <i>Merknaden tas til orientering. Støy er beregnet og vist i fagrapport Støy i driftsfasen og omtalt/vurdert i fagrapport Nærmiljø og friluftsliv.</i> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

66	Sandefjord næringsforening	Bane NORs kommentarer
	<p>Torp Sandefjord lufthavn er navet for et stort område, og Sandefjord næringsforening har en stor felles interesse for at det etableres stasjon i direkte tilknytning til flyplassen.</p>	

Vårt synspunkt når det gjelder valg av trasé støttes derfor av alle næringsforeningene i Vestfold; Larvik, Tønsberg, Horten og Holmestrand, samt næringsforeningen i Grenland.

Sandefjord kommune ytrer ønske om at traséen via Storås velges fremfor det sørlige alternativet, begge med tilknytning til Torp Vest. Dersom dette er mulig uten forsinkelser i prosessen, og angitte tidsrammer overholdes, så er dette et valg Sandefjord næringsforening stiller seg bak.

Dersom dette ikke er mulig, ønsker Sandefjord næringsforening at Bane NOR sin anbefaling (Torp vestkorridoren, og et sørlig løp) velges, og Sandefjord næringsforening ber om at Bane NOR sørger for å ta ut mulige synergier i anleggsperioden, blant annet for å bedre den totale trafikksituasjonen i Torpområdet.

Planlegging av anleggsperiode for alle deler av anlegget gjøres i neste fase. Permanente og midlertidige veiomlegginger i Torpområdet må detaljeres videre. Merknaden tas for øvrig til orientering.

72	Norges Handikapforbund Søndre Vestfold	Bane NORs kommentarer
	<p>Norges Handikapforbund Søndre Vestfold påpeker følgende momenter som er viktig uansett hvilken trasé som velges:</p> <ol style="list-style-type: none">1. HC parkering i nærheten av perrong. Det er ønskelig med noen plasser med mulighet for vedlikeholdslading, da en del hc biler har utstyr som krever ekstra strøm til heis, seter, rullestollåser osv. Parkeringen må hensynta at man kommer til tog og dermed blir borte mer enn et par timer. Det må også være langtidsparkering som er beregnet for hc i umiddelbar nærhet.2. Buss og Taxi stopp i umiddelbar nærhet.3. Av og påstigningsmuligheter nært.4. Tilgjengelige venterom med hc toalett, ønskelig med døråpner/sensorer. Det er viktig at man tenker hvor man plasserer såpe, tørkepapir, toalettpapir osv inne på hc toalettet.5. Dersom det er heis i bygg, må denne være driftssikker, alternativ rampe med riktig hellingsgrad som kan brukes dersom heisen står.6. Alternativ vei til perrong må ha en hellingsgrad etter forskrifter og må ha rekkverk og håndlister på begge sider.7. Utvendig gangvei mellom togstasjon og Torp må være tilgjengelig for rullestolbrukere hele året, dersom det ikke er skyttelbuss må det være overbygg / varmekabler mht vær og snø.8. Overbygg mellom skyttelbuss / overgang, stopp plass for skyttelbuss, annen kollektivtrafikk fra knutepunkt må tilpasses for av og påstigning av rullestoler, og være på en slik måte at snø ikke hindrer at man kan benytte seg av kollektivtrafikk.9. Viktig med gode markerte ledelinjer, markering av glassdører, gode kontrastfarger på søyler, dører og nivåforskjeller, og riktig belysning. Ledelinjer ute bør være varmekablet for at de skal være synlig på vinterstid.10. Dersom det skal være kiosk på stasjonen, er det viktig at denne er tilgjengelig for alle, at man kan komme inn med både manuelle og elektriske rullestoler.	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering. Den tar opp forhold som vil bli detaljert i neste planfase. Innspillene tas med videre.</i></p>

fortsatt stor usikkerhet i befolkningen om hvor og på hvilken måte traséene skal bygges.

Bane Nor legger stor vekt på å formidle fordelene med deres valgte korridor, Torp Vest. Framstillingen av miljøulempene for Hjertås framstår ubalansert og med en skjønning av etter-situasjonen i Hjertås som friområde. Det bidrar dessverre til at befolkningen feilinformeres. Jordvernsperspektivet eller klimaregnskapet har heller ikke blitt løftet tilstrekkelig fram.

Hjertås er større enn Hjertås:

1. Friområde (Hjertås, Stangeskogen og Fernåsen) er ikke større enn at det vil bli sterkt preget av en 930 meter lang og opptil 30 meter dyp skjæring.
2. Bortsett fra der hvor traséen skal gå i en kort tunnel nord for Unnebergdalen, vil denne skjæringen dele hele friområdet mellom Steinås og Torp flyplass. Denne fysiske endringen av terrenget og det visuelle inntrykket, kan ikke mildnes med at det lages et par passeringsmuligheter over traséen.

Folkehelseperspektivet:

Sandefjord vil sannsynligvis få et fortettet bomønster som følge av vekst i folketallet. Av den grunn er det desto viktigere at de viktigste friområdene beholdes. Hjertås vil få større og større betydning for befolkningen. Det gjelder alle grupper, fra barnehagebarn til pensjonister, for yrkesaktive og for funksjonshemmede, for skoler og for idrettsutøvere.

Bane NOR sin vurdering:

Naturvernombudet er enig med Bane Nor (pr desember 2018), i at det er stor forskjell på de to korridorene som er foreslått gjennom Hjertås. Det framstår både arrogant og provoserende når Hanne Sophie Solhaug hevder at den store forskjellen mellom Torp vest via Storås og Torp vest er prisen. Det framkommer i innlegg i Sandefjords Blad 6/2 og 8/2. Det gjenspeiler ikke det som blir beskrevet i Bane NOR sin fagrapport.

Samfunnsøkonomi:

Det blir hevdet at den samfunnsøkonomiske merverdien ved å legge en stasjon på vestsiden av flyplassen beløper seg til 1270 millioner. Det burde vel tilsa at man bruker 800 millioner på å unngå de verste skadene på Sandefjords beste friområde.

Klimaregnskap:

Når man skal velge korridor, bør man også se på CO₂-utslippene under konstruksjonsfasen.

1. Hvilken korridor gir minst klimabelastning under utbyggingen?
2. Hvor stort vil det totale CO₂-utslippet bli for de forskjellige korridorene?

skal bygges og på hvilken måte er dermed ikke avklart i denne fasen.

Bane NOR tar innspillet om at framstillingen framstår som ubalansert til orientering. Bane NOR mener at konsekvenser ved alle korridorene tydelig framgår i fagrapportene.

1. *Tas til orientering.*
2. *Tas til orientering.*

Tas til orientering. Hjertås vil kunne opprettholdes som friluftsområde både i anleggs- og driftsfase.

Tas til orientering. For ikke-prissatte fag er det en vesentlig forskjell på de to korridorene, slik det fremgår av fagrapportene og sammenstillingen av ikke-prissatte temaer i planbeskrivelsen. Det er derimot nytte-kostbrøken som veier tyngst i valget mellom de to. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2.

Nytten av å legge en stasjon på vestsiden av flyplassen er i foreliggende rapporter beregnet å være ca. 900 millioner kroner. Men dette er ikke frie midler som kan brukes andre steder.

Klimagassberegninger er gjort for alle korridorer, med det kunnskapsnivået om bygging som er kjent per nå. Dette er omtalt i planbeskrivelsens kapittel 7. Det største klimatiltaket som gjøres med planleggingen av InterCity er å legge til rette for overført trafikk, dvs. fra bil til kollektiv.

98	NHO Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
	<p>Oppsummert er NHO Vestfold og Telemark kommentarer som følger:</p> <ol style="list-style-type: none">1. For mange av våre medlemsbedrifter er Torp Sandefjord Lufthavn helt avgjørende og det vil bety mye for næringslivet at det etableres stasjon ved flyplassen. Herøya industripark, med 80 bedrifter og 2500 arbeidsplasser og Abax i Larvik understreker hvor viktig flyplassen er for bedriftene.2. Valg av trasé har skapt engasjement. NHO Vestfold og Telemark foretrekker traséen via Storås, dersom dette ikke fører til forsinkelser.3. NHO støtter opp under Bane NOR sin anbefaling (Torp Vest-traséen, sør), dersom Storås alternativet ikke blir valgt.	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
101	Sandefjord byen vår AS	Bane NORs kommentarer
	<p>SBV ber om at arbeidet med dobbeltspor fullføres snarest helt frem til Skien. Bane NOR sitt mål om et pålitelig togtilbud med kort reisetid, høy frekvens og høy kapasitet er et viktig og godt fokus og utgangspunkt for de valg som nå skal tas. SBV ønsker at korridoren Torp vest velges.</p> <p>En plassering av ny jernbanestasjon sør-vest for Sandefjordsveien, i nærheten av eksisterende jernbanetrase vil gi byen mulighet for å vokse og benytte eksisterende arealer til næring og bolig.</p> <p>Stasjonens tilknytning til eksisterende sentrum er av stor betydning. SBV ønsker at ny stasjon har fasiliteter som tilpasses fremtidens krav til tilgjengelighet:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det må legges til rette for god tilgjengelighet til sentrum i form av by-busser, by-sykler, lett tilgjengelighet for gående osv.2. Det må være mulighet for adkomst til stasjonen øst for Sandefjordsveien. <p>Sandefjord byen vår AS er opptatt av fremdriften i planprogrammet, slik at strekningen blir ferdig som planlagt i 2030 (2032). Det er derfor viktig for dem at urealistiske utredninger blir fjernet.</p>	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Det vil jobbes med tilgjengelighet, atkomster for gående og syklende og attraktivitet i neste planfase. Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Se kommentar til punkt 1.</i>
122	Vestfold bondelag	Bane NORs kommentarer
	<p>Vestfold Bondelag er opptatt av matjorda og at potensialet for matproduksjon i størst mulig grad ivaretas. For deres medlemmer er det viktig at grunneiers interesser ivaretas på best mulig måte. I uttalelse til planprogrammet ba Vestfold bondelag om at:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Overordnet prinsipp i planprosessen om at potensialet for matproduksjon skal minst være på samme nivå som i dag etter at planen er gjennomført. Dette må også inn i denne planen!2. Vestfoldsamfunnet har også en pluss-visjon for matjorda.3. Vestfold bondelag ber Bane NOR og kommunene merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny RPBA.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering. Det er flere mål som legges til grunn ved valg av korridor. Overordnede mål for prosjektet ligger i Planprogrammet. Det henvises også til Planbeskrivelsens kap. 1.3.2 og 1.3.3.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering</i>3. <i>Merknaden tas til orientering</i>

Med bakgrunn i disse retningslinjene må Bane NOR i dette og andre prosjekter i Vestfold:

4. Velge korridorer som berører matjord minst.
5. Begrense inngrepet/bredden til et minimum dersom man må krysse matjord.
 - a) Det må gis føringer for linjeføring.
 - b) Utforming av alle tilhørende anlegg må gjøres på en skånsom mat med tanke på dyrka og dyrkbar jord.
6. Planbestemmelser og retningslinjer må ta tilstrekkelig hensyn til jordvernet i tråd med RPBA og kompensierende tiltak må innlemmes.
 - a) Utarbeides en matjordplan med gode kompensierende tiltak hvor matjord går tapt.

Fra et grunneiers perspektiv vil aktiv drift av skogen ha behov for et stort antall krysningspunkt dersom traseen krysser Hjertås/Storås i stedet for tunnel. Vestfold bondelag ber Bane NOR ta en ny vurdering av alternativene og ikke møte Torp Vest via Storås med innsigelse.

Kompensierende tiltak:

Ut fra et jordvernsperspektiv vil det på strekningen Stokke – Sandefjord være viktig:

7. Planlegge slik at minst mulig matjord blir berørt innenfor valgte korridor.
 8. Fokusere på kompensierende tiltak.
 9. Flytte berørt matjord slik at potensialet for matproduksjon opprettholdes
- Dersom Bane NOR velger et av de vestre alternativene ber Vestfold bondelag Bane NOR å:
10. Se på muligheten for å heve jernbanetraseen inn mot Torp stasjonen for å unngå store og arealkrevende skjæringer over matjord.
 11. Alternativt vurdere å legge stasjonen og traseen lavere og i en miljøtunnel hvor matjord kan tilbakeføres oppå.

Vestfold bondelag vil understreke behovet for:

12. Gode krysningsmuligheter
13. Gode tilførselsveier til landbruksarealene
14. Gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre at framtidig drift av jord- og skogbruksarealene ivaretas best mulig.

Vestfold bondelag anbefaler Bane NOR å utarbeide en gruppe som ser på muligheter for flytting av matjord tilsvarende mulighetsstudiet for Nykirke-Barkåker.

Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer:

4. Etablering av nytt dobbeltspor mellom byene i Vestfold kan vanskelig unngå beslag av matjord, men det er jobbet med å minimere beslaget og det vil også være fokus i neste planfase.
5. Det vises til kommentar til punkt 4 rett over.
6. Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndigheten og skal inneholde opplysninger om antall m³ med matjord som blir berørt, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget og hvor mye som kan tilfalle landbruksarealer i nærheten. Se retningslinjer om naturressurser.

Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR presentert en revidert løsning av Torp vest. Denne legges til grunn for revidert planforslag. Bane NORs innsigelse til Torp vest via Storås opprettholdes, merknaden tas ikke til følge.

7. Det vises til kommentar til punkt 4 over.
8. Eventuelle kompensierende tiltak vil omtales i det videre planarbeidet.
9. Se svar til punkt 6.
10. Bane NOR er i dialog med luftfartsmyndighetene om mulighetsrommet for å heve linja langs nordsiden av Torp Sandefjord lufthavn.
11. Ytterligere senkning av traseen mellom Stokke og Torp vurderes å være vanskelig med hensyn til grunnforhold, og er en slik løsning vurderes å være svært kostbar. Merknaden tas ikke til følge.
12. Det vil jobbes videre med krysninger i reguleringsplanfase.
13. Viser til merknad til punkt 4 rett over.
14. Viser til merknad til punkt 4 rett over.

Opprettelsen av en arbeidsgruppe tas til orientering.

Vestfold Bondelag er enig med Jordvern Vestfold om at det blir feil at eksisterende jernbanespor vurderes i eget planarbeid.

15. Erfaringer fra Nykirke – Barkåker viser at eksisterende trasé er mest egnet for tilflytting av jord. Vestfold bondelag mener at eksisterende jernbanespor er viktig del av miljøoppfølgingsplanen og plan for bruk av jordressursene.
16. Eksisterende jernbanespor er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen og plan for bruk av jordressursene og må kobles sammen i det planarbeidet som følger kommunedelplanen.
17. Det samme gjelder for retningslinjen om massehåndtering, hvor flytting av matjord er en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet.
18. Bruk av eksisterende trasé må nevnes i opplistingen i planbestemmelsenes § 3-1.
19. I de generelle planbestemmelsene § 3-2 bør det tilføyes en setning ettersom jordvernet er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen:
«Flytting av matjord og andre kompensierende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges vekt».
20. Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker inneholder retningslinjer som er viktig å ta inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket:
 - a) Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål. Dette er viktig for både matjord og overskuddsmasser som kan brukes til å utarbeide driftsveier.
 - b) Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.
 - c) Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.
 - d) Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.
 - e) Det må foreligge bekreftelse fra mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere»).

Ordlyden kan tas inn i retningslinjene for fagrapport naturressurser. Det viktigste er at de blir tatt inn slik at potensialet for matproduksjon ivaretas.

Vestfold bondelag anbefaler at det vises til veileder for matjordflytting i retningslinjene for fagrapport naturressurser som ble utarbeidet i forbindelse med RPBA.

Stasjonsområdene:

21. Vestfold bondelag savner klare føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene. Det gjelder også p-områdene i tilknytning til stasjonene.
22. Vestfold bondelag, i likhet med Jordvern Vestfold, advarer mot at området mellom Torp og Fokserød må få sterkt vern slik at det ikke utvikles noen

15. *Det vil være ulike ønsker knyttet til hva dagens trasé skal brukes til, og hvilke prosesser og beslutninger som er nødvendige for å avgjøre en etterbruk må avgjøres i fellesskap med kommunen og andre myndigheter. Hvorvidt det er et arbeid som skal skje parallelt med videre planlegging av dobbeltsporet er ikke besluttet enda. Det vil gjennomføres som eget planarbeid.*
16. *Se kommentar til punkt 4 rett over.*
17. *Se kommentar til punkt 4 rett over.*
18. *Se kommentar til punkt 4 rett over. Merknaden tas ikke til følge.*
19. *Se kommentar til punkt 6. over. Merknaden tas ikke til følge.*

20. a) *Se kommentar til punkt 6 over.*
 - b) *Det vil bli utarbeidet egne reguleringsplaner for deponiområder. Se retningslinje om massehåndtering.*
 - c) *Se kommentar til punkt 6 over. Tas ikke til følge.*
 - d) *Etterbruk av eksisterende jernbane vil avklares i eget planarbeid. Se retningslinje om etterbruk.*
 - e) *Det skal utarbeides en plan for bruk av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndighetene. Se retningslinje om naturressurser.*

Fagrapporten har ikke egne retningslinjer – de som tas til følge tas inn i retningslinjer til planforslaget.

21. *Stasjonsområdene er plassert innenfor tettbygd strøk/i sentrum. Bane NOR ønsker høy tetthet for å kunne bygge opp under jernbanesatsingen, men det er Sandefjord kommune som er*

<p>båndby/næringspark langs tilførselsveien mot Torp. Det vil få konsekvenser for førsteklasses matjord.</p> <p>Fokuset på å ivareta potensialet for matproduksjon har ført til at Bane NOR har satt sammen en faggruppe. Dette ser Vestfold bondelag som positivt.</p> <p>Hensyn til berørte grunneiere: Vestfold bondelag ber om god prosess i planprosessen og etter vedtatt plan for berørte grunneiere. Vestfold bondelag ber om at Bane NOR:</p> <p>23. Gode informasjonsrutiner mot berørte grunneiere slik at de får anledning til å spille inn viktig lokalkunnskap og nødvendige hensyn i planprosessen.</p> <p>24. Får kartlagt ønsker om nydyrking langs både eksisterende trasé og ny trasé.</p> <p>25. Kommer tidlig i gang med å finne gode arronderingsmessige løsninger og ser på mulighetene for fornuftige makeskifter langs ny trasé.</p> <p>26. Tar initiativ til at berørte grunneiere organiserer seg. Dette kan Vestfold bondelag bidra med.</p> <p>27. Sørge for gode prosesser knyttet til avtaleinngåelse og grunnerv.</p> <p>28. Er villige til å gi grunneier den erstatning de har krav på.</p> <p>29. Sørger for at utøvende entreprenører er godt kjent med innholdet i avtaler med grunneier og gjennomfører jobben i henhold til avtalen.</p>	<p><i>planmyndighet og legger rammer for arealutviklingen.</i></p> <p>22. <i>Det er Sandefjord kommune som planmyndighet som gjennom sin arealplanlegging kan legge føringer for arealbruk. Bane NOR planlegger Torp stasjon som en stasjon som skal betjene flyplassen, og bidra til overført trafikk fra bil til tog – for reisende til flyplassen.</i></p> <p>23. <i>Bane NOR ønsker en dialog med berørte grunneiere i det videre planarbeidet og vil invitere til dette. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>Punktene 24-25 tas til orientering.</i></p> <p>26. <i>Det vises til punkt 23 over. Bane NOR tar ikke initiativ til organisering, men går gjerne i dialog med grunneierlag.</i></p> <p>27. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p>28. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p>29. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
---	---

124	Jordvern Vestfold	Bane NORs kommentarer
	<p>Jordvern Vestfold ber Bane NOR og kommunene merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny RPBA. Retningslinjene sier at i Vestfold skal beslaglegging av matjord begrenses til et minimum ved utforming av infrastruktur og eventuell omdisponering krever kompenserende tiltak. Dette i tråd med nasjonal jordvernpolitikk.</p> <p>Bane NOR må i dette prosjektet og andre prosjekter i Vestfold:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Unngå å legge jernbanen over matjord og velger korridorer som berører minst mulig matjord.2. Begrense inngrepet/bredden til et minimum hvis man skal krysse matjord. Det gjelder linjeføring og tilhørende anlegg.3. Sørge for at planbestemmelser og retningslinjer tar hensyn til jordvernet i tråd med RPBA. Det må utarbeides en matjordplan med gode kompenserende tiltak i tilfeller hvor matjord går tapt.4. Registrerer at friluftinteressene og kommunen ønsker alternativet (Torp vest via Storås) med tunnel gjennom Storås. Jordvern Vestfold ber Bane NOR ta en ny vurdering og ikke møte alternativet med innsigelse.5. Jordvern Vestfold vil påpeke at på strekningen Stokke – Sandefjord vil det være viktigst å detaljplanlegge slik at minst matjord blir berørt, samt fokusere på kompenserende tiltak.	<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>En etablering av dobbeltspor mellom byene i Vestfold kan vanskelig unngå beslag av matjord, men det er jobbet med å minimere beslaget og det vil også være fokus i neste planfase.</i>2. <i>Se kommentar til punkt 1.</i>3. <i>Det skal utarbeides en plan for bruken av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndighetene og skal inneholde opplysninger om antall m³ med matjord som blir berørt, hvordan den skal mellomlagres, hvor mye som skal brukes i anlegget og hvor mye som kan tilfalle landbruksarealer i nærheten. Se retningslinjer om naturressurser</i>4. <i>Som et resultat av høringsperioden har Bane NOR</i>

Kompenserende tiltak:

Noen eksempler på kompenserende tiltak:

6. En god reguleringsplan for massehåndtering der areal som egner seg for oppdyrking og mottak av egnet undergrunnsjord og matjord kommer klart frem.
7. Gjennomføring av matjordplanen er avgjørende for at potensialet for matproduksjon skal ivaretas og krever kompetanse fra planleggere og entreprenører.
8. Tilbakeføre eksisterende bane til dyrka mark der den ligger inntil eksisterende dyrka mark eller område som egner seg for oppdyrking.
9. Store skjæringer eller fyllinger beslaglegger mye areal – eks inn mot Torp stasjon. Dersom traseen ikke kan ligge i tunnel er det best at det i størst mulig grad ligger på eksisterende bakkenivå.
10. Sørge for gode krysningsmuligheter, gode tilførselsveier til landbruksarealene og gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre framtidig drift av jordbruksarealene.

Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer: Jordvern Vestfold mener at kommunedelplanen må ta med seg dagens trasé i planområder:

11. I utkastet som er på høring gis en retningslinje om at etterbruk av eksisterende jernbanespor skal vurderes i eget planarbeid. Dette mener Jordvern Vestfold blir feil da erfaringer fra Nykirke – Barkåker viser at eksisterende trasé er det mest egnede området for tilflytting av jord. Særlig for å opprettholde potensialet for matproduksjon.
12. Eksisterende jernbanespor er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen og plan for bruk av jordressursene og må kobles sammen i det planarbeidet som følger kommunedelplanen.
13. Det samme gjelder for retningslinjen om massehåndtering, hvor flytting av matjord er en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet.
14. Bruk av eksisterende trasé må nevnes i opplistingen i planbestemmelsenes § 3-1.
15. I de generelle planbestemmelsene § 3-2 bør det tilføyes en setning ettersom jordvernet er en viktig del av miljøoppfølgingsplanen:
«Flytting av matjord og andre kompenserende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges vekt».
16. Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker inneholder retningslinjer som er viktig å ta inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket:
 - a) Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål.
 - b) Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.
 - c) Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.
 - d) Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.

presentert en revidert løsning av Torp vest. Denne legges til grunn for revidert planforslag. Bane NORs innsigelse til Torp vest via Storås opprettholdes, merknaden tas ikke til følge

5. Merknaden tas til orientering.

Eksemplene tas til orientering.

11. Det vil være ulike ønsker knyttet til hva dagens skal brukes til, og hvilke prosesser og beslutninger som er nødvendige for å avgjøre en etterbruk må avgjøres i fellesskap med kommunen og andre myndigheter. Hvorvidt det er et arbeid som skal skje parallelt med videre planlegging av dobbeltsporet er ikke besluttet enda.

12. Se kommentar til punkt 1 rett over.

13. Se kommentar til punkt 1 rett over.

14. Se kommentar til punkt 1 rett over. Merknaden tas ikke til følge.

15. Se kommentar til punkt 3. over. Merknaden tas ikke til følge.

16. a) Se kommentar til punkt 6 over.

b) Det vil bli utarbeidet egne reguleringsplaner for deponiområder. Se retningslinje om massehåndtering.

c) Se kommentar til punkt 6 over. Tas ikke til følge.

d) Etterbruk av eksisterende jernbane vil avklares i eget planarbeid. Se retningslinje om etterbruk.

<p>e) Det må foreligge bekreftelse fra mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere»).</p> <p>Stasjonsområdene:</p> <p>17. Jordvern Vestfold mener kommunedelplanen må gi klarere føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene. Det gjelder også p-arealer i tilknytning til stasjonsområdene. Dette fordi alle stasjonsområdene i Vestfold er omkranset av førsteklasses matjord.</p> <p>18. Jordvern Vestfold advarer mot at området mellom Torp og Fokserød må få sterkt vern slik at det ikke utvikles noen båndby/næringspark langs tilførselsveien mot Torp. Det vil få konsekvenser for førsteklasses matjord.</p>	<p>e) Det skal utarbeides en plan for bruk av jordressursene. Planen skal forelegges landbruksmyndighetene. Se retningslinje om naturressurser.</p> <p>17. <i>Stasjonsområdene er plassert innenfor tettbygd strøk/i sentrum. Bane NOR ønsker høy tetthet for å kunne bygge opp under jernbanesatsingen, men det er Sandefjord kommune som er planmyndighet og legger rammer for arealutviklingen.</i></p> <p>18. <i>Det er Sandefjord kommune som gjennom sin arealplanlegging kan legge føringer for arealbruk.</i></p>
--	---

4.3.1 Høringsuttalelser fra organisasjoner og næringsliv til tilleggshøringen 20. mars til 15. april 2019

147	Skagerak Nett	Bane NORs kommentarer
1.	Den skisserte båndleggingssonen berører Jåberg koblingsstasjon i Sandefjord kommune i sin helhet. Stasjonen er sentral for kraftnettet i søndre og midtre Vestfold og kan derfor ikke saneres før en tilsvarende erstatningsstasjon er operabel. Det vises også til avholdte samarbeidsmøter mellom Skagerak Nett og Bane Nor som gjelder problemstillinger ved tidligere traséalternativer utenfor Jåberg koblingsstasjon.	1. <i>Bane NOR vil fortsette dialogen med Skagerak Nett i reguleringsplanfasen. Båndleggingssonen i dette området er utvidet slik at alle korridorer i Sandefjord kan kobles mot alle korridorer i Larvik uten at båndleggingssonen i Sandefjord må endres. Merknaden tas til orientering.</i>
2.	I den grad eksisterende elanlegg må flyttes på, må utbygger bekoste dette i henhold til gjeldene regler og forskrifter.	2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
3.	Skagerak Nett ønsker å avholde et oppfølgingsmøte der tema er ny båndleggingssone og de problemstillinger som dette medfører.	3. <i>Bane NOR vil kontakte Skagerak Nett for å avtale et møte.</i>

4.4 Grunneiere og berørte privatpersoner

4	Rune Gorm Johansen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. Ny trasé bør ligge nær E18, mellom E18 og Plantasjen, med stor innfartsparkering.2. Foreslår gondoltransport fra stasjon til by. Dette vil bli en fin opplevelse og noe som vil sette byen på kartet, det er miljøvennlig og tar lite areal på bakkeplan.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Alternative korridorer er fastsatt gjennom planprogrammet. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.11.</i>2. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.11. Merknaden tas ikke til følge.</i>
5	Torben Tangen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. Bor på Øvre Hasle, inntil skogen som ny trasé skal gå gjennom. Synes forslaget er bra, det er bra at det blir tunnel gjennom Hasleskogen, men åpen trasé fra Hasle i retning Stokke vil gi støy og verdien på boligen vil synke. Håper at dette blir hensyntatt og at tunnelen forlenges for å redusere støyplagen.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Det skal jobbes videre med støvvurderinger i neste fase, og Bane NOR må forholde seg til gjeldende retningslinjer for støy. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.4.1.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
6	Henrik Svensen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. Synes forslaget er meget bra, men håper det blir brukt litt ressurser på brua over Sandefjordsveien slik at den blir estetisk og pen, den blir en inngangsport til byen. Det er uheldig hvis den blir en stygg betongblokk.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Utforming av anlegg vil det jobbes mer med i detalj- og reguleringsplanfase. Merknaden tas til orientering.</i>
12, 19, 43, 44, 96	Jan Nygård	Bane NORs kommentarer
	<p>Merknad 12: Vedrørende Drakeåsveien 23. Ser i Fagrapport naturressurs på side 84/85 at deres bolig må fjernes pga. bygging av tunnel og anleggsvei. Oppfatter det slik at deres hus må fjernes uansett hvordan tiltaket detaljeres videre i reguleringsplanen.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Hvilket tidsrom får de for å finne nytt bosted? Hvis man må vente på bevilgning fra Stortinget betyr det at et evt. salg av boligen vil bli vanskelig.2. Regner med 5 års byggetid og ferdigstilling av traseen i 2032. Betyr det at størrelsen på erstatningen og salg først blir avklart i 2025?3. Må de ut av huset senest i 2027?4. Er det mulig å starte prosessen tidligere dersom ønskelig for å ha et lengre perspektiv? <p>Merknad 43: Mener Torp vest via Storås er bedre enn Torp vest utfra følgende argumenter:</p> <ol style="list-style-type: none">5. Storåsalternativet har samme lengde og er like rask som Torp vest.6. En kort og sikker bru sørover fra Storås i stedet for en lang bru i Unnebergdalen. Henviser til dårlige grunnforhold der hvor bru skal bygges i Torp vest.7. Tunnel i stedet for dyp og stygg grøft i terrenget øst for Storås/syd for Torp.	<p><i>Detaljert kunnskap om hvilke bygninger som berøres vet man først etter vedtak av reguleringsplan.</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Erverv gjøres etter vedtak av reguleringsplan. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i>2. <i>Det henvises til kommentar over.</i>3. <i>Dette avhenger av framdrift for bygging.</i>4. <i>Bane NOR har ikke hjemmel til å starte grunnervvervsprosessen før etter vedtak av reguleringsplan.</i>5. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.</i>6. <i>Bruene er ikke svært ulike i lengde eller når det gjelder grunnforhold.</i>7. <i>Det henvises til Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.</i>8. <i>Det er riktig, det er forskjellig påvirkning på bebyggelse.</i>

8. Sparer mange hus i Drakeåsen, ingen hus og gårder blir ødelagt i Unnebergdalen.
9. Mye mindre ødeleggelse av dyrket mark.
10. Antall hus som må rives er betydelig mindre.
11. Ønsker å se grunnlaget for påstanden om at Torp vest via Storås er 10 % dyrere enn Torp vest.
12. Det hevdes fra Bane NOR at Torp vest via Storås er utelukket kun pga 10 % høyere kostnad.
13. Dersom kostnad er hovedargumentet så er mer riktig å gå for det rimeligste alternativet som er Gokstadkorridoren.
14. Gokstadkorridoren er det alternativet som de fleste i Sandefjord ønsker og det rimeligste. Litt lengre reisetid betyr minimalt. Buss fra Råstad til Torp fungerer perfekt i dag. Ingen vet heller ikke om terminalen på Torp en gang flyttes til østsiden, gjør den det så er Torp vest et katastrofevalg.

Merknad 44:

15. Ser ut ifra kartene at dersom Torp vest via Storås velges vil traktorveien mellom Drakeåsveien 23 og 23A bli benyttet som anleggsvei. Det blir også rømningsvei der gapahuken er i dag. Er det planlagt bom på traktorveien under anleggsperioden?
16. Dersom standard Top vest korridoren velges, regnes der med at huset og tomta er tapt.

Merknad 96:

Torp vest korridoren via Storås kan ikke være 10 % dyrere enn valgte Torp vest. Ved å velge Storås korridoren kontra valgte Torp vest blir følgende rimeligere:

17. Kun ei 400 m stødig bru kontra ei på 550 som skal stå på en meget dårlig grunn.
18. 1 – 2 gårder i Unnebergdalen må ikke innløses.
19. Mye dyrket jord spares.
20. Flere hus i Drakeåsveien trengs ikke å innløse.
21. At natur spares verdsettes vel ikke i penger.

Dessverre er det noe som øker prisen:

22. 20 % lengre betong tunnel over Hasle jorder i Øvre Hasle.
23. Lengre fjell tunneler.

Skjønner ikke at dette regnestykket gjør at Storås alternativet blir 10 % dyrere. Normalt burde disse to alternativene koste omtrent det samme. Husk også at ingen i Sandefjord ønsker valgte Torp vest korridoren. Den ødelegger for mye.

9. *Det er forskjell, men den er ikke veldig stor.*
10. *Omfanget av berørt bebyggelse blir først kjent når tiltaket er mer detaljert, på dette nivået vurderes forskjellen å være liten.*
11. *Grunnlaget for kostnadsberegning finnes blant annet i fagrapport for prissatte konsekvenser.*
12. *Det er kostnadsforskjellen og forskjellen i netto nytte på 800 millioner kroner som bidrar til at Bane NOR fraråder alternativet.*
13. *Gokstadkorridoren har en dårligere nytte enn Torp vest, og selv om den er rimeligere å bygge, vurderes den som mindre aktuell pga. lav nytte. Se innledende kapiteler.*
14. *Merknaden tas til orientering.*
15. *Detaljer rundt anleggsgjennomføringen avklares i arbeidet med reg.planen.*
16. *Merknaden tas til orientering.*

Punktene 17 – 20: Det vises til fagrapport prissatte konsekvenser som bygger på kostnadsberegninger.

21. *Tap av natur inngår i såkalte ikke-prissatte konsekvenser, som sammenstilles med kostnader og nytte. Det vises til planbeskrivelsen kapittel 4.5.*

Merknaden tas for øvrig til orientering.

14,
32

Bjørn Dahl

Bane NORs kommentarer

Bor i Pinaveien ved Breidablikk. Det er lite konkret om hva som faktisk er vedtatt og hvilke implikasjoner tiltaket får for beboere i de forskjellige områdene.

1. Hva er faktisk vedtatt, og når blir endelig løsning valgt?
2. Hvilke eiendommer og boliger i området, og i hvilken grad, blir berørt?
3. Når er anleggsstart og ferdigstilling i dette området planlagt?

1. *Forslag til kommunedelplan skal til politisk behandling hos Sandefjord kommune juni 2019. Det er en kommunedelplan som fastsetter hvilken korridor som skal legges til grunn for nytt dobbeltspor.*
2. *Se innledende kapittel 1.5*

<p>4. I tilfelle en grunneier har planlagt å flytte fra området om ikke lenge; Hvordan kan dette gjøres når interessen for området og verdien på boliger faller som følge av planlagt anleggsarbeid?</p> <p>5. Er det noe poeng å pusse opp nå eller vil det være bortkastede penger?</p> <p>Merknaden gjelder eiendommer som ikke blir fysisk berørt av tiltaket, men hvor verdien forringes som følge av usikkerhet og anleggsarbeider frem til tiltaket er ferdigstilt.</p> <p>7. Kjøper Bane NOR eiendommen etter normal takst og prisantydning?</p> <p>8. Kan verdien beregnes som pris ved kjøp av eiendommen + senere investeringer + prosentvis prisøkning pr. år i nabolaget etter kjøp?</p>	<p>3. <i>Anleggsstart er ikke bestemt. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.1 og 1.5.</i></p> <p>4. <i>Det kan dessverre medfølge ulemper å ligge innenfor en båndleggingssone.</i></p> <p>5. <i>Dette er opp til hver enkelt å avgjøre. Ved usikkerhet rundt dette kan Bane NOR kontaktes.</i></p> <p>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>7. <i>Bane NOR erverver tomt eller del av tomt som blir berørt. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 5.2.</i></p> <p>8. <i>Erstatningen skal minimum dekke eiendommens markeds- eller bruksverdi.</i></p>
---	--

17	Geir- Ole Blålid	Bane NORs kommentarer
<p>1. Mener at det må tenkes nytt mht. stasjonsplassering, uforståelig at disse skal ligge nærmest mulig torget. Begrepet «gangavstand» er relativt og har forandret seg over generasjoner, hans erfaring er at dagens ungdom regner gangavstand til ca. 200 meter. Dette, sammen med planene for kommunen, gjør at svært få vil få gangavstand til den nye stasjonen. Storparten vil uansett komme til å benytte en eller annen form for transport til og fra stasjonen, og da betyr det lite om det er 5 eller 10 minutters reisetid dit. Mer avgjørende er å bygge ut en fornuftig infrastruktur til/fra befolkningstette områder, i form av veier, parkeringsmuligheter, førerløse skyttelbusser o.l.</p> <p>2. Det er mange fordeler ved å legge ny jernbanetrasé mellom Holmestrand og Larvik nærmere E18. Stasjonen i Sandefjord kan da ligge ved Fokserød, med gode forbindelser inn mot sentrum og Torp flyplass. Dette sparer kostnader til togstasjon på Torp, tunnel gjennom Mokollen, ulemper ved rasering av boligområder, samt oppdeling av byen mellom Mokollen og Furustad.</p> <p>3. I Tønsberg bør togstasjonen legges i området ved Kjellelia, og dermed unngå tunnel gjennom Frodeåsen og at jernbanen går i sløyfe gjennom byen. Mener dette vil gi samfunnsøkonomisk gevinst. Spør om minste svingradius ikke har vært tema i Tønsberg slik det har i Sandefjord.</p> <p>4. Det er ingen garanti for at Torp flyplass blir opprettholdt i fremtiden og det etterspørres en kostnadsmodell for opprettholdelse av flyplassen. Antar at Gokstadkorridoren vil komme gunstig ut i en analyse uten Torp flyplass. Så lenge flyplassen eksisterer vil det være et fullgodt alternativ å bygge ut Råstad stasjon og sørge for transport i takt med passasjertrafikken.</p> <p>5. Mener Gokstadkorridoren, med utvidelse av eksisterende togstasjon, vil være et meget godt</p>	<p>1. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.12 for valg av stasjonslokalisering og korridorer som skal utredes i Sandefjord.</i></p> <p>2. <i>Planprogrammet som skal definere hvilke korridorer som skal utredes mellom Tønsberg og Stokke er under arbeid.</i></p> <p>3. <i>Se kommentar til nr. 2.</i></p> <p>4. <i>Det er i fagrapport prissatte konsekvenser gjennomført følsomhetsanalyse av korridorene uten Torp Sandefjord lufthavn. Gjennomførte trafikkberegninger gir marginale variasjoner mellom korridoralternativene i tallet togreiser</i></p>	

alternativ, og mer samfunnsøkonomisk gunstig enn Torp vest- alternativene.	<i>til/fra stasjonen på Torp, mens samlokalisering av tog- og flyterminal har stor betydning. Dersom Torp Sandefjord lufthavn skulle nedlegges på grunn av svikt i flytrafikken, er det derfor primært gevinsten knyttet til mulig samlokalisering av tog- og flyterminal som bortfaller.</i> <i>5. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.3.</i>
--	--

26	Skiringssalveien Nabolag Vel	Bane NORs kommentarer
Innspill med skisse (ikke gjengitt her) omhandler strekningen Mokollen-Virik og plassering av ny stasjon i Sandefjord. Velforeningen er for bosatte innenfor området avgrenset av Sandefjordsveien-Skiringssalveien-Bugårdsbakken-jernbanelinja. Hovedargumentet for uttalelsen er bevaring av boliger, trafikkflyt og sikre ferdselsområder for beboere og reisende. <ol style="list-style-type: none">1. Ny stasjon bør plasseres ved Klaveneslåven/Hesteskoen.2. Stasjonsområde og jernbanespor bør legges til industriområdet mellom dagens spor og Peder Bogens gate. Dette fører til mindre beslag i boligmiljøet, og heller noe mer beslag i /flytting av bedrifter. De 4 sporene bør legges mellom Lunden og Sandefjord vgs. Sør for S. vgs legges nye spor nord for Skiringssalveien, over kolonihagene, for å slippe å berøre Skiringssalveien og boligene på den aktuelle strekningen. Rundkjøringen ved Meny Stadiontunet gir bedre muligheter til å koble stasjonen til øvrig veinett uten å måtte berøre Tempokrysset; E18, Ringveien og Krokemoveien.3. All motorisert ferdsel bør gå via P. Bogens gate, som allerede er dimensjonert til å ta mye trafikk, og som har trafikklys og avkjøringsfelt i kryss med Sandefjordsveien. Trafikk fra Larvik har naturlig løp i gaten og det er plass til buss og taxi ved Klaveneslåven.4. Eksisterende togspor omgjøres til sykkelveg mellom ny stasjon og Moveien. Over Sandefjordsveien og under Bugårdsbakken.5. P- plasser legges på næringsområde ved P. Bogens gate og/eller på kommunens eiendommer i Lundenområdet.6. Arealene under nye jernbanespor kan utnyttes til buss/taxi og p-plasser vest for Sandefjordsveien. Øst for veien kan det evt. bygges p-hus på kommunens eiendommer i Lunden.7. Skiringssalveien mellom Tempokrysset og Bugårdsgata har ikke kapasitet til buss- og taxitrafikk til ny stasjon. Allerede i dag er det stillestående kø morgen/ettermiddag. Skiringssalveien er hoved-utrykningsvei for ambulanse, som i dag ofte må bruke fortauet og midtrabatten for å komme frem.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Ny stasjon må ligge i tilknytning til sporet og det er ikke aktuelt å flytte sporet vesentlig lenger nord.</i>2. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7 og 1.8 og 1.14. Atkomstveier til stasjonen for biltrafikk må være tilpasset stasjonens plassering.</i>3. <i>Hovedatkomst inkludert kryss til ny stasjon vil måtte dimensjoneres for å håndtere kollektivtrafikk, privatbil, taxi, gående og syklende. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.14.</i>4. <i>Etterbruk av dagens jernbane vil avgjøres i en egen planprosess.</i>5. <i>Løsninger for parkering vil være en del av arbeidet med reguleringsplanfase, se for øvrig gjennomgående kapittel 1.14.</i>6. <i>Det henvises til kommentarene 3 og 5.</i>7. <i>Det henvises til kommentar 3.</i>8. <i>Det henvises til kommentar 3.</i>	

8. Tempokrysset en utfordring allerede i dag mht. trafikkflyt og ulykker.		
27, 111	Leif Ole Haugberg	Bane NORs kommentarer
<p>Det er viktig er å se hva kommunen er best tjent med over tid, 100 år frem. Mener Torp vest via Storås må velges.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Torp vest-korridoren er best. Den gir klare fordeler for utvikling av byen og sentrum. Dagens stasjonsområde kan brukes til byutvikling. Hevet jernbane vil øke barriereeffekten. Stasjonen øst for Sandefjord vgs. gjør at fasiliteter kan plasseres under og er bedre tilpasset terrenget.2. Gjennomføring av Gokstadkorridoren vil medføre store ulemper for togtrafikken i anleggsfasen.3. Torp stasjon plassert vest for lufthavnen er det eneste riktige mht transport til/fra flyplassen.4. Støtter ordførerens innspill om alternativ via Storås. Alternativet gir mindre konsekvenser for landbruk, friluftsliv og boligområder, og kortere bru over Unnebergdalen.5. Etablering av stasjon i utkanten av sentrum gir rom for byutvikling og vil medføre at byen utvikles mot stasjonen over tid. Også Gokstadkorridoren medfører store endringer i H. Svartes gate/Skiringssalveien.6. En reiseundersøkelse vil avdekke hvilke transportbehov byen har, også behov for bussforbindelser og parkering.7. Mener kommunen må kreve at parkering planlegges som del av planarbeidet til Bane NOR. Det må planlegges innfartsparkering.8. Dagens busstilbud korresponderer ikke med toget, dette må endres. <p>9. Viser til at Bane NOR har presentert at 2/3 av kostnadene for Torp vest-korridoren via Storås er tunnel fra Pinakroken og østover til traseen går inn i tunnel. Har flere detaljerte spørsmål ang kostnader. Det bes om at Bane NOR gjennomfører en videre planlegging av begge alternativer for Torp vest-korridoren slik at både løsninger og et fullt kostnadsbilde kommer fram til vurdering.</p> <ol style="list-style-type: none">10. Sandefjord kommune og innbyggerne må motta en presentasjon av kostnader for disse 2 alternativer. Det bør være helt fra Torp til nye Sandefjord stasjon.11. Bane NOR hevder at traseen krever 800 mill kr mer, da det må lages tunnel fra Pinakroken og østover.12. Det kan ikke bli 2/3 av 800 mill mer enn den tunellen som Bane NOR må lage for anbefalt Vestkorridor trase. <p>Jernbanestasjoner plassering:</p>		<p><i>Punktene 1.-6. tas til orientering. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.</i></p> <p><i>7. Løsninger for parkering må sees på nærmere i regulerings-planfase, det henvises også til gjennomgående tema kapittel 1.14.</i></p> <p><i>8. Det forutsettes at busstilbud og bussruter tilpasses en eventuell ny stasjonslokalisering. Det vil være dialog rundt dette med kollektivtrafikketat i senere planfase.</i></p> <p><i>9. Det er gjennomført kostnadsestimering av løpemeterpriser og mengder slik som er vanlig for dette plannivået. Detaljerte kostnader og usikkerhetsanalyser er unntatt offentlighet.</i></p> <p><i>10. Beregningene er gjort med en usikkerhet på +/- 20%, hvilket er vanlig på dette plannivået. Det er bare kostnader for vedtatt trase som blir beregnet i neste fase.</i></p> <p><i>11. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p><i>12. Det blir tunnel fra Pinakroken og østover, men deler av den må bygges via åpen byggegrop.</i></p>

13. Utvidelse til dobbeltspor og omlegging Bugårdsbakken og Sikringssalveien gir store inngrep i boligområdene mellom SVGS og Ekeberg gravlund.

14. Gokstadkorridoren vil innebære store omlegginger av boområder vestover. Ikke så synlig før man ser igjennom plandokumentene fra Bane NOR.

Kvalitetssikring:

15. Når KS2 er gjennomført så bør det være mulig å ha en så stor kontroll på kostnadsbilde at valg av Torp vestkorridoren via Storås kan besluttes eller ikke.

Miljøkostnader:

Finner ikke en begrunnelse for valget mellom traseene, kun generelle (Eget punkt: Bane NOR sin begrunnelse).

16. Bane NOR må komme med en begrunnelse for valg av Vestkorridoren kontra Vestkorridoren via Storås. Det er i dag ikke godt nok å bare argumentere med prosjektøkonomi.

17. Mange ikke-økonomiske argumenter som kan brukes i valget. Er miljøkostnader mer eller mindre enn 8 mill. kr pr. år?

18. Transport- og populasjonsdata er vist, men ingen ikke-økonomiske kostnader/miljøkostnader er satt opp mot hverandre.

Denne investeringen skal vare i minst 100 år. Selg inn løsningen og ikke bare gjem dere bak generelle argumenter.

19. De økonomiske beregningene er grove og i detaljplanlegging/reguleringsplan vil en se hva de reelle kostnadene er, samt at en gjennomfører en KS. Dette for å sikre korrekte data. Da kan man se de reelle kostnadsforskjellene.

20. Hvis en legger skjæringer i senketunnel vil kostnadene øke. Bane NOR må ta sitt samfunnsansvar med å gi gode løsninger for befolkningen, ikke bare transportmessig. Men også med tanke på bo, drive landbruk og annen næring, samt ha et givende friluftsliv uten bruk av øretelefoner.

21. Et forslag for å spare boliger er å undersøke å legge stasjonen mellom dagens trase og Peder Bogens gate. Det burde vært et mulighetsstudie.

Valg av korridor i Vestkorridoren:

22. Torp vestkorridoren via Storås er 10% dyrere ifølge grovberegningene. Det er likevel lite sammenlignet med de ikke økonomiske/ikke målbare konsekvensene her i e 100 års perspektiv.

23. Man vet heller ikke om strekningslengdene er korrekte. Det tas ikke beslutninger på et så grovkornet grunnlag. Det er ikke profesjonelt.

24. Kjør en full planprosess for begge alternativene i Vestkorridoren frem til beslutning slik at alle kostnader ved bygging og alle kostnader for befolkningen kommer frem.

13. Viser til svar på punkt 9 og 10..

14. Nytt dobbeltspor og stasjon vil gi konsekvenser for boligområdene vest for Sandefjordsveien. Nøyaktig avklaring gjøres i neste fase. Det vises til gjennomgående kapittel 1.1, 1.6 og 1.7.

15. Alle korridorer innebærer inngrep i boområder også vest for Sandefjordsveiene.

16. Tas til orientering.

17. Begrunnelse for anbefaling av korridor finnes i

Anbefalingsdokumentet. Både kostnader, nytte og måloppnåelse er tillagt vekt.

18. Det er utarbeidet et klimabudsjett for alle korridorene, se planbeskrivelsen.

19. De vesentligste kostnadene knyttet til å unngå konsekvenser er for avbøtende eller kompenserende tiltak som etableres ved bygging av tiltaket, og blir dermed ikke en årlig utgiftspost. Hva dette vil utgjøre avklares i reguleringsplanfasen.

20. Ikke-økonomiske kostnader antas å være det som i metodikken kalles ikke-prissatte konsekvenser. Disse er vurdert i respektive fagrapporter og sammenstilt i planbeskrivelsens kapittel 4.5.

21. Beregningene er gjort med en usikkerhet på +/- 20%, hvilket er vanlig på dette plannivået. Det er bare kostnader for vedtatt trase som blir beregnet i neste fase.

22. Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.

23. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.9.1.

24. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2. Det er prosjektert spor på et detaljert underlag, så beregningene bygger på strekninger som er kjent slik tiltaket foreligger per

	<p><i>nå. Det er likevel noe rom for optimalisering i neste planfase, og da kan strekninger endre seg noe.</i></p> <p><i>9. For Bane NOR er det ikke akseptabelt å vedta begge korridorene i denne planfasen og utrede begge på reguleringsplannivå.</i></p>
--	--

28	Hilde Løke	
<p>Mener følgende om Bane NOR sitt planforslag:</p> <ol style="list-style-type: none">Dagens trasé mellom Stokke og Sandefjord ligger godt plassert og med sentrumsnær stasjon. Bane NOR sine planer mellom Stokke og Sandefjord er en rasering, og ingen av forslagene vil gi noen tidsgevinst.Det bør være mulig å legge en sløyfe innom Torp flyplass via dagens trasé. Det er ikke ideelt å legge Torp stasjon flere hundre meter fra terminalbygget.Det stemmer ikke at grunnforholdene i Gokstadkorridoren er for dårlige for en utvidelse av jernbanen, siden dagens jernbane ikke har sunket.Det er ufornuftig å flytte stasjonen til P. Bogens gate.Det er nødvendig å planlegge rikelig med p-plasser ved ny stasjon. På dagens plasser er det fullt allerede fra kl. 08.Hjertås har blitt kåret til Vestfolds beste turområde. Det er galskap å legge jernbanen her. Begge Torp vest-alternativene er omtrent identiske, Storås- alternativet bevarer heller ikke Hjertås.Flere av de beste boligområdene i Sandefjord vil bli berørt av foreslått trasé. Boliger langs dagens trasé har vært rimeligere å kjøpe, og beboerne har vært klar over at banen går der.Det er opplagt at en utvidelse langs eksisterende jernbane er det beste alternativet, både mht. kostnader og konsekvenser for byen. Dette vil være best for våre etterkommere.Det er kortsiktig å legge vekt på at dagens trasé kan brukes i anleggsperioden, innbyggerne i Sandefjord er vant med buss for tog.		<ol style="list-style-type: none"><i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2 og 1.3.</i><i>Krav til kurvatur på dobbeltsporet medfører at det ikke er mulig å legge stasjon ved Torp Sandefjord lufthavn dersom traseen legges til Gokstadkorridoren.</i><i>Det er vanskelige grunnforhold i alle korridorer og alle korridorer medfører behov for tiltak for å stabilisere grunnen i tråd med krav i gjeldende regelverk.</i><i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.</i><i>Parkering er et av flere temaer som det skal jobbes med i reguleringsplanen, i samarbeid med kommunen. Se for øvrig kapittel 1.14.</i><i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.</i><i>Korridorene på strekningen Stokke-Virk berøre ca. like mange boliger.</i><i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2 og 1.3.</i><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

29	Tore Samuelsen	
<ol style="list-style-type: none">Foreslår tunnel fra nord for Sandefjord til 1-2 km sør for Sandefjord vgs., med stasjon inne i Mokollen. Atkomst fra eksisterende stasjon. Mener ingen boliger vil bli berørt hverken i anleggsfasen eller driftsfasen. Parkering på eksisterende stasjonsareal, kommunen kan åpne for kontorer, butikker, tingrett, buss-stasjon m.m. på tilgrensende arealer.Forslaget gjør at boligbebyggelsen og naturområder skånes, man unngår kaos på veiene i anleggsfasen og at byen blir delt i 2, ny stasjon blir beskyttet for vær og vind.		<ol style="list-style-type: none"><i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.12 for valg av stasjonslokalisering og korridorer som skal utredes i Sandefjord. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.9 for omtale av stasjon i Mokollen.</i><i>For øvrig tas merknaden til orientering.</i>

30	Kjetil Olsen	
<p>Bor i Pinaveien 21. Som utgangspunkt vil alle som berøres av tiltaket måtte bære noe merbelastning for at storsamfunnet skal kunne få de samfunnsøkonomiske fordelene som tiltaket vil gi. Har innspill etter nabo-møtet den 24.01.2019:</p> <ol style="list-style-type: none">1. For en del eldre og syke som blir berørt av utbyggingen er det urimelig lenge å vente 3-7 år med å kunne selge og flytte fra f.eks. Pina- området. Det legges til grunn at eiendommer i båndlagt området er svært vanskelige å selge/prisen vil være urimelig lav. anbefaler kommunen å raskt kjøpe ut alle eiendommer som blir berørt av utbyggingen, henviser til hvordan det ble gjort i Drammen. På denne måten vil kommunen bidra til økt velferd og verdig alderdom for mange mennesker.2. Bane NOR sin anbefalte trasé gjør vesentlig større inngrep i Hjertås enn det som er oppfattet tidligere og har blitt presentert. En anleggsvei gjennom Sandtaket og via løypetraseen i Hjertås medfører at Hjertås i praksis vil være stengt i hele anleggsperioden. Dette er hovedinngangen til området i dag. Dette gir en verdiforringelse for bebyggelsen på Hasle, Breidablikk, Hovland og Åbol. Mener at dette burde kunne måles i kroner.		<ol style="list-style-type: none">1. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.5.3 og 1.5.4.</i>2. <i>Bane NOR vil etterstrebe at atkomster til Hjertås opprettholdes også i anleggsfase. Det henvises til gjennomgående tema kapittel og 1.2. For øvrig tas merknaden til orientering.</i>
31	Nils Olaf Nygård Karlsen	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none">1. Synes Bane NOR sine vurderinger og anbefaling bærer preg av ønske om togstasjon samlokalisert med flyplassen. Det er ikke miljøvennlig å tilrettelegge for økt flytrafikk. Flyselskapene som er etablerte på Torp er ikke stabile selskaper. Flyplassen har uansett liten utviklingsmulighet på vestsiden da rullebanen ligger på østsiden. Den nye jernbanestasjonen i Sandefjord burde heller ha shuttlebuss til flyplassen.2. Stasjon i Sandefjord bør ligge øverst i Jernbanealleen fordi dette er best mht tilgjengelighet og byutvikling. Gokstadkorridoren er den eneste som sikrer en stasjon i sentrum. Den ødelegger ikke Hjertås, er mindre negativ for jord- og skogbruk og har færre inngrep i boligområder enn Torp vest- korridoren		<ol style="list-style-type: none">1. <i>Det er flere vurderinger og hensyn som er lagt til grunn ved valg av korridor. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2 for mer om dette.</i>2. <i>Stasjonslokalisering er knyttet til korridor, og det er primært valg av korridor som legger føringer for framtidig stasjonslokalisering.</i> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
33	Dag Ronny Klemmetsmo	Bane NORs kommentarer
<p>Bor i Bugårdsbakken 11.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Lurer på når man eventuelt må flytte og når man får oppgjør.2. Har forstått det slik at eiendommen blir berørt uansett hvilken korridor som velges. Ønsker forutsigbarhet, blant annet pga. barnas skolegang og planer for fremtiden.		<ol style="list-style-type: none">1. <i>Eventuell flytting fra bebyggelse som blir berørt avtales i grunnervvs-prosessen. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i>2. <i>Anleggsstart er ikke bestemt. Det henvises også til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i>
38	Kristin og Eivind Sundby	Bane NORs kommentarer
<p>Grunneier av gnr./bnr. 47/9 i Sandefjord kommune. Bli berørt av Torp vest- korridoren både mht. skogseiendom og dyrket mark.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Forutsetter at Bane NOR kompenserer for tap og verdiforringelse av planlagt framtidig utvikling av eiendommen. Usikkerhet mht. plassering av traseen, og		<p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i>

det at inngrep og forandring er vanskelig å se for seg nå, forbeholder de seg rettet til mer konkret tilbakemelding senere i prosessen.	
2. Mener Gokstadkorridoren er det mest skånsomme alternativet, med Torp vest via Storås som det nest beste.	2. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i>

41	Bokemoa nærmiljøutvalg	Bane NORs kommentarer
Uttaler seg på vegne av sine medlemmer som alle er innbyggere i Stokke sentrum.		<i>Merknaden tas til orientering.</i>
1. Kryssinger for gående og syklende: Det bør bygges en undergang ved Bærefjellveien for gående og syklende, som trygg og alternativ skolevei for de som bor på motsatt side av jernbanen. Dette vil også være nyttig for beboere i Bærefjelltunet og nord- og vestover, som gangmulighet til sentrum utenom Frederik Stangs gate.		<i>Detaljer rundt krysningspunkter og tilgjengelighet vil vurderes nærmere i reguleringsplanfasen.</i>

46	Arthur Iversen	Bane NORs kommentarer
Stiller spørsmål om Mokollen egner seg som tunnel for tog. Oppsummerer Mokollens historiske bruk og betydning som militærpost. Mokollen er gjennomhullet av flere etasjer med tunneler, lagerhaller m.m. Merknaden er supplert med flyfoto, kart og skisser over Mokollen.		<i>Bane NOR er kjent med den historiske bruken av Mokollen og har vurdert at det er mulig å bygge tunnel gjennom fjellet. Informasjonen i merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

47	Magnus Bugge	Bane NORs kommentarer
Merknaden omhandler gnr/bnr 120/193. Flytting av Skiringssalveien nærmere eiendommen vil føre til økt biltrafikk, støy og risiko for ulykker mellom biler og myke trafikanter.		
1. Forventer at det settes opp støy- og trafikksikringstiltak mot vei og bane i tilknytning til deres eiendom.		1. <i>Det vil gjøres mer detaljerte støyberegninger i reguleringsplanfase, og nødvendig skjerming eller andre tiltak for å redusere støybelastning i tråd med retningslinjer for støy vil være del av Bane NORs tiltak.</i>
2. Forventer at endret Skiringssalvei trekkes så langt vekk fra deres eiendom som mulig. Dette bør være mulig siden samtlige eiendommer nord for eiendommen kan bli innløst.		2. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.7.</i>
3. Boligen er i dag skjermet mot bilvei og bane. Det vil bli nødvendig å støyskerme boligen som følge av utbyggingen.		3. <i>Det vises til kommentar til punkt 1 over.</i>
Forventer at innspillene tas med i den videre planleggingen og ser frem til et godt samarbeid.		<i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

48	Vidar Ødegård	Bane NORs kommentarer
Bor i Øvre Lundenei 2. Er usikre på fremtiden for boligen og i hvilken grad eiendommen blir berørt. Usikkerheten om hvordan eiendommen og omgivelsene blir berørt er belastende. Ønsker ikke å bli boende hvis eiendommen blir berørt.		<i>Kommunedelplanen avsetter areal for framføring av nytt dobbeltspor med tilhørende stasjonsområder. Det er først i arbeidet med reguleringsplanen, dvs neste planfase, at detaljene fastsettes og vi vet hvilke eiendommer som blir berørt permanent og midlertidig.</i>
Jernbanen vil kunne dele boligområdet i 2 og det er ikke ønskelig å ha jernbanen som nærmeste nabo.		
Dersom eiendommen blir berørt er det ønskelig med raskest mulig prosess, og henviser til Bane NOR sin erstatningsprosess i Drammen. Håper Sandefjord kommune føler ansvar for sine beboere i denne prosessen		<i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.1 og 1.5.4.</i>

og mener det vil være fornuftig å gjøre som Drammen kommune.

Merknaden tas for øvrig til orientering.

49, Tore Gjone Møller
87

Bane NORs kommentarer

Mener Sandefjord kommune har mange nok rekreasjonsarealer utenom Hjertås og at det er viktigere å bevare boliger. Det viktigste i valget av korridor bør være å berøre færrest mulig eiendommer.

1. Hvis Torp vest blir valgt bør traseen kunne legges mellom dagens spor og P. Bogens gate slik at kun næringseiendommer berøres. Sørøver mot Virik bør den legges vest for dagens spor for å berøre SVGS og kolonihagen, dette reduserer inngrepet i boligområdet ved Skiringsssalveien og H. Svartes gate.
2. Det bør være mulig å beholde Skiringsssalveien i dagens trasé fra Tempokrysset til Virik og videre sørøver.
3. Oppfordrer Bane NOR og politikerne i Sandefjord kommune til å vise hensyn til beboere som er i «faresonen».

Bor 28,5 m fra dagens spor med Skiringsssalveien mellom, det er mindre avstand enn anbefalt avstand til bane, men det har gått fint, og det bør kunne gjøres unntak fra dette. Antar at hastighetsøkningen på toget ikke fører til vesentlig mer støy. Håper på en god løsning som gir minst mulig inngrep i private boliger.

Merknad 87 gjelder underskriftskampanje for to berørte personer, i tillegg til avsender.

1. *Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7 og 1.8.*

2. *Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.*

3. *Det vil jobbes videre med løsninger for sporplassering, eventuell veiomlegging og avbøtende tiltak i reguleringsplanfase.*

Merknaden tas for øvrig til orientering.

50 Ragne Bruun

Bane NORs kommentarer

Foreslår å plassere stasjonen i fjell i Mokollen.

1. Innendørs stasjon har fordeler for passasjerene ved at det er skjermet for vær og vind, og at stasjonen ikke må brøytes/ha vintervedlikehold.
2. Inngangen til stasjonen kan utformes arkitektonisk med tema som assosieres med Sandefjord.
3. Arealene som i planforslaget er tenkt til stasjon vil kunne brukes til andre arealformål og ikke være preget av trafikk og støy. SVGS slipper støy fra av-/påstigning og hastighetsøkning/-reduksjon fra togene, og mange bolighus vil kunne bestå.
4. Store arealer vest for Sandefjordsveien blir ikke beslaglagt til parkering og stasjon.
5. Det kan bygges p-hus for hele byen i tilknytning til stasjon i Mokollen med innkjøring fra Sandefjordsveien i nærheten av Ringveien, som vil sluse trafikken inn der før man kommer til sentrum. Kan også la busser stoppe der.
6. Lokalbusser kan få plass på dagens stasjonsareal eller ved Jotuns lokaler ved Nybyen.
7. Foreslått stasjon vest for Sandefjordsveien fører til stor belastning på hele byen i anleggsfasen. Ved å bygge foreslått stasjon i Mokollen med innkjøring ved Ringveien unngår man dette. Gir også mindre støy i anleggsfasen.

Punktene 1 – 4, 5, 6, 8-12: Bane NOR vurderer at det ikke er aktuelt å bygge stasjon i Mokollen. Det henvises til gjennomgående kapittel 1.8.2.

Punkt 7: Anleggsgjennomføring vil være krevende for byen både for bygging av stasjon og for bygging av spor. Dette gjelder uansett om

<p>8. Foreslått stasjon trekke reisende til byen og sentrumstilbudene.</p> <p>9. Ønsker stasjonsplassering nærmest mulig sentrum for å opprettholde tilstrømming av folk. En stasjon utenfor sentrum vil ikke tjene byen best mulig.</p> <p>10. Elever på SVGS bør få tilrettelagt en mer trafiksikker rute til stasjonen enn i dag. Dette kan gjøres via Lunden og gangbru over Sandefjordsveien.</p> <p>11. Det kan etableres heis til toppen av Mokollen/Midtås fra stasjonen, for flott utsikt over byen.</p> <p>12. inngang til p-hus i Mokollen kan også legges ved Jahreporten for trafikk fra den siden.</p> <p>13. Ny trasé gjennom Mokollen kan gjøre krysset Sverdstasveien X Dølebakken mer trafiksikkert.</p> <p>Synes ikke illustrasjon i avisen av Bane NOR sitt forslag til stasjon ser bra ut, og ønsker ikke en slik ødeleggelse av et område når det finnes andre muligheter som vil være bedre for byen.</p>	<p><i>stasjonen legges i fjell eller i dagen, uavhengig stasjonslokalisering.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
--	--

<p>51 Torill Jansen Spets</p>	Bane NORs kommentarer
<p>Er opptatt av å bevare Hjertås og ber Bane NOR bruke Gokstadkorridoren.</p>	<p><i>Merknaden tas til orientering. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.3.</i></p>

<p>52 Erling Rlis</p>	Bane NORs kommentarer
<p>1. Torp vest-korridoren beslaglegger mest jord og skog, gir store inngrep og miljøødeleggelser i Unneberg-Mjølst-Stangeskogen, gir skjemmende og miljøødeleggende bru over jordbruksmark på Unneberg, gir støy i LNF-område, nærulemper og støy for boliger nord på Drakeåsen og nærulempe og støy i turområdene vest for gapahuken og deler av lysløypa mot Unneberg.</p> <p>2. Torp vest via Storås koster ca. 10% mer i investering, gir nærulemper og støy for lysløypa vest for Storåsen, har betydelig kortere bru over Unnebergdalen enn Torp vest, området ved gapahuken blir ikke berørt, det vesentlige av skogsområdene nord for Drakeåsen, i Hjertås og øst for Unnebergbekken beholder kvalitetene som turområde.</p> <p>3. Mener det ikke er tvil om at Torp vest via Storås er det klart beste alternativet for jernbane gjennom kommunen. Kostnaden på 800 mill, kr fordelt over en levetid på min. 100 år vil være en årlig merkostnad på 8 mill. kr.</p> <p>4. Hjertås har blitt kåret til byens fineste turområde. Ingen av de mange brukerne vil akseptere at kvaliteten på dette området skal skusles bort for noen usle penger. Oppfordrer Bane NOR til å vise ansvar slik at Hjertås kan brukes til tur- og friluftsliv i mange ti-år fremover.</p>	<p><i>For punktene 1 til 3 henvises det til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i></p> <p>4. Bane NOR mener at Hjertås fremdeles vil være et attraktivt rekreasjonsområde og at mulighetene til tur og friluftsliv vil kunne opprettholdes gjennom anleggs- og driftsfase.</p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

<p>54 Gunnar Halvorstad</p>	Bane NORs kommentarer
<p>Torp vest gir store inngrep i Hjertås, Torp vest via Storås er urealistisk pga kostnader ifølge Bane NOR. Gokstadkorridoren gir inngrep i Hjertås, gir stasjon i sentrum og er billigst å bygge. Mener at andre alternativer er galskap.</p>	<p><i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>

58	Dagfinn Haugen	Bane NORs kommentarer
1.	Støtter Bane NOR sin anbefaling om korridoren Stålaker øst, da dette alternativet tar minst dyrket mark og skåner naturlandskapet mest mulig. Ivaretar også de mange viltkorridorene i området best.	<i>Bane NOR ønsker en god dialog og samarbeid med grunneiere i forbindelse reguleringsarbeid.</i>
2.	Regner med et godt samarbeid i den videre prosessen med berørte grunneiere og grunneierlag, for å finne de beste lokale tilpasninger. Ønsker lykke til med det videre arbeidet.	<i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

59	Bjørn Einar Stange	Bane NORs kommentarer
<p>Grunneier på Vestre Stange, gnr/bnr 140/1. Blir direkte berørt av korridorvalg i Larvik kommune, og merknaden sendes derfor også til Larvik kommune til behandlingen av korridorer i Larvik.</p> <ol style="list-style-type: none">Medlem av Furustad grunneierlag. Stiller seg bak og henviser til grunneierlagets merknad.Gården er av de eldste kjente i bygda og har vært i slekta i flere århundrer. Gården er i full drift og holder flere gamle tradisjoner i hevd, som smie, sagbruk og bakerovn. Betydelig mengde historiske redskaper og gjenstander finnes på gården. Bygningsmasse bestående av bla. Eldre sveitserhus, driftsbygninger, smie og gårdssag. <p>I tillegg til grunneierlagets merknad presiseres følgende:</p> <ol style="list-style-type: none">Gårdstunet består av flere bygninger, de fleste med lang og verdifull historie som har gjennomgått omfattende restaurering de seneste årene. Stålaker vest og Verningen skjærer tvers gjennom tunet og bebyggelsen. Måten de to traseene rammer gårdsbruket er brutal og vil i praksis utslette gården og den lange gårdshistorien.Gården har dyrket mark på ca 120 daa av svært god bonitet, som hovedsakelig ligger sammenhengende rundt gårdstunet, og som vil bli avskjært i 2 deler.Stålaker øst berører en svært liten del i ytterkanten av gårdens dyrkede mark og er det klart beste alternativet for Vestre Stange. <p>Håper at deres og grunneierlagets merknader kan bidra i den videre planleggingen.</p>		<i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i>

60	Furustad grunneierlag	Bane NORs kommentarer
<p>Grunneierlaget representerer grunneiere i området Furustad, Jåberg og Himberg. Flere av grunneierlagets medlemmer blir direkte berørt, og alle blir indirekte berørt av alle de 3 traseene Stålaker øst, Stålaker vest og Verningen. De fleste av medlemmene tilhører Sandefjord kommune, noen tilhører Larvik. Merknaden sendes derfor også til Larvik kommune til behandlingen av korridorer i Larvik.</p> <p>Generelle merknader:</p> <ol style="list-style-type: none">Støy: Planlagt hastighet på opp mot 250 km/t vil medføre støynivåer som vil påvirke boliger og uteområder for mennesker og husdyr. Ber om at støyberegninger må ta utgangspunkt i godstrafikk på natten, siden det må forventes at det blir godstrafikk på det nye sporet, og at nærområdene støy-dimensjoneres		<ol style="list-style-type: none"><i>Det vil gjøres detaljerte støyberegninger i reguleringsplanfase. Vestfoldbanen planlegges kun for håndtering av lokalt gods samt dersom det er avvikssituasjoner</i>

<p>med dette som utgangspunkt. Henviser til Vestfold Fylkeskommunes «Regional plan for klima og energi», innsatsområde 6.2 (gods på bane), til utbygging av godsspor på Larvik havn, Bane NOR sin planlagte forberedelse for havnespor, og til Larvik havns eksisterende og fremtidige tildelinger av godsruiter.</p> <ol style="list-style-type: none">2. Vibrasjoner: Det må utredes hvordan vibrasjoner og rystelser fra høyhastighetstog og godstog vil påvirke tilgrensende eiendommer gjennom grunnen, herunder også husdyr. Bevissikring av bygninger som kan tenkes berørt av anleggsarbeider må skje i form av foto/film i tillegg til evt andre vibrasjonsberegninger, før anleggsstart.3. Masselagring, permanente og midlertidige deponier: Ser positivt på permanente deponier der det måtte passe for den enkelte grunneier. Grunneierlaget og enkeltstående grunneier vil komme tilbake til dette. Midlertidige deponier og anleggsveier over dyrket mark er det veldig dårlig erfaring med i grunneierlaget. Erfaringen er at jordstrukturen blir ødelagt i uoverskuelig fremtid, med avlingstap som resultat. Bane NOR må skaffe tilveie nødvendig kompetanse på dette feltet.4. Skjæringer og fyllinger: Må reduseres til et minimum for å unngå beslag av dyrket mark. Bratte skråningsvinkler må etterstrebes, ikke slakkere enn 1:1,5.5. Visuell virkning fra materiell: Jernbaneteknisk utstyr, som store master, gir ofte et industrielt inntrykk som bryter med det grønne landskapsbildet. Riktig valg av master og mastefarge vil kunne bidra til hvordan traseen oppleves i landskapet.6. Matjord: Matjord som berøres av tiltaket må kompenseres med nydyrking/omdisponering jf. kravene i gjeldende regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), og Sandefjord kommunes «Utfyllende bestemmelser til kommunedelplanens arealdel», herunder punkt 1.5: «Der utbygging medfører tap av matjord skal det utarbeides en plan for håndteringen av jordressursene.» Matjorda som blir berørt av tiltaket tilhører noe av den beste matjorda som finnes i landet, som ikke må gå til spille. Henviser til omtale av dette i RPBA og tilhørende «Veileder til matjordplan» (VFK 2016). Forventer at Bane NOR som samfunnsbygger og statlig aktør legger gjeldende krav og veiledninger knyttet til omdisponering av matjord til grunn, og at dette blir utført på riktig måte. Grunneierlaget oppfordrer alle sine medlemmer til å foreslå mulige områder for nydyrking.7. Overvannshåndtering: Bekkefar og ledningstraseer som berøres av tiltaket må legges om ved behov, og dette må foregå i samråd med vassdragsmyndighetene og grunneierlaget. Det vises til Marumbekken som allerede har sprengt kapasitet og stedvis dårlige fallforhold. Bekkeutløpet ved Hemskenen har store oversvømmelser ved mye nedbør. Overvann må fordrøyes i forbindelse med jernbanetiltaket. I lys av tiltakets forventede levetid må det legges inn en reservekapasitet på fordrøyningsberegninger for å møte fremtidens klima og nedbørmengder.	<p><i>på Sørlandsbanen. Se mer om dette i planbeskrivelsen kapittel 2.3.2.</i></p> <ol style="list-style-type: none">2. <i>Vibrasjoner og strukturlyd vil utredes i reguleringsplanfase. Det gjøres målinger av bygninger som kan tenkes berørt før oppstart av anleggsarbeid.</i>3. <i>Bane NOR imøteser innspill om arealer til midlertidige og permanente deponier. Lokalisering av deponier vil være eget planarbeid og håndtering av dyrka mark vil være en viktig del av reguleringsplanfase og tilhørende prosesser.</i>4. <i>Detaljert plassering av sporet og hvordan dette vil ligge i terrenget blir fastsatt i reguleringsplanen.</i>5. <i>Utforming av anlegget vil være et tema i reguleringsplanfase.</i>6. <i>Det henvises til kommentar til merknad nr. 122 fra Vestfold Bondelag og 124 fra Jordvern Vestfold.</i>7. <i>Overvannshåndtering og omlegging av/inngrep i bekker vil være et tema i reguleringsplanfase. Dialog med grunneier og relevante myndigheter vil være sentralt for dette arbeidet.</i>
---	---

<p>8. Eiendommer og makeskifte: Flere eiendommer vil få jordteiger delt av nytt spor. Det er ikke ønskelig med teiger på hver side av sporet. Grunneierlaget mener Bane NOR må pålegge og styre prosesser med makeskifter mellom grunneiere i samråd med grunneierne og deres advokat. Bruk av jordskifte bør bare igangsettes fra Bane NOR sin side der det foreligger uenighet mellom de berørte eierne av landbrukseiendommene, og uenigheten ikke kan løses i minnelighet.</p> <p>9. Eksisterende trasé: Det anses som en viktig forutsetning at dagens jernbanearealer med tilhørende anlegg (Jåberg stasjon) tilbakeføres i en helhetlig matjordplan. Så mye som mulig av disse arealene må tilbakeføres til dyrket mark og tillegges tilliggende eiere slik det følges av veilovens regler.</p> <p>10. Omlegging av offentlige og private veier: Anser viste utkast for veiomlegginger som høyst foreløpige skisser for å illustrere mulige løsninger. Grunneierlaget forbeholder seg retten til å fremme sine synspunkter når veiløsninger er vist på en tydelig måte. Det er f.eks. behov for en undergang ved Furustad bhg. Høyde på bruer, underganger, veikasser o.l. må dimensjoneres i tråd med gjeldende landbruksmessige krav, eller andre krav til dimensjon av kjøretøy i foreliggende/planlagt næringsvirksomhet.</p> <p>11. Viltkorridorer: Grunneierlaget forbeholder seg retten til å vurdere plassering og utforming av viltkryssinger når jernbanekorridor er valgt.</p> <p>12. Grunneierlagets anbefaling av trasé: Grunneierlaget stiller seg bak Bane NOR sin anbefaling av Stålaker øst som beste korridor.</p> <p>13. Begrunnelse til ikke å velge de andre korridorene: Matjordbeslaget er større enn i Stålaker øst og flere jordteiger deles. Flere eiendommer blir direkte og hardere berørt. Begge korridorer deler bygda i større grad og oppfattes som dominerende i landskapsbildet. Begge korridorene vil påvirke viltområdet i bygda og utgjøre en barriere for fri ferdsel for vilt i området. Grunneierlaget håper deres merknad kan være et konstruktivt bidrag til den videre planleggingen.</p>	<p>8. <i>Det henvises til kommentar til merknad nr. 122 fra Vestfold Bondelag og 124 fra Jordvern Vestfold.</i></p> <p>9. <i>Det henvises til kommentar til merknad nr. 122 fra Vestfold Bondelag og 124 fra Jordvern Vestfold.</i></p> <p>10. <i>Omlegging og utforming av veier vil måtte vurderes i detalj i reguleringsplanfase i dialog med veimyndigheter. Grunneiere vil involveres der det er naturlig.</i></p> <p>11. <i>Plassering og utforming av viltkryssinger vil detaljeres i reguleringsplanfase.</i></p> <p>12. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>13. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>Bane NOR takker for konstruktive innspill og ser frem til videre dialog med grunneierlaget.</p>
---	--

61	Karl J. Svensen, Svensen Eiendom AS	Bane NORs kommentarer
1.	Hensikten med å velge trasé bør være å rasere minst mulig antall eiendommer. Følelse for sin bopel er nok langt kraftigere enn det som bør føles for et tre eller busk i Hjertås.	1. <i>Hensikten med å velge korridor er å finne en egnet korridor som oppfyller de målene som er satt for InterCity, se planbeskrivelsen kapittel 1.3.3 Effektmål.</i>
2.	Dersom Torp vest-korridoren blir valgt må det være mulig å legge tunnel gjennom Mokollen slik at en ny stasjon kan plasseres mellom dagens spor og Peder Bogens gate. Her finnes jo bare næringsbygg og ingen privatboliger.	2. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.8.1.</i>
3.	Videre sydover mot Virik bør det nye sporet legges på vestsiden av det eksisterende. Da berøres området til SVGS og kolonihagen og mindre i private eiendommer.	3. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i>
4.	Burde være mulig å beholde Skiringssalveien der den ligger i dag, fra Tempokrysset til Virik og videre sydover.	4. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i>
		5. <i>Merknaden tas til orientering.</i>

<p>5. Oppfordring til Bane NOR og politikerne i Sandefjord er å ta hensyn til beboerne som nå er i «faresonen».</p> <p>6. Industribygg og gamle skolebygg bør kunne rives før man river bolighus.</p> <p>7. Har bodd 28,5 meter fra dagens spor siden 1939. At toget får litt høyere hastighet enn dagens tog vil ikke bli vesentlig mer støyende.</p>	<p>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>7. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.4.</i></p>
--	---

<p>63 Svein M. Nilsen</p> <p>Mener det er helt uakseptabelt å ofre Sandefjords fineste naturområde med åpen kløft på 950 meters lengde og ber Bane NOR tenke seg om. Det eneste riktige er å velge Gokstadkorridoren.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p><i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
---	--

<p>64 Kjell Ove Bakke</p> <p>Ønsker å bidra til å bevare egen bolig og det meste av nabolaget. Innspillet er illustrert med skisse.</p> <p>1. Foreslår ny stasjon ved Klaveneslåven/Hestekoene, og stasjonsområde/jernbanespor på dagens industriområde mellom nåværende togtrasé og P. Bogens gate. Eventuelt kan også området mellom dagens trasé og Halvdan Svartes gate inkluderes i nytt stasjonsområde. Dette fører til mer inngripen i næringseiendommer og mindre inngripen i bomiljøer.</p> <p>2. De 4 sporene på stasjonsområdet legges på strekningen Lunden – SVGS. Den gamle idrettshallen ved SVGS fjernes helt eller delvis. Fra SVGS mot Stålåker legges nye spor over «kolonihagen» og på nordsiden av Skiringssalveien. Da vil man slippe å legge om Skiringssalveien og rive hus på strekningen.</p> <p>3. Rundkjøringen ved Meny Stadiontunet er godt egnet til å koble stasjonen til veinettet uten innblanding av Tempokrysset; E18, Ringveien via Laskenveien, og Krokemoveien retning Larvik.</p> <p>4. All motorisert ferdsel til ny stasjon bør ledes inn via P. Bogens gate, som allerede er dimensjonert til å ta mot trafikk til og fra ny stasjon, og som har gode kryssløsninger med Sandefjordsveien og er en naturlig innfart for trafikk fra Krokemoa/ Larvik. Det vil være nok plass for buss og taxi langs P. Bogens gate.</p> <p>5. Gammelt togspor omgjøres til sykkel/gangsti mellom dagens bommer på Moveien og ny stasjon. Dette gir en trafikksikker løsning for gående og syklende.</p> <p>6. Skiringssalveien har ikke kapasitet til buss/taxitrafikk til ny stasjon. Her er allerede nå stillestående kø morgen og ettermiddag grunnet underkapasitet i Tempokrysset. Adkomst til ny stasjon via Skiringssalveien vil forverre denne situasjonen. Skiringssalveien er utrykningstrasé for ambulanse, som allerede i dag har utfordringer med fremkommelighet.</p> <p>7. Tempokrysset er en utfordring allerede i dag mht trafikkflyt og ulykker.</p> <p>8. Parkeringsplasser legges på dagens industriområde langs P. Bogens gate og/eller på Sandefjord kommunes eiendommer i Lundenområdet.</p> <p>9. Gang og sykkelstier legges i gammelt jernbanespor over Sandefjordsveien retning dagens stasjon, og under stasjonsområdet ved dagens Bugårdsbakken. Dette gir to gode adkomster mot sentrum.</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p> <p>1. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.9.1.</i></p> <p>2. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.7.</i></p> <p>3. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.9.1 og 1.14.</i></p> <p>4. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.9.1 og 1.14.</i></p> <p>5. <i>Detaljerte løsninger for ulike trafikantgrupper vil bli sett på i reguleringsplanfase.</i></p> <p>6. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.14.</i></p> <p>7. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.14 og 1.15.</i></p> <p>8. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.9.1 og kap. 1.9.3.</i></p> <p>9. <i>Se svar i punkt 5 over.</i></p>
--	--

10. Områdene under nytt «jernbanenivå» kan utnyttes til sentral for buss/taxi og parkeringsplasser. Øst for Sandefjordsveien, på kommunens eiendommer i Lunden, kan det evt. bygges parkeringshus mellom nye og gamle jernbanespor. Disse områdene, sammen med kolonihagen og Hundeklubben, vil også kunne fungere som rigg- og anleggsområder for å unngå å rive boliger.

10. Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.13, om parkering. Som prinsipp vil Bane NOR alltid forsøke å legge riggområder slik at konflikten med eksisterende bygg og anlegg blir minst mulig. Riggområder vil defineres i reguleringsplanen, se gjennomgående tema kap. 1.1.

65	Helge Loftum (Loftum Eiendom AS)	Bane NORs kommentarer
	<p>Loftum Eiendom protesterer på to av traseene som ligger ute til høring; Vest-korridoren og Unnebergkorridoren må ikke bygges ut.</p> <p>Primært:</p> <ol style="list-style-type: none">Traseene vil være en stor ulempe for reguleringsplanen for Sandskjæråsen i mange år fremover:<ol style="list-style-type: none">Dersom en av traseene blir valgt.Dersom innsigelsen mot Sandskjæråsen ikke trekkes snarlig.Loftum Eiendom kan ikke se at det i konsekvensutredningen er redegjort for bortfall av arealet på Sandskjæråsen i kommuneplanen.En viktig begrunnelse for å gå imot alternativene er at de forringer Hjertås som friområde for boliger i Øve Hasle og for store deler av Sandefjords befolkning.Det medfører ikke riktighet at Torp vest via Storås forringer like mye slik som Bane NOR uttaler i lokalpressen. Storås-alternativet blir betydelig mer skjult i landskapet. Broen over Unnebergbekken er betydelig kortere og lavere enn for Torp vest.Loftum Eiendom mener det er en stor feil i Bane NOR sin konsekvensutredning vedrørende psyko-sosiale forhold for et stort antall personer i 15 til 20 år. Personene vil bli berørt av planlegging. Usikkerhet om man blir direkte berørt eller ved verdiforringelse, samt støypilager i anleggsperioden. Om dette var vurdert ville Gokstadkorridoren kommet betydelig bedre ut.De øvrige traseene gjennom tettbebyggelse over Pinaområdet (spesielt Torp vest-korridoren og Unnebergkorridoren), Breidablikk og Lunden påvirker flere «ikke-berørte» som Bane NOR ikke har vektlagt i sin begrunnelse for valg av trasé. <p>Sekundært:</p> <ol style="list-style-type: none">Loftum Eiendom henstiller på det sterkeste at Bane NOR frafaller innsigelsen på Sandskjæråsen for så stort areal som mulig og så snart som mulig.Konkret nevnte representanter fra Bane NOR at feltet for eneboliger mot syd-øst kan frigjøres.Topografi og eksisterende bebyggelse på Øvre Hasle tilsier at traseene neppe vil bli forskjøvet østover nærmere Sandskjæråsen. Dette legger til rette for at deler av reguleringsplanen kan frigjøres.	<p>Merknaden tas til orientering.</p> <ol style="list-style-type: none">Bane NOR erkjenner at planskyggen som følger av en båndleggingssone kan ha innvirkning på planlegging i samme områder.Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.Bane NOR mener at det er forskjell på korridorene, slik det framgår av planbeskrivelsens kapittel 4.5. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.Konsekvensutredningene og den samfunnsøkonomiske analysen viser at omtrent like mange bygg blir berørt i de ulike korridorene.Det henvises til gjennomgående tema kapittel og 1.2. Bane NOR mener at anleggsfasen ikke vil påvirke Ikke-berørte i den grad merknaden tilsier.Dette er en egen pågående plansak som må håndteres utenom merknadsvurderingen til InterCity.Det vises til punkt 6 over.Det vises til punkt 6 over.

67 143	Morten Næss Lingelem	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. Underlaget som er lagt frem av Bane NOR synes ikke å kunne underbygge valg av andre løsninger enn den med lavest kostnad (Gokstad). Miljømessige ulemper rundt det anbefalte alternativet Torp vest, synes å ha blitt tillagt for lav vektfaktor. Dette gjelder også økt total reisetid ved en flytting av stasjonen i Sandefjord sentrum.2. Reisetid og antall reisende avviker lite mellom alternativene. Dette reflekteres ikke i nytteberegningene.3. Kostnadsestimatene virker optimistiske og det er uklart hvordan man har sikret sammenlignbare estimater. Tillegget fra basisestimat til forventet (P50) synes lavt og er ikke underbygget.4. Nedstengningstider virker optimistiske og en samlet plan for byggeaktiviteter på Vestfoldbanen (og videre innover) er ikke detaljert. Idet byggeaktivitetene kan føre til vesentlige ulemper i tiår fremover bør både samlede planer og detaljer for kompenserte tiltak som sikrer effektive, forutsigbare og komfortable reiser tas med.5. Detaljer rundt infrastruktur- og stasjonsutforming, herunder parkering bør detaljeres.6. Videre utvikling rundt stasjonene og utvikling av kollektivtilbud er i liten grad definert. Dette forventes å dekke av kommunale planprosesser, og vil erfaringsmessig ta tid. Idet slike effekter synes å tas med basert på nåverdiberegninger bør en realistisk tilnærming oftest være av en konservativ natur inntil kommunale planer er vedtatt. Det synes som om Bane NOR har en noe mer optimistisk tilnærming. Fornebubanen burde her kunne være et eksempel på at slike tiltak ofte skyves ut i tid og at det er de reisende som blir eksponert for ulemper.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>I tillegg til investeringskostnader, ikke-prissatte verdier og klimautslipp – er det gjort nytteberegninger for de ulike korridorene. Se fagrapport samfunnsøkonomisk analyse.</i>2. <i>Det er en forskjell, og den utgjør en forskjell i prissatte konsekvenser, særlig for fjerntrafikken. Se fagrapport samfunnsøkonomisk analyse.</i>3. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.16.</i>4. <i>I kommunedelplan/ teknisk hovedplan vurderes stengingstider for det aktuelle prosjektet uten å se det i sammenheng med øvrige prosjekter som pågår langs Vestfoldbanen. I neste planfase (reguleringsplan), vil prosjektet gå nærmere inn i faseplanleggingen og tidfeste nærmere de ulike fasene for byggingen. For Torp vest gjelder dette særlig byggingen av Stokke stasjon og ny stasjon i Sandefjord med tilkobling til eksisterende spor syd for stasjonen. Sporene er plassert slik at det er mulig å bygge deler av den nye stasjonen både i Stokke og Sandefjord, mens det går trafikk på det gamle sporet. Så kan trafikken flyttes over til det nye sporet/stasjonen mens det gamle sporet fjernes og resterende del av stasjonene bygges. Bane NOR er uenige om at bygge-aktivitetene kan medføre ulemper i mange tiår framover. Estimert byggetid for Torp vest er om lag fem år, og togtrafikken vil kunne føres fram på eksisterende/ nytt spor mens anleggstrafikken pågår. Bane NOR legger stor vekt på så korte stengingstider som mulig og at de reisende skal få forutsigbarhet og komfort også i perioden med bygging.</i>5. <i>Detaljering av stasjonsområder og trase, vil skje i neste planfase. Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.1.</i>6. <i>Tas til orientering.</i>

7. Bane NOR har nektet innsyn i sentrale detaljer for vurdering av de anbefalinger som er gjort. Noen forespørsler er gjort. En mer grundig vurdering av de fleste forhold som er nevnt over vil kreve videre innsyn. Dersom slikt innsyn heller ikke gis til politiske – og kommunale beslutningstagere er dette bekymringsfullt.

Merknad 143 tar for seg følgende tilleggstema:

8. Viser til tidligere og pågående jernbaneprosjekter og mener det ikke er usannsynlig at tunnelprosjekter har større gjennomføringsusikkerhet enn prosjekter uten tunnel, samt at påslag fra basiskostnader er angitt til å være mellom 4 og 19 prosent. Mener det er uklart hvordan usikkerhet er vurdert og implementert. Uansett metode synes et 4 prosent påslag å være uvanlig lavt, basert på det nåværende detaljeringsnivå.

9. Mener at det uten mulighet for innsyn i fagrapport kostnader og usikkerhetsanalysen er vanskelig å vurdere hvorvidt kostnadene er sammenlignbare med hensyn til både forventet verdi og usikkerhet.

10. Viser til nyttevurderingene i samfunnsøkonomisk analyse hvor det fremgår at netto nytte øket vesentlig med stasjon på vestsiden av Torp lufthavn. Mener at det ikke er gjort en tilsvarende sammenligning for stasjonsplassering i Sandefjord sentrum

11. Stiller spørsmål til hvorfor det er negativt med et bytte fra tog, til tilbringerløsning til lufthavnen hvis dette er så lite som 4 minutter. For stasjonsalternativene på Torp vil sammenligningen være en 4 minutters busstur ("dør til dør" med dagens situasjon) i forhold til en gangavstand på 360 meter "fra stasjonen til flyplassens hovedinngang".

12. Henviser til Trafikkprognosene som viser små forskjeller i antall passasjerer mellom de to ulike stasjonsplasseringene i Sandefjord og at begge gir mulighet for utvikling av et godt knutepunkt med effektiv overgang mellom tog og buss/taxi. Viser til at Stasjonslokalisering i Torp vest, Torp vest via Storås og Unnebergkorridoren har vesentlig færre bosatte og ansatte i gangavstand sammenlignet med dagens stasjonsplassering i

7. Begrunnelse for avslag på innsynsbegjæringen er oversendt Lingelem på e-post 20. februar.

8. Tunnel er én driver når vi snakker om usikkerhet. Det er en rekke andre drivere, som berører ulike forhold på enten hele strekningen (eks. marked) eller lokalt (grunnforhold). 4 prosent er kun (det laveste) påslaget for usikkerhetsanalysen. Men usikkerheten er fortsatt +/- 20 prosent

9. Tas til orientering, det vises for øvrig til avslag på innsynsbegjæring i punkt 7

10. Det er riktig at netto nytte øker med en stasjon på vestsiden av Torp lufthavn. Det er feil at det ikke er gjort tilsvarende sammenligning av stasjonsplasseringene i Sandefjord sentrum. Det er kjørt analyser for følgende vurderinger:

- Analyse for samlokalisert stasjon og flyplassterminal, uavhengig korridorer. Dvs. alle korridorer er vurdert.*
- Analyse av kun samlokalisert stasjon og terminal i Torp vest.*
- Analyse av de to ulike stasjonslokaliseringene i Sandefjord.*

For ytterligere detaljer rundt dette, se fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger.

11. Byttetid regnes teknisk som et tillegg i reisetiden. Det er lagt inn reisetid + byttetid i vurderingene. Med en stasjon på vestsiden av Torp lufthavn slipper man bytter mellom tog og buss for å komme til terminalen, hvilket øker attraktiviteten / gir flere reisende.

12. Det er riktig at det er liten forskjell i antall passasjerer og mulighetene for utvikling av gode knutepunkt for de ulike stasjonsplasseringene i Sandefjord by. Se kapittel 1.2 og fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger for mer detaljer rund dette.

Gokstadkorridoren. Men at utbyggingspotensialet i tilknytning til en ny stasjon ved Sandefjordsveien er vesentlig større enn for dagens plassering.

13. Det synes å kunne stilles klare spørsmål om korrekthet av de analyser som er gjort og de resultater som fremlegges angående tilbringertid.

14. Stiller spørsmål til at forskjell i reisetid mellom Gokstad og Torp vest korridorene (30 sekunder) ikke slår mer ut, slik byttetid mellom stasjon på Råstad og lufthavna gjør.

15. Mener at det ikke er lagt vekt på hvor stort arealinngrepet i de enkelte områdene er, men kun talt opp antall områder som korridoren har inngrep i. Det framgår imidlertid av oppsummeringstabellene i hvor stor grad de ulike områdene/lokalitetene berøres.

16. Mener at det for en vurdering mellom alternativer der det enten benyttes i hovedsak eksisterende rute eller benyttes i hovedsak uberørte naturområder vil metodikken være av betydning. Dette er ikke verdsatt og av Bane NOR vurdert som mindre viktig i sammenligning mellom alternativene.

13. Se svar til punkt om byttetid over.

14. Reisetid på de ulike strekningene er spesielt viktig den dagen det åpnes for fjerntog/ Grenlandsbane. Per nå forutsettes det at alle (fjern)tog skal stoppe på Torp, men ikke i Sandefjord. Kurvaturen i Gokstadkorridoren tillater ikke høyere hastighet enn 80 km/t, mot Torp vest /Unneberg hvor toget kan holde en hastighet på rundt 200 km/t.

15. KU-metodikken legger opp til en vurdering av verdi, omfang og konsekvens. For tema naturressurser er arealbeslag et av flere tema, se fagrapporten for ytterligere detaljer.

17. Konsekvensutredningen og den samfunnsmessige analysen er gjennomført i henhold til de krav som følger av metodikken, se for øvrig planprogrammet og planbeskrivelsen kapittel om metode.

68	Bjørn Lydersen	Bane NORs kommentarer
1.	Anbefaler valg av Gokstadkorridoren, først og fremst fordi det er det billigste alternativet. I tillegg en sentrumsnær stasjon og ikke minst at Hjertås består som i dag.	1. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.3.
2.	Økning av passasjergrunnlag for Torp flyplass i fremtiden avhenger ikke av en stasjon rett utenfor dagens terminal. Kan også organiseres fra andre siden med mer effektive tilbringertjenester enn i dag eller flytting av terminal som da også vil forsvare de samfunnsøkonomiske betraktningene til Bane NOR. Uten å ha gått dypt ned i denne analysen er det svært vanskelig å beregne dette 10-50 år frem i tid. Ref tidligere analyser av trafikken på E18 i Vestfold fra 90-tallet.	Bane NOR har ikke tatt inn i sine beregninger en økning i passasjerer for Torp Sandefjord lufthavn. Se fagrapport samfunnsøkonomisk analyse.
3.	Toglinjen bør legges så lavt som mulig ut av Mokollen, lavere enn dagens vei, med en betongtunnel de første 300-400 m ut av fjellet. Området oppå kan ha beplantning, sykkel- og bilveier, over tunnelen. Dette vil bedre fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer. Stasjonen bør ikke flyttes nærmere sentrum slik som enkelte politikere har uttalt i lokalavisen, fordi det vil skape ytterligere negative effekter for beboere i Øvre Lunden og i Nedre Movei.	2. Ny jernbane må krysse over Sandefjordsveien på grunn av at en kryssing under veien i kulvert ikke være gjennomførbar pga. hensyn til stigning opp til Torp lufthavn, eller for å kunne treffe sporet ved Virik. Presiseringer rundt stigningskrav for jernbane kan man lese mer om i planbeskrivelsen kapittel 1.3.1 Tekniske krav.

69	Lene Singdahlsen Thelle	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none">1. Ber Bane NOR om å igangsette en prosess rundt de berørte boligområdene. Eierne kan ikke selge sine hus og i prinsippet har staten/kommunen overtatt styringen. Det kan ta mange år å utrede og komme til endelige løsninger. For huseierne har muligheten til frie valg til å selge, flytte i leiligheter og andre alternativer blitt tatt fra dem. Henstiller kommunen og Bane NOR om snarest, og uansett trasevalg, se på mulighetene for å løse ut berørte boliger på et så tidlig tidspunkt som mulig. Det må settes av ressurser for å håndtere mennesker som fra nå av har prekære grunner for salg/overtakelse, alt fra dødsfall, skilsmisser, alderdom og andre ting. Viser til prosess i Drammen kommune som eksempel på en slik prosess.2. For byen vår vil det være avgjørende at stasjonen ligger nærmere byen og ikke flere kilometer unna sentrum, bryggeområdet m.m., som i Torp vest-korridoren. Hvis Torp vest-korridoren velges, må det settes inn skyttelbusser i kontinuerlig avgang. Da kunne toget likegodt gått langt unna bolighus og lenger unna sentrum, Hjertås og andre arealer.3. Stasjon ved Torp flyplass virker fornuftig.4. Gokstadkorridoren går for det meste langs eksisterende skinner og stopper i sentrum. Synes det absolutt er det beste valget av trasè, hvis en ikke skal tenke langs E18 omtrent – med busser til/fra sentrum.5. Ødeleggelser av fornminner og Hjertås-området bør minimeres. Mokollen som innehar en del krigsminner og annen historie. Synd å skulle ødelegge fjellet uten veldig god grunn. Sandefjord kommune burde i stedet sett på muligheten for å bruke Mokollen til spennende severdigheter fra krigens dager, med den flotte utsikten i tillegg til hulene inni Mokollen. Helt katastrofe å ødelegge, Mokollen, friområdene, fornminner, mange boligområder når man kan velge Gokstadkorridoren som stort sett går langs eksisterende trasé, i nærheten av flyplassen samt har stasjon i sentrum.6. Ødeleggelser bør minimeres. Gjelder fornminner samt friområder i Hjertåsområdet. Mokollen har krigsminner og annen historie, synd å skulle ødelegge fjellet uten veldig god grunn. Sandefjord kommune burde i stedet sett på muligheten for å bruke Mokollen til spennende severdigheter fra krigens dager, med den flotte utsikten i tillegg til hulene inni Mokollen.7. Katastrofalt å ødelegge, Mokollen, friområdene, fornminner og mange boligområder når man kan velge Gokstadkorridoren	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5, og til kap. 1.5.4 i særdeleshet.</i>2. <i>Stasjon i sentrum er ønskelig i alle korridorer, og er en av fordelene ved Gokstadkorridoren. Stasjonen er plassert så nært sentrum som mulig i Torp vest- korridoren, men likevel ligger den mer usentralt enn det som Bane NOR vurderer som optimalt. Denne fordelene er likefult ikke stor nok til å ta igjen den store nytteverdien av stasjon på vestsiden av Torp lufthavn, se kapittel 1.2.</i>3. <i>Tas til orientering.</i>4. <i>Se punkt 2 over. Det henvises også til gjennomgående tema kap. 1.2 og 1.3.</i>5. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap. 1.2 og 1.3.</i>6. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap.1.2.</i>7. <i>Tas til orientering.</i>	

71	Bjørn Fensgård	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none">1. Synes det har vært liten offentlig debatt/engasjement fra våre kommune- og fylkespolitikere omkring korridorvalg. Også i Sandefjords befolkning generelt har engasjementet vært labert, i hvert fall blant dem som ikke blir direkte berørt av den ene eller andre traséen, eller som ikke benytter Hjertås som rekreasjonsområde. Dette er nok en konsekvens av at politikerne ikke har frontet dette engasjementet.2. Mener Gokstadkorridoren bør velges. Da stasjonen i sentrum bli beholdt. Det forhindrer byspredning og gir	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Tas til orientering.</i>2. <i>Stasjon i sentrum er ønskelig i alle korridorer, og er en av</i>	

<p>lettere tilgang til byen for pendlere og besøkende. Stasjon i P. Bogens gate vil skape behov for mange flere parkeringsplasser i sentrum fordi folk velger bilen fremfor toget. Bane NOR har også tidligere argumentert for at stasjon som i dag er mest sentral og enklest tilgjengelig for gående og syklende.</p> <p>3. Bane NOR argumenterer med at stasjon i P. Bogens gate kan føre til etablering av flere boliger og flere nye arbeidsplasser enn videreføring av dagens stasjonsområde. Hvor da? I det området hvor man allerede har revet boliger i Mokollen, langs Halfdan Svartes gate og Skiringssalveien? Og arbeidsplasser? Dette er vel i dag primært et boligområde?</p> <p>4. Gokstadkorridoren gjør at færre sentrale boligområder i Sandefjord blir berørt, som Mokollen, deler av Breidablikk, Pina og vestre del av Drakeåsen. Kan ikke forstå at «det er omtrent like mange boliger som blir berørt» i Gokstad-korridoren som i Torp Vest/Storås. Det må vel også gå færre hus i området Halvdan Svartes gate/Peder Bogens gate og Skiringssalveien ved kun trasè og ikke stasjon? I Gokstad-korridoren vil det forsvinne noen boliger langs dagens trasé nord for Gokstadveien og på Vollane, men likevel trolig adskillig færre boliger som blir berørt.</p> <p>5. Stiller spørsmål til at Gokstadveien anses å være mer verdifull i «bybildet» enn f.eks. Mokollen. Mye av det bybildet er allerede ødelagt ved at man har revet Presteboligen og oppført blokk ved siden av Landstads Plass og Sandar Kirke.</p> <p>6. Gokstad-korridoren sparer hele Hjertås, som er kåret av Sandefjords innbyggere til vårt flotteste nær-turområde, og bør vernes. Det har store kulturhistoriske verdier, og har også et rikt dyreliv. Begge vestlige trasèer vil dele Hjertås i 2, og hindre fri passasje i området.</p> <p>7. Det vil gå med adskillig mer dyrket mark ved valg av Vest enn øst. Flere gårder med tilhørende mark raseres.</p> <p>8. Gokstad-korridoren er 1,3 milliarder billigere å bygge enn Storås og ca. 0,5 milliarder billigere enn Torp Vest.</p>	<p><i>fordelene ved Gokstadkorridoren. Stasjonen er plassert så nært sentrum som mulig i Torp vestkorridoren, men likevel ligger den mer usentralt enn det som Bane NOR vurderer som optimalt. Denne fordelene er likefult ikke stor nok til å ta igjen den store nytteverdien av stasjon på vestsiden av Torp lufthavn, Se fagrapport samfunnsøkonomisk analyse.</i></p> <p>3. <i>Potensial for konsentrert byvekst for hvert av stasjonsalternativene er vurdert på et overordnet nivå i kommunedelplanen og er redegjort for i rapporten By- og knutepunktutvikling i Sandefjord. Som prinsipp er det beregnet et utviklingspotensial på arealer som er berørt i anleggsfasen for jernbaneutbyggingen, og på arealer som er avsatt til som transformasjonsarealer i kommuneplanen. Det er også gjort en vurdering av hvilke arealer som ikke tilhører disse kategoriene, men som blir liggende så nært ny stasjon at det vil være naturlig å forutsette fortetting og transformasjon.</i></p> <p>4. <i>Utvidelsen fra enkelt til dobbeltsporet jernbane, og utvidelsen fra to til fire spor til plattform vil berøre en rekke boliger i Gokstadkorridoren. Det er ca. like mange som blir berørt her og i Torp vest korridoren. Se fagrapport nærmiljø og friluftsliv.</i></p> <p>5. <i>Gokstadveien er ikke vurdert å være mer eller mindre verdifull enn andre boligater, det er omfanget av inngrepet som bidrar til konsekvensgraden.</i></p> <p>6. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap.1.2. og 1.3.</i></p> <p>7. <i>Det er ikke store forskjell på beslag av dyrka mark mellom korridorene, se planbeskrivelsen kapittel 4.4.6.</i></p> <p>8. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	---

- | | |
|--|---|
| <p>9. Mener at Bane NOR vektlegger ønske om stasjon på Torp terminal så tungt at det går på bekostning av andre viktige samfunnsmessige verdier som nevnt i punktene over. Mener at de fleste reisende til og fra Torp flyplass er feriereisende og ukependlere, som trolig ikke vil anse shuttle-buss som upraktisk.</p> <p>10. I kommuneplanen er det tidligere Forsvarets eiendom øst for flyplassen satt av til næringsområde. Med tiden er det trolig viktigere at de som arbeider her kan komme fram og tilbake til arbeidet og til møter i andre byer med tog og slippe å ta shuttle fra flyplassen. For 0,5 milliarder (som Torp Vest koster mer enn Gokstad), hadde det kanskje vært mulig å legge togtraséen under jorden i dette området, slik det kunne bygges næringsbygg over?</p> <p>11. Ny stasjon ved Torp flyplass vil medføre behov for parkeringsplasser og egen infrastruktur med butikker, servicetilbud osv. I Torp vest-korridoren må man fortsette vestover og forsyne seg med ytterligere dyrket mark. Og hvor skal flyplassens terminal og oppstillingsplass for fly ekspandere hvis den stenges inne av en togtrasé i vest?</p> <p>12. Deres eiendom, Feen gård, ligger i båndleggingssonen, rett på sydsiden av Stangeveien. Slektsgård på ca. 200 mål med aner tilbake til 17-1800-tallet. På gården er det, etter deres mening, et verneverdig bryggerhus fra tidlig 1800-tall. De har selv registrert menneskeskapt groper og renner i flåfjellet fra veldig gammel bosetting, men dette har aldri blitt registrert. Det blir store skjæringer rett vest for gårdstunet, og de vet ikke om tunet/husene vil bestå dersom det blir justeringer på traséen.</p> <p>13. Ønsker fortrinnsvis å bo på gården i anleggsperioden. Ønsker ikke at gårdsveien blir brukt som anleggsvei. Det må være mulig å anlegge ny eller bruke trasègropa etterhvert som graving foregår. Ønsker å vite hvor lang anleggstid man beregner for strekningen fra Stangeveien til tunnelutløp nord i Stangeskogen, og om det i det hele tatt vil være mulig å bo på gården i denne perioden. Ønsker utbetaling av erstatning av boliger/tun/dyrket mark så snart som mulig hvis det ikke er mulig å bli boende i anleggsperioden, slik at de kan skaffe annen bolig. Forutsetter at erstatningen baserer seg på hva markedspris ville være uten toget.</p> <p>14. Hvis eiendommen blir ekspropriert ønsker de en fradeling av jord og skog øst for boligen, slik at dette ikke inngår i ekspropriasjon/midlertidig ekspropriasjon. Ønsker å ha mulighet til å kjøpe tun og resterende jord på vestsiden tilbake etter ferdigstilling av tiltaket, med fratrukket i pris som står i forhold til tap av verdi pga. togtraséen.</p> <p>15. På kolle øst for nåværende bolig ønskes det tillatelse til fradeling og oppføring av ny bolig.</p> <p>16. Ønsker at dobbeltsporet legges så langt vest som mulig for å skåne eiendommen. Ønsker at traséen fra tunnelutløpet nord i Stangeskogen og forbi gårdene bygges legges i tunnel, da skjæringen blir bred og dyp. Mener det er en rar vurdering at deres eiendom</p> | <p>9. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap.1.2. og 1.3. og 1.16. Merknaden for øvrig tas til orientering.</i></p> <p>10. <i>Det er ikke vurdert som realistisk å legge Gokstadkorridoren i tunnel på denne strekningen. Dette på grunn av utfordrende grunnforhold og stigningen nordover.</i></p> <p>11. <i>Ny stasjon på Torp er planlagt som et byttepunkt mellom tog og fly. Togtraseen er plassert i en avstand fra lufthavnen som gir rom for foreliggende utviklingsplaner for flyplassen.</i></p> <p>12. <i>Tas til orientering</i></p> <p>13. <i>Det henvises til gjennomgående tema kap.1.4.2 og 1.5.</i></p> <p>14. <i>Forhold som angår erverv av en hel eller deler av en eiendom må avklares med Bane NOR når reguleringsprosessen er i gang. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p>15. <i>Det er Sandefjord kommune som gir tillatelse til fradeling og byggetillatelse.</i></p> <p>16. <i>Merknaden tas til orientering. Nøyaktig plassering av trasé gjøres i reguleringsplanfasen. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i></p> |
|--|---|

«allerede er forringet» pga. at den ligger i støysone fra Torp. Til tross for noe flystøy, oppleves gården og omliggende områder som en fredelig plass.

73	Per Morten Nilsen	Bane NORs kommentarer
1.	Torp Vest er mest ødeleggende for friluftsområdet Hjertås, Unneberg- Feenskogen. Storåsalternativet er minst ødeleggende i Hjertås - Unneberg- Feenskogen. Gokstadkorridoren berører ikke natur- friluftsområder, færre boligområder berøres og traseen bygges i mindre krevende grunnforhold og terreng til en lavere kostnad. Jernbaneutbygging vil Sandefjord få, men man må også kunne bevare våre friluftsområder. En arv skal leveres til våre etterkommere, noe av det viktigste er bevaring av folkehelse og natur- friluftsområder. Derfor kan ikke sentrumsnære fri- naturområder av høy bruksverdi utbygges med begrunnelsen kostnadsbesparelse, iallfall ikke når andre bevarende alternativ finnes.	<i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i>
2.	Hjertås, Unneberg- Feenskogen er det siste store friluftsområdet i nærheten av Sandefjord sentrum, med et rikt dyreliv. Dette må skjermes og bevares i størst mulig grad for våre etterkommere.	
3.	Derfor bør Gokstad korridoren velges. Alternativt vil Storås traseen spare store og skjemmende inngrep i et dyrebart natur- og fritidsområde. Velges Storåsalternativet og avgjørelsen går til politisk avgjørelse, har man vel tid til å vente på den.	

75	Fevang, Råstad og Unneberg grunneierlag	Bane NORs kommentarer
1.	Grunneierlagets medlemmer har eiendommer som blir berørt av alle trasévalgene og grunneierlagets styre kan vanskelig anbefale én trasé fremfor en annen. Utbyggingen vil få konsekvenser for noen uansett og det er grunn til å tro at byggingen vil oppfattes som negativ for de eiendommene som blir berørt.	1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
2.	Ber om at prosessen med grunnerverv blir rettferdig og at oppgjør dekker den fulle verdien inkludert ulempeserstatning. Jernbane gagnar samfunnet generelt, men forventer at deres grunneiere vil møte Bane NOR med ambisjoner om å forsvare sine rettigheter, og støtter det.	2. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i>
3.	Anleggsperioden vil bli belastende for nærmiljøet, de forventer at det blir tatt hensyn til. Viktigere er de løsninger man velger av varig karakter. Dette kan være trasévalg, tunnel, kulvertløsninger eller støyskjermer. Minner om at Bane NOR bygger i deres nærmiljø og at de skal leve med Bane NOR sine løsninger de neste 50 årene. Krever at hensynet til nærmiljøet, støy og friluftsliv går foran økonomi.	3. <i>Merknaden tas til orientering. Detaljert planlegging av anleggsfasen gjøres i forbindelse med reguleringsplanen og byggeplanen. Det er et mål for Bane NOR at anleggsfasen er så skånsom som mulig, uten unødvendige belastninger.</i>
4.	Bane NOR bygger mange steder i landet og man vet at planarbeidet skaper stor usikkerhet for mange frem til banen er bygget. Ber om at prosessen ikke får unødig opphold så grunneiere med båndlagte eiendommer vet hva som blir realitet så raskt som mulig.	4. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i>

76	Anne Marthe Gibbons	Bane NORs kommentarer
1.	Mener at tog er fremtidens transportmiddel, men ikke for enhver pris. Mener det fremstår som ikke bærekraftig eller samfunnsøkonomisk å gjøre store inngrep i kulturlandskapet ved å bygge en meget stor jernbanebro tvers over Unnebergdalen og tilføre mer støy til et særdeles populært naturområde. Dette vil være konsekvensene av en «Torp Vest korridor».	1. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i>
2.	Det virker langt mer fornuftig å utvide eksisterende korridor fremfor å etablere en helt ny korridor i et nytt område. Ber om at Gokstadkorridoren blir den traseen som utredes videre.	2. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.3.</i>

77, 120	André Folkvord	Bane NORs kommentarer
<p>Gjelder eiendommen gnr/bnr 27/4 og 5. Underskrevet av André, Kristoffer, Tove, Per, Taran, Gunnvor og Evelyn Folkvord.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ser at Bane NOR i et samfunnsmessig økonomisk perspektiv mener at Torp vest er det rette valget. Mener at det ikke er fornuftig å ødelegge både fine naturområder og jorder som aldri kan settes tilbake til opprinnelig stand. Kostnadsdifferansen på ca. 820 millioner er lite i et langsiktig perspektiv og i dette prosjektet.2. Mht. berøring av eiendommen og dyrka mark er det en fordel om tiltaket legges mest mulig mot øst. Dette vil ødelegge minst for arrondering og drift av jorda. vil kunne ligge på fjell og store områder med tørre rygger i landskapet. Dette vil også føre til at banen kommer nærmere Torp lufthavns inngangsparti, som er positivt for passasjerene. Det vil også føre til at Bane NOR trolig unngår å måtte flytte på kraftlinjer i området.3. Ved å legge banen lengst vest i korridoren vil et av de største sammenhengende jorder i Sandefjord bli ødelagt. Der er det også konstatert kvikk leire (ref borepunkt nr: VSSI2034). Hvis jernbanen blir trukket lengst mot vest i henhold til planen vil boligene på gården bli utsatt for enda mer støy. Det har i enkelte perioder allerede vært et støyproblem både fra Sandefjord Lufthavn Torp og fra atkomstveien. Ved plassering av banen lengst mot vest vil det kreves lydmålinger både utvendig og innvendig i boliger, og kreve at disse holdes innunder fastsatte verdier.4. Ser med bekymring at Bane NOR ikke har valgt å ta prøver der det er bløtest på traseen, som ser ut til å komme på jordet vårt. Grunneier ha selv vist boreoperatøren hvor det var våtest på området.5. Nedbygging av jorder strider mot den nasjonale jordvernstrategien. På eiendommen beslaglegger Bane NOR i beste fall ca 50 mål med god dyrket matjord. Grunneier vil kreve at den jordtekniske utformingen som er i dag opprettholdes etter endt prosjekt.6. Ved en østlig plassering vil det kunne gjøres et makeskifte på Sandefjord kommunes del av det tidligere forsvarsområdet og det som tilhører eiendommen. De vil da dyrke opp arealet. Dette vil muliggjøre at entreprenøren som bygger banen kan deponere fyllmasser toppet med matjord slik at jorda kan tas i bruk snarest mulig.		<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i>2. <i>Det vil jobbes videre med detaljert plassering av traseen i reguleringsplanfasen. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i>3. <i>Se svar til punkt 1.</i>4. <i>Det er tatt en rekke grunnundersøkelser i denne fasen, og det vil suppleres ytterligere i arbeidet med reguleringsplanen når det skal jobbes videre med én korridor.</i>5. <i>Se svar til merknad nr. 122 Jordvern Vestfold og 124 Bondelaget.</i>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i>7. <i>Bane NOR takker for konstruktive innspill og ser fram til videre dialog.</i>

7. Ser frem til en konstruktiv samtale med Bane NOR og Sandefjord kommune i fremtiden.	
--	--

78	Hans Kenneth Hjertaas	Bane NORs kommentarer
1. Uttrykker bekymring rundt trasévalget Torp vest. Er hyppige brukere av Hjertås som rekreasjonsområde og synes inngrepene i området ikke kan forsvares i forhold til dyreliv og verdien turområdet har. Området betegnes som en «grønn lunge» som det med tiden blir viktigere og viktigere å bevare. Området med Bygdeborgen i sentrum med ulike fornminner og jettegryter vil bli berørt, turstier blir rasert, endret eller lagt om. 2. Stiller også spørsmål i forhold til støy, området er allerede belastet med flystøy, jernbane vil forsterke støyforurensningen ytterligere i området.	1. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i> 2. <i>Tiltaket vil medføre noe støy, slik det er vist i fagrapport Støy i driftsfasen med vedlegg. Det vil jobbes med å redusere støyvirkning i reguleringsplanfasen. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.4.</i>	

79, 107, 110	Mette Lundby	Bane NORs kommentarer
Merknad 79 og 110 inneholder signaturer fra innbyggere i Sandefjord kommune. Innbyggerinitiativ til Sandefjord kommune. Vedlegget inneholder 318 signaturer. Ønsker at Sandefjord kommune skal be Bane NOR utrede og bygge dobbeltspor i Gokstadkorridoren med stasjon der den ligger nå. Mener at Gokstadkorridoren er det beste av 4 alternativer, både i et hundreårsperspektiv og på kort sikt. Viser til flere lover, stortingsmeldinger, og mål for m.m. for å underbygge argumentasjonen Argumentasjon for å velge Gokstadkorridoren: Utslipp av karbon og annet under bygging av banen: 1. Kan ikke se at karbonutslipp og utslipp av andre gasser som følge av flytting og bruk av maskiner er beregnet/omtalt i Bane NOR sine dokumenter. Hvor skal tonnevis av leire deponeres? 2. Forventer at konsekvensutredningen av utslipp er nok til å velge Gokstadkorridoren fremfor begge Torp-vest-korridorene. 3. Folk har blir forledet av Bane NOR til å tro at når betongtunnelene er på plass skal det fylles masse oppå og beplantes slik at det blir finere enn før banen ble bygget. 4. Ingen tror på Bane NOR om at Hjertås blir «levert tilbake» like fint og uberørt som før byggestart. Hvordan blir det egentlig? 5. Det kjennes som en hån at «ikke målbare verdier» ikke kommer med i Bane NOR sine regnestykker fordi planleggere ikke har funnet ut hva natur, kulturminner osv verdsettes i de samfunnsøkonomiske beregningene. Hvis det ikke kan måles i kroner blir det utelatt. 6. Bane NOR må utrede hvor mange tonn som blir sluppet fri ved graving i Pinaområdet, Hjertåsskogen og graving i dyrket mark.	1. <i>Karbonutslipp og andre miljøkonsekvenser av tiltaket er vurdert overordnet i Klimabudsjettet. Massehåndtering og deponiområder skal utredes som en egen reguleringsplanprosess i etterkant av kommunedelplanen.</i> 2. <i>Valg av korridor gjøres etter en samlet vurdering av mange konsekvenser. Utslipp i anleggsfasen inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Selv om Gokstadkorridoren kommer best ut mht. klimagassutslipp, kommer den dårligst ut totalt sett i rangeringen av ikke-prissatte konsekvenser.</i> 3. <i>Merknaden tas til orientering.</i> 4. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.1, om detaljering i reguleringsplanfasen.</i> 5. <i>Ikke-prissatte verdier er en del av den samfunnsøkonomiske analysen og er for alle korridorer og alle strekninger mellom Stokke og Larvik tillagt vesentlig vekt.</i> 6. <i>Det vises til Klimabudsjettet.</i> 7. <i>Merknaden tas til orientering.</i>	

7. Fagfolk som har bygget hus på Pinaområdet sier det er naivt å håpe at bunnen under skinnegangene skal ligge bomstille.

Bussforbindelse og mulighet for parkering:

8. Mange blir oppgitt når bussforbindelser og parkeringsmuligheter ikke er en del av InterCity-planene til Bane NOR, men tilfaller kommunen.
9. Det kan ikke være slik at hastighet, regelmessighet/forutsigbarhet og frekvens på avganger kan likestilles. Bane NOR må bestemme seg for hva som er den overordnede, ønskede effekten av prosjektet.
10. Sandefjord kommune bør straks planlegge parkering inne i Preståsen, fremfor parkering ved SVGS.
11. Velg Gokstadkorridoren som tar litt lenger tid og har stasjon nærme sentrum som utvides mot Kilen.

Stasjon i sentrum:

12. Det er bestemt at toget skal ha sentrumsnære stasjoner i alle Vestfoldbyene, så hvorfor Bane NOR går for en trasé som har stasjon utenfor sentrum av Sandefjord er vanskelig å forstå.
13. Bane NOR kan ikke frigi båndlegging av eiendommer langs Gokstadkorridoren – den skal utredes og bygges.
14. Det er et uakseptabelt krav at eiendommene skal frigis fordi ordføreren i Sandefjord ønsker å by fram Jotuns eiendom ved nåværende stasjon som mulig tingrett.
15. Ordføreren må vite at Bane NOR mener alvor og vil ikke utrede de to alternativene de har frarådet.

Stasjon ved Torp flyplass:

16. Det er vel ingen konsekvensutredninger eller spørreundersøkelser som kan tilsi at 300 meters gange fra stasjon på vestsiden av Torp flyplass vil trekke flere passasjerer, enn fire/fem minutters frakt med shuttletransport på østsiden.
17. Sandefjord kommune er deleiere i flyplassen og har blitt overbevist om at 300 meter gange er bedre, uten en eneste undersøkelse.
18. Det er heller ikke Bane NOR sin planoppgave å legge til rette for mest mulig flytrafikk.
19. Bane NOR må vise hvordan Gokstadkorridoren kan bli deres førstevalg.

Nabo ikke part i utbyggingen av dobbeltspor:

8. *Det forutsettes at busstilbud og bussruter tilpasses en eventuell ny stasjonslokalisering. Det vil være dialog rundt dette med kollektivtrafikketat i senere planfase. Det vises til gjennomgående tema kap. 1.13.*

9. *Overordnede mål for prosjektet ligger i Planprogrammet. Det henvises også til Planbeskrivelsens kap. 1.3.2 og 1.3.3.*

10. *Merknaden tas til orientering.*

11. *Merknaden tas til orientering.*

12. *Bane NOR er enig i at stasjonen i Torp vest- korridoren ligger lengre utenfor Sandefjord sentrum enn det dagens stasjon gjør. I vurderingen av totale fordeler og ulemper ved de ulike korridorene, mener Bane NOR at Torp vest-korridoren likevel kommer best ut, til tross for stasjonsplasseringen. Det vises også til gjennomgående tema kap. 1.2.*

13. *Merknaden tas til orientering.*

14. *Merknaden tas til orientering.*

15. *Alle korridorer fastsatt i planprogrammet er utredet på samme nivå. Det vises til kapittel 1 for BN anbefaling og begrunnelse for denne.*

16. *Det vises til gjennomgående tema i kap. 1.15.*

17. *Merknaden tas til orientering.*

18. *Bane NOR ønsker å legge til rette for at flest mulig kan velge tog. I Bane NORs beregninger av passasjerer ved de ulike stasjonsalternativene på Torp, ligger det ikke til grunn en økning i passasjerer til lufthavnen, kun en økning i passasjergrunnlaget på Vestfoldbanen.*

19. *Det vises til gjennomgående tema kap. 1.2 og 1.3.*

20. *Merknaden tas til orientering.*

<p>20. Det kommer til å bli mange forsinkende rettssaker blant de som ikke blir anerkjent som part, men bare naboer i Pinaområdet.</p> <p>21. Eiendommene vil ikke kunne være mulig å selge før eller under byggeperioden som antas å vare til 2032.</p> <p>22. Mange vil forlange å bli part og gå til sak mot Bane NOR for å bli part.</p> <p>23. Bane NOR må gå i dialog med Sandefjord kommune og velge Gokstadkorridoren.</p>	<p>21. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kap. 1.5.</i></p> <p>22. <i>Det vises til gjennomgående kapittel 1.5.</i></p> <p>23. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	--

80	Arnt Olaf Stillerud	Bane NORs kommentarer
<p>1. Unnebergkorridoren forkastes og bør ikke utredes videre.</p> <p>2. Gokstadkorridoren prioriteres. Grunneierne på Unneberg mener at hensynet til bevaring av kulturlandskapet og friluftsområdet Hjertås tilsier at Gokstadkorridoren må prioriteres.</p> <p>3. Utredningskorridoren Torp vest må utvides/suppleres med en korridor lenger vest på strekningen mellom Peder Bogens gate og Torp.</p> <p>a) En korridor lenger vest vil spare Hjertås/ Unnebergskogen for store inngrep og store negative konsekvenser for dette svært verdifulle tur- og rekreasjonsområdet, i tillegg til flere andre negative konsekvenser.</p> <p>b) En korridor lenger vest kan gi en slakere og jevnere stigning fra Peder Bogens gate til Torp og traseen kan legges i en tilnærmet rett linje mellom disse stasjonene.</p> <p>4. For å få en fullverdig beskrivelse av rekreasjonsområde Hjertås mener grunneierne på Unneberg at de som skal arbeide med videre trasevalg må befare område og gå rundturene. Da vil man få god innsikt i hvilken verdi som ligger i området for befolkningen i Sandefjord.</p> <p>5. I den samfunnsøkonomiske analysen skal landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser tillegges vekt. Disse forholdene blir påvirket negativt i utredningskorridoren Torp vest. En god analyse av samfunnsøkonomien kan ikke gjøres uten at et alternativ lenger vest vurderes og de fleste negative virkningene unngås.</p> <p>Andre grunner for at et alternativ lenger vest må utredes:</p> <p>6. Unngå ødeleggelse av kulturlandskapet på Unneberg.</p> <p>7. Vanskelige grunnforhold på jordene på Unneberg.</p> <p>8. Det er grunnlag for stor bekymring knyttet til grunnens stabilitet og fare for leirskred dersom en trase over Unnebergjordene blir valgt, både i anleggs- og driftsfase.</p> <p>9. Et alternativ lenger vest vil spare dyrket mark.</p> <p>10. Et alternativ lenger vest må tørt sett gå i tunnel på grunn av dyretråkk.</p> <p>Grunneierne på Unneberg har foreslått et alternativ korridor lenger vest enn Torp vest-korridoren som de må utredes (vedlegg 3):</p>	<p>1. <i>Bane NOR fraråder Unnebergkorridoren.</i></p> <p>2. <i>Bane NOR har Gokstadkorridoren i kategorien «anbefaler ikke». Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i></p> <p>3. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.11.</i></p> <p>4. <i>Det har blitt gjennomført, og det vil gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanen, befaringer og feltarbeid.</i></p> <p>5. <i>Temaene er tillagt vekt i den samfunnsøkonomiske analysen. Det henvises til planbeskrivelsen kapittel. 4.5.</i></p> <p><i>Punktene 6-10 tas til orientering.</i></p> <p><i>Punktene 11-14: Bane NOR har utredet Torp vest via Storås, dette er en korridor som ble lagt til etter høring av planprogrammet som følge</i></p>	

<p>11. Ved bygging av ny E18 ble det bygget miljøtunnel på Haukerød noe grunneierne forutsetter at kan gjøres i dette prosjektet.</p> <p>12. Torp vest-korridoren virker delvis tilfeldig og delvis kommet frem som følge av andre alternativer.</p> <p>13. Grunneierne på Unneberg kan ikke se at Torp vest-korridoren og Unnebergkorridoren skal være sammenfallende frem til utløpet av tunnelen.</p> <p>14. Grunneierne på Unneberg mener at Torp vest-alternativet bør utredes selvstendig der et rett strekke mellom Peder Bogens gate og Torp er utgangspunktet og ikke en større bue mot øst med de negative konsekvenser det har for Hjertås/Unnebergskogen.</p> <p>Grunneierne mener at dersom stasjonen først blir liggende på østsiden av Torp må Gokstadkorridoren velges:</p> <p>15. Unnebergkorridoren medfører at svært mye dyrket mark vil gå tapt. I tillegg til å ha de samme negative konsekvensene for Hjertås/Unnebergskogen som Torp Vest-korridoren.</p> <p>16. Etter grunneiernes oppfatning bør Unnebergkorridoren skrinlegges med tanke på videre utredning, og ressursene bør brukes på å prioritere alternativer som synes mer aktuelle.</p> <p>Grunneierne på Unneberg ber om tett dialog med Bane NOR i den videre utredningsfasen og deres innspill blir tatt på alvor og blir hensyntatt.</p>	<p><i>av innspill fra blant annet grunneiere. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.11.</i></p> <p><i>Punktene 15-16: Det vises til pkt. 1 over.</i></p> <p><i>Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p>
--	--

82	Jan Gustavsen	Bane NORs kommentarer
1.	Hensikten med å velge trasé bør være å rasere minst mulig antall eiendommer. Følelse for sin bopel er nok langt kraftigere enn det som bør føles for et tre eller busk i Hjertås.	1. <i>Hensikten med å velge korridor er å finne en egnet korridor som oppfyller de målene som er satt for InterCity, deriblant minst mulig inngrep.</i>
2.	Dersom Torp vest-korridoren blir valgt må det være mulig å legge tunnel gjennom Mokollen slik at en ny stasjon kan plasseres mellom dagens spor og Peder Bogens gate. Her finnes jo bare næringsbygg og ingen privatboliger.	2. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.8.1.</i>
3.	Videre sydover mot Virik bør det nye sporet legges på vestsiden av det eksisterende. Da berøres området til SVGS og kolonihagen og mindre i private eiendommer.	3. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i>
4.	Burde være mulig å beholde Skiringssalveien den den ligger i dag, fra Tempokrysset til Virik og videre sydover.	4. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i>
5.	Oppfordring til Bane NOR og politikerne i Sandefjord er å ta hensyn til beboerne som nå er i «faresonen».	5. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
6.	Industribygg og gamle skolebygg bør kunne rives før man river bolighus.	6. <i>Merknaden tas til orientering.</i>
7.	Har bodd 28,5 meter fra dagens spor siden 1939. At toget får litt høyere hastighet enn dagens tog vil ikke bli vesentlig mer støyende.	7. <i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.4. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

84	Carl Thomas Aarum	Bane NORs kommentarer
1.	Vil berøres av begge Torp vest-alternativene. Dette påvirker boligprisene i området negativt. Uten noe godt tilbud vil man låses til boligen i mange år og vil gjerne unngå et potensielt milliontap i privatøkonomien.	1. <i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i>

<ol style="list-style-type: none">Anleggsperioden er anslått til fire til seks år. Det er ikke ønskelig at barna skal vokse opp i dette og få en utrygg skoleveg og utrivelig utemiljø.Det bes om at kommunen tar usikkerheten og risikoen og ikke enkeltfamilier. Drammen er et eksempel på dette.Det er ønskelig å vite hvordan kommunen stiller seg til en tilsvarende ordning og eventuelt hvilke tilbud som vil tilbys de som berøres så man slipper unødige usikkerhet.Forståelse for at noen uansett vil rammes av en utbygging. Det er kommunen som påfører de berørte en stor belastning både økonomisk, psykisk og helsemessig.	<ol style="list-style-type: none"><i>Merknaden tas til orientering. Planlegging av anleggsgjennomføring gjøres detaljert i neste planfase, og det er helt sentralt for Bane NOR at anleggstrafikk ikke skal belaste skolevei og raskest mulig skal ut på overordnet veinett.</i> <i>Punktene 3-5: Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.5.4.</i>
--	--

85	Knut A. Glenna	Bane NORs kommentarer
<ol style="list-style-type: none">Stor undring over at man velger en trasé med så store inngrep og i Sandefjords mest attraktive friluftsområder når Gokstadkorridoren har store økonomiske og anleggstekniske fordeler.Det har kommet lite frem i media at det er marginalt med tid ekstra for Gokstadalternativet og tilkomst til en eventuell jernbanestasjon på Torp Øst kan etableres med enten fast monorail eller tilsvarende løsninger som finnes på mange internasjonale flyplasser.Drakeåsveien 13 rett sør for Drakeåsen kommer sannsynligvis til å bli negativt berørt på flere måter Når det gjelder alternativet Torp vest-korridoren som Bane NOR kan utrede og forklare nærmere:<ol style="list-style-type: none">Hvor mye støy vil det bli fra bro / tunnelåpning i nord mot Unnebergdalen?«Grunnfjellet» er mange steder porøst/ sammensatt av mange steinarter og det er mye sand og leire. Like bortenfor boligen har det vært store setningsskader etter utbygging innerst i Hasleskogveien. Det er grunn til å tro at det er tilsvarende grunnforhold der tunnelen skal gå. Hvordan sikrer Bane NOR og kan dere garantere at det ikke kan oppstå skader på boligene som blir liggende oppå tunnelene?Kan Bane Nor garantere at det ikke vil merkes noen vibrasjoner og ristninger når togene passerer?Skoleveien til Sande skole er allerede risikabel med tanke på den tungt trafikkerte Ringveien, men også forbi Breidablikk ungdomsskole er det store utfordringer for små barn med stor buss og biltrafikk på Frøyas vei. Når man ser for seg anleggsperioden er det vanskelig å forestille seg hvordan dette kan ivareta sikkerheten til de små som bor i området.Hatt gleden av flott idrettsanlegg på Breidablikk. Forstår at det blir rømningsvei ut fra hoppbakken/akebakken som vil gjøre området utilgjengelig for alltid.Hasle friluftsområde vil aldri bli den samme friske lungen den er i dag. Et dobbeltspor gjennom dette område vil ødelegge dette for alltid og kan	<ol style="list-style-type: none"><i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i><i>Det vises til gjennomgående tema kap. 1.3 og 1.15.</i><ol style="list-style-type: none"><i>Det er i denne fasen beregnet støynivåer, som er omtalt og vist i fagrapport Støy i driftsfasen og tilhørende vedlegg. Det vil jobbes mer med tiltak for å begrense støy i reguleringsplanfasen, så nøyaktige støynivåer for en trasé innenfor korridorene finnes ikke nå. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.4.</i><i>Det vil tas prøver av grunnen samt hus som blir liggende over tunnel i god tid før anleggsstart. Der det vurderes at det kan være fare for setninger vil bygg følges opp nærmere</i><i>Det vises til gjennomgående tema kap. 1.4.4.. grenseverdier for støy og vibrasjoner</i><i>Planlegging av anleggsgjennomføring gjøres detaljert i neste planfase, og det er et mål at anleggstrafikk ikke skal belaste skolevei og raskest mulig skal ut på overordnet veinett.</i><i>Bane NOR har fulgt opp Sandefjord kommune sitt innspill med å se på flere løsninger for tverrslag og rømningstunnel ved Breidablikk og har derfor utvidet båndleggingssonen for dette området. Den foreslåtte</i>	

ikke erstattes. Hvordan kan dette forsvares av Bane NOR?	<i>rømningsveien vil ikke gjøre området utilgjengelig. f) Bane NOR mener at området fremdeles vil ha stort potensial som friluftsområde. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i>
4. Nevnte grunnfjellsutfordringer er sannsynligvis like både i Storås og gjennom Mokollen. Et trasevalg her vil uansett bli en større inngripen i kulturlandskap og boligområder enn Gokstadkorridoren der ett spor allerede er anlagt.	

90	Odd Galteland	Bane NORs kommentarer
1.	Hensikten med å velge trasé bør være å rasere minst mulig antall eiendommer. Følelse for sin bopel er nok langt kraftigere enn det som bør føles for et tre eller busk i Hjertås.	<i>Hensikten med å velge korridor er å finne en egnet korridor som oppfyller de målene som er satt for InterCity, deriblant minst mulig inngrep.</i>
2.	Dersom Torp vest-korridoren blir valgt må det være mulig å legge tunnel gjennom Mokollen slik at en ny stasjon kan plasseres mellom dagens spor og Peder Bogens gate. Her finnes jo bare næringsbygg og ingen privatboliger.	<i>Merknaden tas til orientering. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.8.1.</i>
3.	Videre sydover mot Virik bør det nye sporet legges på vestsiden av det eksisterende. Da berøres området til SVGS og kolonihagen og mindre i private eiendommer.	<i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i>
4.	Burde være mulig å beholde Skiringssalveien den den ligger i dag, fra Tempokrysset til Virik og videre sydover.	<i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.7.</i>
5.	Oppfordring til Bane NOR og politikerne i Sandefjord er å ta hensyn til beboerne som nå er i «faresonen».	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
6.	Industribygg og gamle skolebygg bør kunne rives før man river bolighus.	<i>Merknaden tas til orientering.</i>
7.	Har bodd 28,5 meter fra dagens spor siden 1939. At toget får litt høyere hastighet enn dagens tog vil ikke bli vesentlig mer støyende.	<i>Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.4. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

93	Unneberg nærmiljøutvalg	Bane NORs kommentarer
	UNMU er svært negativ til Torp Vest-korridoren som vil ha store konsekvenser for Hjertås, og må unngås.	<i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i>
1.	Torp vest-korridoren vil føre til enorme og varige inngrep. Det vil fra Torp lufthavn til Unnebergdalen bli sprengt og gravd ut en flere titalls meter dyp og bred åpen skjæring gjennom hele Hjertås.	<i>1. Torp vest-korridoren medfører inngrep i området. Den har noe tunnel mellom Torp Sandefjord lufthavn og Unnebergdalen og noe åpen skjæring. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i>
2.	Broen over Unnebergdalen vil dominere området visuelt og medføre støy på over 50 dB i deler av Hjertås, Drakås og Unnebergdalen. Ved skjæringens og bruas inn- og utløp vil støyen bli mer enn 70 dB.	<i>2. Støyberegningene viser variable støyverdier i området, og det vil i reguleringsplanfasen jobbes med tiltak for å begrense støy. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.4.</i>
3.	Det vil gå anslagsvis inntil 140 tog pr. døgn, eller et tog hvert 10. minutt. Områdene nedenfor utfartspunktet Bygdeborgen blir redusert til et enormt og støyende jernbaneanlegg.	<i>3. På strekningen Oslo – Sandefjord er det planlagt for 2 tog i hver retning i timen fra 2027. Fra 2050 skal det kunne kjøres 4 tog i timen på strekningen. Det vises til kap. 4.1.1 i rapport Samfunnsøkonomisk analyse.</i>
4.	Kulturminner som Brekke-ringen vil bli ødelagt og fjernet.	<i>4. Brekkeringen vil ikke berøres av tiltaket.</i>
	Negative forhold og inngrep ved Torp Vest-korridoren er gjennomgående underkommunisert, forskjønnert eller utelatt i BN sin konklusjoner.	

5. Det er grunn til å stille store spørsmålstegn ved nøytraliteten og riktigheten i BN sine beskrivelser, vurderinger og konklusjoner for sin anbefaling av Torp vest. BN har ikke tatt noen av de negative konsekvensene for Hjertås med i vurderingen!
6. Den høye broen over Unnebergdalen i Torp vest-korridoren omtales som at den legges "i dalbunnen" og vil "gli godt inn i terrenget". Til sammenligning omtales dagens jernbane på jordene i Gokstadkorridoren som svært sjenerende. Denne blir til også vektlagt i BN sin fraråding til Gokstadkorridoren, mens broen ikke vektlegges i anbefalingen av Torp Vest.
7. Utgraving av svært dype og brede åpne skjæringer på mange titalls meter gjennom hele Hjertås, fra Unnebergdalen og frem til Torp, omtales av BN som "lite synlige fra dagens sti- og løypenett". Dette til tross for at anlegget deler tur- og stinettet i to og kommer rett inntil og nedenfor et av Hjertås mest besøkte utkikkspunkter på kulturminnet Bygdeborgen.
8. At disse forholdene heller ikke vektlegges i konklusjonen er både galt og alvorlig. Eksempelene på at Bane NOR underkommuniserer og/eller ikke vektlegger de mange negative forholdene ved Torp vest i sine konklusjoner, men systematisk gjør det i de konkurrerende korridorene de ikke ønsker å gå videre med, er både mange og alvorlige. Dette er forhold som bør påklages til Samferdselsdepartementet dersom Bane NOR velger å rette en innsigelse mot kommunens vedtak av en annen korridor.
9. UNMU fraråder Torp Vest-korridoren på det sterkeste.

UNMU mener at Torp Vest over Storåsen er klart bedre enn Torp Vest:

10. Man vil unngå de omfattende inngrepene i Hjertås/Unneberg-området ved at hele strekningen nord for Unnebergdalen legges i tunnel.
11. Over Unnebergdalen vil bro lengden bli nær halvert, fra ca. 600 meter til ca. 320 meter. En kortere bro over Unnebergdalen reduserer støyomfanget og broen vil være mindre dominerende og skjemmende for Hjertås.
12. UNMU stiller seg undrende til BN sin vurdering av broløsningen for Storåsen-korridoren og kostnadsoverslag for Storåsen-alternativet. BN omtaler de to broløsningene som tilnærmet like og på henholdsvis 550 og 400 meter. I realiteten er de nær 600 og 320 meter lange, og svært ulike i både lengde, plassering og synlighet i terrenget. UNMU mener at broløsningen ved Storåsen-korridoren ikke er likeverdig med Torp Vest, men bedre.
13. BN estimerer at Torp vest-korridoren over Storåsen er 800 millioner dyrere enn Torp Vest, blant annet på grunn av krevende utgraving av bløt, sensitiv leire over Haslejordene. Den samme strekningen over Haslejordene må også graves ut for Torp Vest-korridoren, men er der ikke prissatt. Dette betyr at kostnadsforskjellen mellom Storåsen og Torp vest ikke stemmer og er vesentlig lavere enn det BN anslår, enten ved at Torp vest er underpriset og/eller Storåsen er overpriset. BNs udokumenterte merkostnader for

5. *Bane NOR mener at negative konsekvenser ved Torp vest-korridoren er tillagt vesentlig vekt. Disse er vurdert i respektive fagrapporter og sammenstilt i planbeskrivelsens kapittel 4.5. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2.*
6. *Det henvises til planbeskrivelsens kapittel 4.5 og gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3 i dette dokumentet.*
7. *Det henvises til planbeskrivelsens kapittel 4.5 og gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3 i dette dokumentet.*
8. *Bane NOR mener at forholdene er tydelig vektlagt i den samfunnsøkonomiske analysen. Det henvises til planbeskrivelsens kapittel 4.5.*
9. *Merknaden tas til orientering.*

10. *Merknaden tas til orientering.*
11. *Faktiske bro lengder er hhv. 550 m for Torp vest og 400 m for Torp vest via Storås, slik alternativene foreligger på nåværende tidspunkt. Dette vil kunne optimaliseres noe i arbeidet med reguleringsplanen.*
12. *Bane NOR mener at vurderingene er tydelige i den samfunnsøkonomiske analysen, og at forskjellene framgår der. Det henvises til planbeskrivelsens kapittel 4.5 og gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3 i dette dokumentet.*
13. *Begge betongtunneler er prissatt i kostnadsestimatet. Tunnelene i de to korridorene er ikke like, grunnforholdene er forskjellige, lengdene er forskjellige, derav kostnadsforskjeller.*

<p>Storåsen-alternativet er derfor trolig langt lavere, og kanskje ikke-eksisterende.</p> <p>14. UNMU mener at dersom kommunen velger å legge Torp vest-korridoren via Storås til høring, bør Gokstad-korridoren være kommunens alternative korridorvalg ved eventuell innsigelse fra BN.</p> <p>Gokstad-korridoren vil skjerme Hjertås helt og er best for utviklingen av Sandefjord:</p> <p>15. Gokstadkorridoren er den eneste alternative korridor til Torp vest-korridoren som BN sier de er villig til å utrede videre. Korridoren vil skjerme de viktige tur- og rekreasjonsområdene ved Hjertås og Unneberg.</p> <p>16. Gokstad-korridoren er eneste alternativ som sikrer togstasjon i sentrum som er viktig for å opprettholde at tog er det foretrukne alternativet for dagpendlere, arbeids- og fritidsreiser og for tilreisende til Sandefjord.</p> <p>17. Rimeligste alternativet sammenlignet med de øvrige traseene.</p> <p>18. Traseen har best sentrumstilknytning, minst negative konsekvenser for jordbruk, friluft- og rekreasjonsområder og færrest boliger må rives sammenlignet med de andre alternativene.</p>	<p><i>Punkt 14- 18 ta til orientering.</i></p>
---	--

95	Unni Jacobsen og Anne Marie Iversen	Bane NORs kommentarer
1.	Hadde håpet at dobbeltsporet ikke skulle forårsake at man blir tvangsflyttet fra hjemmene våre. Det vil bli urimelig vondt å oppleve! Dette har vært hjemme, ikke bare et hvilket som helst hus, siden fødselen.	1. <i>Bane NOR har forståelse for at det er reaksjoner rundt mulig tap av egen eiendom, og at usikkerheten knyttet til tap medfører stor belastning for enkeltpersoner. Det er beklagelig, men like fullt en del av en planprosess for et slikt stort tiltak.</i>
2.	Hadde håpet at tunnelen gjennom Mokollen skulle gå så langt nord at den ville gå under hele dette boligområdet. Hvis dette ikke lar seg gjøre, bes det om at tunnel-åpningen/sporet blir forskjøvet lengre sørover, inn på kommunens eget område, enn hva nåværende kart/bilder viser, slik at man slipper å få "toget i fanget", og at sporet blir lagt lavest mulig i terrenget. Det vil kanskje gi noe mindre støy ved nedbremsing og akselerering inn og ut fra ny stasjon.	2. <i>En plassering lenger nord i Mokollen vil også berøre bebyggelse på begge sider av Sandefjordsveien, og det vil gi andre konsekvenser når dobbeltsporet skal «treffe» jernbanen ved Virik. Det vurderes at en slik løsning vil gi lengre sporstrekning uten at det gir lavere kostnader eller færre negative konsekvenser. En plassering av tunnelen lenger sør i Mokollen gir store utfordringer med fjelloverdekning og – kvalitet.</i>
3.	Man må også tenke økonomi, om man i fremtiden vil få solgt husene sine til den verdi de har nå uten inngripen av dobbeltsporet så tett på.	3. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5. For punkt 4-6 henvises det til svarpunkt 1 over. Merknaden tas for øvrig i sin helhet til orientering.</i>
4.	Gruer veldig for den støyende anleggsfasen og for den opprivende plan- og forhandlingsfasen i forkant.	
5.	Er svært triste og slitne av alt som nå skjer av usikkerhet og forandringer. Det er urimelig tøft å skulle bli påført slike endringer evt. bli tvangsflyttet. Skulle ikke tro denslags var lov i fredstid.	
6.	Føler oppriktig at denne situasjonen som man uforskyldt er kommet opp, i forringer livskvaliteten!	

104	Ian McCracken	Bane NORs kommentarer
	Bane NOR har gjort en bra jobb i å informere om prosjektet og det er på tide at det kommer dobbeltspor og vesentlig investering i tog infrastruktur i Østafjells.	1. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i>

<p>Har følgende å si om jernbanetraseene i Sandefjord:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Dersom Torp vest-korridoren velges må Bane NOR bestemme så raskt som mulig den nøyaktig traseen, så man med sikkerhet vet hvor berørt man blir. Det gjelder også naboer.2. Gjør bygingsfasen så raskt som mulig så man ikke blir berørt over mange år.3. Velge Torp vest via Storås for å bevare Hjertås.4. Tror Bane NOR har for mye fokus på hastighet og at Gokstad korridorene er enklere å bygge, men tror likevel det er viktig å komme rett til Torp flyplassen og da er Torp vest nødvendig.5. Med så stor investering på Intercity burde Bane NOR tenke mer på pris, pålitelighet og frekvens enn reisetid. Det er pris, frekvens og pålitelighet som man tenker på når man vurderer bil eller tog.6. Bil og sykkel parkering på togstasjonen er veldig viktig. Enda bedre ville vært et bedre busstilbud i Sandefjord, så det var ikke nødvendig å bruke bilen. Små busser som kjører hvert kvarter til forskjellige bydeler. Men det er ikke Bane NOR sitt ansvar.	<ol style="list-style-type: none">2. <i>Det er et mål å gjennomføre anleggsfasen på så kort tid som mulig. Mer detaljer om byggefase avklares i reguleringsplanen.</i>3. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i>5. <i>Frekvens og pålitelighet vil bedres ved utbygging av dobbeltspor. Priser på reiser er utenfor Bane NORs ansvarsområde.</i>6. <i>Parkeringstilbud vil detaljeres i reguleringsplanen. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.13. Det forutsettes at busstilbud og bussruter tilpasses en eventuell ny stasjonslokalisering. Det vil være dialog rundt dette med kollektivtrafikketat i senere planfase</i>
--	---

106	Erik Hansen og Solveig Heimdal Hansen	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. På bakgrunn av fremlagte rapporter og skisser fra Bane NOR fremgår det at ingen av løsningene gir kortere reisetid mellom Virik og Tønsberg.2. Gokstadkorridoren er det billigste alternativet og den løsningen som gir minst inngrep i verdifulle friluftsområder og kulturhistoriske bosettinger i Lunden område. Den blir også liggende i en korridor der jernbanen har eksistert siden den kom til Vestfold.3. Ulempen med en lenger periode (3 mnd) med buss for tog i byggeperioden må sees i sammenheng med at dette er et bygg for de neste 100 årene.4. Det ligger tydeligvis politiske føringer med tanke på Torp flyplass og togløsning tilknyttet terminalbygget.5. Dersom trafikkveksten Bane NOR skisserer blir virkelig vil det være nødvendig med ny rullebane syd for eksisterende rullebane og trolig nytt terminalbygg. Dette tilsier at man nå tar beslutning om å bruke Gokstadkorridoren da den vil ligge optimalt med tanke på nytt terminalbygg.6. Det gjøres oppmerksomhet på at tunnelinnslaget til Mokollen vest (Lunden) ligger i et område med meget løst fjell.7. Det anmodes om å vurdere å flytte tunnelinnslaget lenger nord. Dette vil verne om de kulturhistoriske husene og bomiljøet i Lunden.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Av planbeskrivelsens kapittel 4.5 framgår at for tog som stopper i Sandefjord gir Gokstad-korridoren i underkant av 30 sekunder lengre kjøretid enn Torp vest-korridoren.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i>4. <i>Bane NOR har ikke fått føringer for å velge en korridor som har samlokalisert stasjon med Torp Sandefjord lufthavn.</i>5. <i>Trafikkveksten som er beregnet og omtalt er vekst i passasjerer som bruker tog til flyplass. Bane NOR har ikke tatt inn i sine beregninger en økning i passasjerer for Torp Sandefjord lufthavn, men plasseringen gir økt antall reiser på Vestfoldbanen. 6. Merknaden tas til orientering. 7. En plassering lenger nord i Mokollen vil også berøre bebyggelse på begge sider av Sandefjordsveien, og det vil gi andre konsekvenser når dobbeltsporet skal «treffe» jernbanen ved Virik. Det vurderes at en slik løsning vil gi lengre sporstrekning uten at det gir lavere kostnader eller færre negative konsekvenser.</i>

108	Sverre Ringseth og Marianne Milvartsen	Bane NORs kommentarer
	<p>Med bakgrunn i illustrasjoner som er vist på banenor.no og facebook siden til Bane NOR fremkommer det en ny bro (gangbro?) over Skiringssalveien (ved hus nr. 80):</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ønsker å forstå hva dette vil bety i praksis?2. Det ser ut til å være en gangbro, men den ser svært «ruvende» ut i terrenget for øvrig, og utifra illustrasjoner ser den ut til å bli en mastodont i terrenget og kulturlandskapet på Virik-jordene.3. Ønsker naturlig nok ikke en mastodont av en bro. Derimot ønskes det en bro fra Virik over mot Bugården velkommen. Det eksakte trase-valget vil være avgjørende for hvordan bo-kvaliteten vil være fremover for oss som bor i Skiringssalveien.4. Nr 80 i Skiringssalveien vil etter alt å dømme utifra illustrasjoner få jernbanetraseen vesentlig tettere på huset, og muligens en nødvendig ekspropriering av deler av eiendommen (inkludert en stor dobbeltgarasje).5. Det vil etter hva forstås også bety en utvidelse av eksisterende Skiringssalvei inkludert gang og sykkelvei.6. Dette vil potensielt forringe bokvaliteten og ønsker å komme i dialog med Bane NOR så snart endelig kommunedelplan er vedtatt for diskusjon ifht. vurdering av mulighet for ekspropriering av eiendommen i sin helhet.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Den viste veiomleggingen er en landbrukskryssing av nytt dobbeltspor for å ivareta forbindelse for gården Vestre Virik.</i>2. <i>Det er krav til frihøyde over dobbeltspor så en slik konstruksjon vil bli synlig. Alternativet er en kulvert under jernbanen, men fordi det er dårlige grunnforhold på denne strekningen vil en kulvert også kunne bli en svært omfangsrik og dyp konstruksjon.</i>3. <i>Merknaden tas til orientering.</i>4. <i>Utvidelse til dobbeltspor på denne strekningen vil medføre en bredere banestrekning enn dagens jernbane, som vil kunne medføre endringer i Skiringssalveien og eiendommene langs denne.</i>5. <i>Det vises til punkt 4 over.</i>6. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.1 og 1.5.3.</i>

109	Preben Liland Madsen	Bane NORs kommentarer
	<p>Er i korte trekk enig i Bane NOR sin anbefaling.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kan ikke se at de negative forskjellene mellom Torp Vest og Torp Vest over Storås er så store at det forsvarer en beregnet merkostnad på 800 millioner kroner. Det vil også forringe reiseopplevelsen gjennom å ha en høyere tunnelandel.2. En av fordelene som trekkes frem ved Storås-alternativet er mindre arealinngrep, men det minnes om at alternativet samtidig har høyere klimagassutslipp enn alternativet som ikke går via Storås. Det fremstår derfor ikke som helt opplagt at dette alternativet er bedre for miljøet, samlet sett.3. Bane NOR bør uansett gjøre det de kan for å redusere de negative konsekvensene av dobbeltsporet så mye som mulig innenfor de tekniske og økonomiske begrensningene som finnes.4. Burde bruke tiltak for å knytte stasjonsplasseringen i Torp vest-korridoren nærmere sentrum.<ol style="list-style-type: none">a) Enten ved stasjon nærmere tunnelen ved Mokollen.b) Innføring av bysykkelordning, nye gangveier, broer og underganger for gående og syklende inn mot sentrum fra stasjonen og andre tiltak.5. Det er staten som sparer penger ved å velge Torp Vest fremfor Torp Vest over Storås. Det er ikke Sandefjord, fylket eller Bane NOR. Det er ikke opp til Bane NOR å øke investeringskostnadene.6. Sandefjord er etter mitt syn feil sted å kjempe for mer penger enn Bane NOR selv anbefaler. Det kan gå utover andre viktige InterCity-prosjekter.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>3. <i>Bane NOR vil jobbe med å redusere negative konsekvenser ytterligere i reguleringsplanfase. Det henvises til gjennomgående tema spesielt kapittel 1.2 og 1.4.</i>4. <i>Muligheter for tiltak for bedre forbindelse til sentrum skal vurderes i reguleringsplanfasen. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.1, samt 1.8.3.</i>5. <i>Merknaden tas til orientering.</i>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i>7. <i>Merknaden tas til orientering</i>

<p>7. Vil på det sterkeste fraråde kommunen å gå for Gokstad-alternativet fordi korridoren ikke vil binde jernbanen opp mot terminalen ved Torp.</p> <p>8. I det videre arbeidet bør Bane NOR, i samarbeid med kommunen, se på mulighetene for en ekstra planfri kryssing i Stokke-området (nord eller syd for stasjonen) som evt. kan kombineres med omlegging av lokale veier. Dette for å redusere sårbarheten og ulempene i å bare ha en kryssing i ett tettstedsområde som deles av jernbanen.</p> <p>9. Kommunen og Bane NOR oppfordres til å arbeide effektivt slik at er mulig med ferdigstilling av strekningen Stokke - Sandefjord i 2027.</p>	<p>8. <i>Detaljer rundt kryssningspunkter og tilgjengelighet vil vurderes nærmere i reguleringsplanfasen. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>9. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	--

112 Sande nærmiljøutvalg	Bane NORs kommentarer
<p>Hjertås og Unneberg er et meget viktig friluftsområde for Sande skolekrets fordi det ikke finnes andre alternative friluftsområder i gangavstand fra boligområdene. Det vil være negativt for området om det blir besluttet å legge jernbanetrase gjennom vårt viktigste friluftsområde. Merker oss at Bane NOR i liten grad kommunisere disse negative konsekvensene i sin sammenstilling til tross for at ulempen er åpenbar og tydelig påpekt i fagrapportene:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Hvilke grep er gjort for å sikre en objektiv fremstilling i sammenstillingen til Bane NOR?2. Torp vest-korridoren via Storås er en foretrukket løsning.3. Sande nærmiljøutvalg er uenig i Bane NOR sin konklusjon som sier at det er liten forskjell i de ikke-prissatte konsekvensene for de vestlige alternativene. Ønsker en detaljert forklaring på denne analysen som kan vise at dette er en objektiv konklusjon.4. Sande nærmiljøutvalg etterspør støykart som viser forskjellen i støynivå mellom Torp vest og Torp vest via Storås.5. Haslehuken er i daglig bruk som turmål av nærmiljøet. Sande nærmiljøutvalg setter pris på om Bane NOR kan støtte etablering av et alternativt tilbud i byggeperioden.6. Sande nærmiljøutvalg etterspør beregningsgrunnlaget som viser at Torp vest via Storås blir 800 MNOK dyrere enn Torp vest. Ønsker også å vite hva usikkerheten er på overslaget. <p>Byggeperiode og driftsfase:</p> <ol style="list-style-type: none">7. På hvilken måte vil boligene på Breidablikk som ligger over sporet kunne påvirkes av jernbanen under byggeperioden og under drift? Hva er verste konsekvens og hva er sannsynlig konsekvens i begge faser?8. Hvordan vil boligene øverst i Drakeåsveien og i Bjørnåsveien påvirkes av støy fra jernbanen i driftsfasen hvis alternativet Torp Vest velges?9. Breidablikk idrettsanlegg et foreslått som riggområdet i byggeperioden. Dette vil Sande nærmiljøutvalg fraråde på det sterkeste da det vil ramme barn og unge i området. Det er ønskelig å opprettholde bruken av idrettsanlegget under en eventuell byggeperiode.10. Nord-vest på idrettsanlegget er det etablert en akebakke der det er planlagt tversslag og	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i></p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Sammenstillingen er basert på den samfunnsøkonomiske analysen og vurdering av måloppnåelse..</i>2. <i>Merknaden tas til orientering.</i>3. <i>Se kapittel 1.2.</i>4. <i>Støykart er tilgjengelig som vedlegg 1 til fagrapport Støy i driftsfase, på www.banenor.no</i>5. <i>Avbøtende og kompensierende tiltak vil innarbeides i reguleringsplanen. Dette er et relevant forslag. Merknaden tas til orientering.</i>6. <i>Dette fremgår av fagrapport Prissatte konsekvenser.</i>7. <i>Påvirkning på boliger på terreng der jernbane skal bygges i tunnel kan bli påvirket i anleggsfase. Det gjøres detaljerte vurderinger av grunnforhold og bygninger i forbindelse med reguleringsplanen. Det er for tidlig å si noe om antatt verste konsekvens eller sannsynlig konsekvens på det plannivået vi er nå.</i>8. <i>Boliger i Drakeåsveien og Bjørnåsveien forventes å bli lite berørt av støy da det er relativt lang avstand til bru og tunnelpåslog. Det henvises også</i>

<p>rømningstunell. Frem til rømningstunnelen må det være en vinterbrøytet vei.</p> <p>11. Sande nærmiljøutvalg ønsker at Breidablikk idrettslag blir kontaktet og involvert i tidlig planfase for området.</p>	<p><i>til gjennomgående tema kapittel 1.4.1.</i></p> <p>9. <i>Området er ikke foreslått som riggområde, men det er foreslått at et tverrslag/rømningstunnel skal komme ut ved Breidablikk. Det sees på alternative løsninger for dette.</i></p> <p>10. <i>Det vises til punkt 9 over.</i></p> <p>11. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	--

113	Anne L. Heimdal	Bane NORs kommentarer
<p>1. Vurderingene til Bane NOR bærer preg av ønske om togstasjon samlokalisert med flyplassen. Negative forhold ved Torp vest-korridoren er lite vektlagt, mens negative forhold ved Gokstadkorridoren er mye vektlagt.</p> <p>2. Bane NOR har lagt avgjørende vekt på at fjerning av eksisterende toglinje vil være en stor fordel for boligområder langs toglinjen fra Gokstad og inn mot sentrum som gjør at Gokstadkorridoren rangeres dårligst.</p> <p>3. Bane NOR har ikke tatt hensyn til negative konsekvenser for usentral stasjonsplassering, omfattende inngrep i Hjertås eller at flere boliger berøres.</p> <p>4. Bane NOR har gjentatte ganger i sin omtale av trasealternativene synliggjort at de benytter en retorikk med feilinformasjon for å oppnå ønsket trasevalg; Torp vest.</p> <p>Torp vest må unngås:</p> <p>5. Bane NOR har valgt trase ut ifra økonomiske hensyn og ikke Sandefjords interesser.</p> <p>6. Torp vest-korridoren innebærer store negative konsekvenser for Sandefjord som er beskrevet, men ikke hensyntatt.</p> <p>Gokstadkorridoren er det beste korridoralternativet for Sandefjord:</p> <p>7. Eneste alternativet som ikke gir varige inngrep i Hjertås og begrenser omfanget av inngrep i urørt terreng og i boligområder som ikke er etablert langs jernbanetraseen.</p> <p>8. Sentral stasjonsplassering gir flere togreisende.</p> <p>9. Bedre fremkommelighet under sporene ettersom de heves med 4-5 meter.</p> <p>10. Sandefjord har andre viktige interesser å ivareta enn påstått passasjergrunnlag til Torp lufthavn. Hovedandelen av reiser til og fra flyplassen antas å være feriereiser. Økt passasjergrunnlag henger sammen med økt flytrafikk som innebærer økte klimagassutslipp og støy.</p> <p>11. At reisetiden er 20-30 sekunder lengre til/fra Sandefjord sentrum enn ved Torp vest-alternativet med stasjonsplassering utenfor bysentrum vil ikke være av negativ betydning for togreisende.</p> <p>Torp vest-korridoren via Storås anses som nest best alternativ etter Gokstadkorridoren:</p>	<p>1. <i>Bane NOR mener konsekvensene for Torp vest-korridoren kommer tydelig fram i fagrapporter for ikke-prissatte fag og i sammenstillingstabellen i planbeskrivelsens kapittel 4.5. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>2. <i>Fjerning av dagens spor vektlegges også for Unnebergkorridoren, og det er riktig at fjerning av dagens spor bidrar noe til samlet konsekvensvurdering av korridorene for temaet Nærmiljø og friluftsliv.</i></p> <p>3. <i>Stasjonslokalisering er vurdert og tillagt vekt, men er samtidig også en konsekvens av korridorvalg. Inngrep i Hjertås og boligområder er del av vurderingen. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i></p> <p>4. <i>Tas til orientering.</i></p> <p>5. <i>Anbefaling av korridor er gjort ut ifra vurdering av måloppnåelse for en rekke mål, ikke kun økonomiske. Anbefalingen er også gjort på bakgrunn av den samfunnsøkonomiske analysen. Det vises til gjennomgående tema kapittel 1.2 og 1.3.</i></p> <p>6. <i>Bane NOR mener at konsekvensene er beskrevet og tydelig fremgår av de respektive fagrapporter som ligger til grunn for samfunnsøkonomisk analyse.</i></p> <p>7. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>8. <i>Det er noe forskjell i beregnet antall reisende til og fra Sandefjord ved de to stasjonsplasseringene, i favør av gjeldende stasjonsplassering. Det beregnede samlede antall reisende på Vestfoldbanen er derimot noe høyere ved stasjonsplassering vest for Sandefjordsveien.</i></p>	

<p>Mindre terrenginngrep i Hjertås.</p> <p>12. Forskjell mellom alternativene er blant annet tunnel og kortere og lavere bru, bedre plassert innerst i Unnebergdalen.</p> <p>13. Bane NOR har i Sandefjords blad hevdet at forskjellen mellom Torp vest og Torp vest via Storås er kostnaden. Uttalelsen stemmer ikke overens med Bane NOR sine egne rapporter, der Bane NOR har vurdert at Torp vest-korridoren er negativ for friluftsområdet Hjertås.</p> <p>14. Ønsker Torp vest via Storås for å unngå omfattende inngrep i friluftsområdet Hjertås og Unnebergdalen.</p> <p>Bane NOR sine konklusjoner er tilpasset for å oppnå trasevalg med stasjon samlokalisert med flyplass:</p> <p>15. Bane NOR har rangert Gokstadkorridoren som dårligst på effektmålet arealinngrep. Det er kun tatt hensyn til antall inngrep, men uten inngrepenes omfang. Inngrep i Hjertås likestilles med f.eks kryssing av en bekk.</p> <p>16. Bane NOR hevder at Gokstadkorridoren berører nærmiljø og friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø og landskapsbilde sterkest. Torp vest-korridoren gir de største negative konsekvensene selv om konklusjonene er annerledes.</p> <p>17. Etablering av ny trase i områder som ikke er etablert langs toglinjen er ikke vektlagt som negativt.</p> <p>Nærmiljø og friluftsliv:</p> <p>18. Store negative konsekvenser for Sandefjord by og befolkning er beskrevet, men ikke vektlagt i konklusjonen. Det gjelder inngrep i Hjertås og i boligområder.</p> <p>Kulturminner og kulturmiljø og landskapsbilde:</p> <p>19. Vurderingen av fagrapporten gir grunn til å hevde at Bane NOR sine konklusjoner er feil. Bane NOR har lagt mindre vekt på de negative konsekvensene ved Torp vest-korridoren og stor vekt på konsekvensene ved Gokstadkorridoren.</p> <p>20. Det samme gjelder for fagrapporten «Landskapsbilde».</p> <p>Gokstadkorridoren ivaretar bedre InterCity-prosjektets overordnede mål enn Torp vest-korridoren.</p>	<p>9. <i>En eventuell stasjon i Gokstadkorridoren vil redusere den fysiske barrieren dagens stasjon utgjør.</i></p> <p>10. <i>Bane NOR har ikke tatt inn i sine beregninger en økning i passasjerer for Torp Sandefjord lufthavn, men plasseringen gir økt antall reiser på Vestfoldbanen.</i></p> <p>11. <i>Reisetidsforskjellen har lite effekt for den enkelte reisende, men for passasjerer som reiser langt (fjerntog) og som samlet gevinst ved kortere reisetid for det antallet som reiser med Vestfoldbanen årlig, er forskjellen vesentlig.</i></p> <p>12. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>13. <i>Forskjellene mellom korridorene framgår av fagrapportene og sammenstillingen i planbeskrivelsens kapittel 4.5.</i></p> <p>14. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>15. <i>I tillegg til en vurdering av måloppnåelse ligger den samfunnsøkonomiske analysen til grunn for rangering og anbefaling. I den er det gjort kvalitative vurderinger av det omfanget tiltaket forventes å ha. Bane NOR tar avstand fra påstanden om at konklusjonene er tilpasset et ønsket resultat. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>16. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>17. <i>Det henvises til fagrapportene, Bane NOR mener at dette er tillagt vesentlig vekt.</i></p> <p>18. <i>Det vises til punkt 17 over.</i></p> <p>19. <i>Det vises til punkt 17 over.</i></p> <p>20. <i>Det vises til punkt 17 over.</i></p> <p>21. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	--

114	Jan Erik Ringstad	Bane NORs kommentarer
1.	Nåværende stasjonsområde i Sandefjord er ikke egnet som fremtidig stasjonsområde. Det er trangt, sterkt trafikkert og det har oppstått flere trafikkfarlige situasjoner. Mellom Drammen og Skien må det i det minste utvikles ett stasjonsområde som kan håndtere en viss omlasting av gods dersom dette blir aktuelt fremover. Dette kan ikke foregå på de stasjoner som er under planlegging i Tønsberg, Stokke, Sandefjord sentrum og Larvik. Torp øst er også uegnet. Det eneste stasjonsområdet som vil kunne ivareta et slikt behov, er Torp Vest. Stasjonsområdet på Torp vest må ha prioritet. Nåværende Sandefjord stasjon må avvikles	<p>1. <i>Det skal kun gå godstrafikk på Vestfoldbanen i avvikssituasjoner, dvs. når det ikke kan kjøres på Sørlandsbanen. Det planlegges ikke for godshåndtering på stasjonene på Vestfoldbanen. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i></p> <p>2. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.2.</i></p>

<p>som foreslått av Bane NOR og flyttes mot Virik, gjerne trukket noe østover hvis mulig.</p> <ol style="list-style-type: none">2. Antar at Torp vest-korridoren via Storås er den mest skånsomme og håper det er mulig å finansiere denne.3. Opptatt av at Gokstadkorridoren avvikles og at det ikke legges opp til fremtidig ferdsel der. Arealet ligger tett på naboeiendommene og bør kunne tilfalle disse gjennom salg etter at traseen er fjernet og grundig ryddet. Jernbanebrua ved Vollane fjernes, og Nedre Gokstadvei, som er smal og bl.a. benyttet som skolevei, stenges for gjennomkjøring.4. Anleggstrafikk må ledes ut av boligfelt og over mot hovedveier.	<ol style="list-style-type: none">3. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.12.</i>4. <i>Planlegging av anleggsgjennomføring gjøres detaljert i neste planfase, og det er et mål at anleggstrafikk skal belaste boligområder og mindre veier og raskest mulig skal ut på overordnet veinett. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>
---	--

123	Andre Schau	Bane NORs kommentarer
	<p>Generelt interessert i samferdselspolitikk og tidligere konduktør i NSB.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bane NOR må tenke på andre gevinster ved utbygging av Vestfoldbanen enn kun linjehastighet og kortere kjøretid. Det er viktig at Bane Nor ikke tenker at nytt dobbeltspor automatisk skal bety en linjehastighet på 200 km/t på hele strekningen. Dette vil det ikke være mulig å få til i Vestfold på grunn av bybebyggelse, påkobling av eksisterende spor og stasjoner og tette togstopp. Togkundene er mer opptatt av punktlighet, regularitet, tilgjengelighet, informasjon og sitteplass, enn fire til sju minutter forskjell mellom stasjoner.2. Både Stokke stasjon og stasjon ved Torp flyplass i Torp vest-korridoren har gode lokasjoner. Er skeptisk til Torp vest-korridoren i strekningen fra Torp til Virik. Traseen berører et stort antall boliger, et større friluftsområde og stasjonen blir mer usentral enn dagens lokasjon. Bane Nor uttaler selv at de ved bygging av nye dobbeltspor ønsker å bygge stasjonene sentralt for publikum. Det blir det ikke på Virik.3. anbefaler dagens trase via Unneberg og Gokstad med nevnte utbedringer (vedlagt dokumentasjon). Få boliger vil bli revet og betydelig privat eiendom spart. Er overrasket over at Bane NOR ikke går videre på dagens stasjon som de la frem som et alternativ i 2018.4. anbefaler prosjektledelsen i Bane NOR om å se på enkelte av sine førstevalg av traseer på nytt. Dette sammen med den respektive kommune. Kan Bane NOR se på nevnte innspill, vinkle mål på nytt og se om noen av disse innspillene kan være av gevinst for Vestfoldbanen i fremtiden? <p>Forslag til ny trasé: Topografi:</p> <ol style="list-style-type: none">5. Forslaget innebærer at dyrket mark vil bli lite berørt selv om noen tynne striper vil gå tapt. Den nye sporet vil bruke ryggen langs gammel trasé, som i dag ligger i brakk. Dyrket mark rammes derfor i svært liten grad.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Bane NOR forholder seg til konseptdokumentet for InterCity-strekningene, ICP 00-A-00004. Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Korridorene og stasjonsplasseringene er grundig utredet i henhold til gjeldende metodikk for konsekvensutredninger. Det er utarbeidet fagrapporter for en rekke tema. Disse er tilgjengelig på Bane NORs nettsider.</i>3. <i>Gokstadkorridoren er utredet på samme nivå som de andre korridorene. Vurderinger av korridorene og begrunnelse for anbefaling av korridor fremgår av dokumentet sammenstilling og anbefaling. Merknaden tas til orientering.</i>4. <i>Hvilke korridorer som utredes ble avklart i forbindelse med at kommunene fastsatte planprogrammet for nytt dobbeltspor. Vurdering av en helt ny korridor mellom Tønsberg og Larvik vil medføre at den offentlige planprosessen startes på nytt.</i>5.-8. <i>Merknaden tas til orientering</i>

6. På strekningen foreslås det at dalsøkk, høyder og lave åskammer utnyttes til et nytt dobbeltspor, stedvis med tunnel.

Plassering:

7. Foreslår at de rette strekningene med linjehastighet 130 km/t oppgraderes til 200 km/t. Seks områder (vedlagt) rettes ut og får færre kurver.

8. Hovedsakelig bygges nytt spor på sørsiden og østsiden av nåværende spor.

Stoppmønster:

For at strekningen Tønsberg – Larvik skal ha et større potensial i fremtiden med et større togtilbud og flere kunder foreslås det at intercity-togene skal stoppe på stasjonene Sem og Lauve (Se vedlegg).

Hvorfor stopper ikke togene i dag på Sem og Lauve når de stopper på Stokke? Både NSB og Bane NOR må sammen se på hvordan toget i midtre Vestfold blir en vinner innen miljøvennlig transport og et raskt og tilgjengelig transportmiddel.

Bane NOR «ønsker få mest mulig igjen når man bygger nytt dobbeltspor». Dette får de med å tenke nytt og tenke bredere enn i dag. Viktig at Bane NOR nå ikke bare fokuserer på lavest mulig kostnader, kortest kjøretid og nye linjer utenom bebyggelsen. Først og fremst må toget tilrettelegges enda mer enn i dag.

Tønsberg kommune ønsker satsing i Sem i 2018. Dette er det nå tverrfaglig politisk enighet om. Med en titt på kartet vil Sem stasjon enkelt kunne fungere som en avlastning for Tønsberg stasjon for Tønsberg vest og dermed bli et knutepunkt for boligområdene Vear, Hogsnes, Robergåsen og området rundt Jarlsberg. Med dette tiltaket blir det mindre trafikk til og fra Tønsberg stasjon og sentrum.

Lauve stasjon i Tjølling ligger mellom byene Sandefjord og Larvik. Derfor vil Lauve stasjon i fremtiden kunne fungere som en avlastning for stasjonene Sandefjord og Larvik. Innbyggerne i Tjølling og Lauve vil med togstopp lett kunne ta toget inn til en av byene i stedet for å kjøre privatbil.

Den gamle traseen kan oppgraderes parallelt med byggingen av ny trasé eller evt. etter at det nye hovedsporet er fullført og tatt i bruk. Utbyggingen kan skje etter at kommunal omreguleringsplan av arealet langs eksisterende trasé, er utført.

1.

Bane NOR forholder seg til konseptdokumentet for InterCity-strekningene, ICP 00-A-00004. Konseptdokumentet angir stasjoner for det nye dobbeltsporet mellom Tønsberg og Larvik.

Dagens stoppmønster på Vestfoldbanen ligger utenfor prosjektets mandat. Merknaden tas til orientering.

Merknaden tas til orientering

Planforslaget som har vært på høring gjelder for strekningen Stokke – Larvik. På strekningen Tønsberg – Stokke vil planleggingen av nytt dobbeltspor tas opp igjen på et senere tidspunkt. Merknaden tas til orientering.

Merknaden tas til orientering

Merknaden tas til orientering

126	Arne Kjell Bergan	Bane NORs kommentarer
1.	Bane NOR har valgt en trasé vest for flyplassen som er svært ødeleggende for jordbruket og for friluftsområde i Hjertåsområdet.	1. <i>Anbefalt korridor vil beslaglegge dyrka mark nord og sør for Torp, men vil ha omtrent tilsvarende beslag som de øvrige korridorer som er vurdert. Det henvises til</i>
2.	Trasevalget vil ødelegge et titalls gårdsbruk og ta mest dyrkbar jord.	

<p>3. Har en gård på Torpveien 116 (gnr 27/1) som drives i dag, som ikke er drivverdig hvis dette blir trasevalget. Det er i dag mye støy fra flyplassen og vil ikke bli beboelig med jernbane i tillegg.</p> <p>4. Gokstadkorridoren tar mindre dyrkbar jord og bevarer Hjertås. Nye jordbruks- og boligområder blir ikke berørt og det er det billigste alternativet og bygge ut.</p> <p>5. Dersom Torp vest blir valgt håpes det at Bane NOR løser inn hele gården da den ikke blir drivverdig og det er ikke ønskelig å fortsette å bo på gården lenger.</p> <p>6. Så snart trasevalget er bestemt ønskes det å komme i dialog med Bane NOR.</p>	<p><i>gjennomgående tema kapittel 1.2.</i></p> <p>2. <i>Det vises til punkt 1 over.</i></p> <p>3. <i>Bane NOR erkjenner at gården vil bli vesentlig berørt ved valg av Torp vest-korridoren.</i></p> <p>4. <i>Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>5. <i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p>6. <i>Merknaden tas til orientering. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p><i>Merknaden tas til orientering.</i></p>
--	--

<p>127 Mie Miskov Nodland/Inger Miskov</p> <p>Det skal bli ny jernbanetrase – dobbeltspor! Hvilket forslag til trase skal vi, folket, velge? På følgemøtene har det kommet frem ulike spørsmål:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Hva med Gokstad-korridoren som ligger der i dag, den ligger jo ferdig i terrenget? Der kan det bli dobbeltspor inn til en ny utvidet (mot vest) stasjonsbygning.2. Hvorfor MÅ toghastigheten være ca. 250 km/t? – er det ikke nok med 200 km/t. Det kan også gå FOR fort! Hvor nært skal Kristiansand egentlig ligge?3. Hvor mange tog i døgnet? <p>Velg det enkle alternativet Gokstad-korridoren:</p> <ol style="list-style-type: none">4. Sett inn buss for tog i 2 år. Bli ferdig – kjapt og billig.5. La stasjonsområdet være der det er i dag i tilknytning til sentrum.6. Begge de vestlige alternativene går gjennom friluftsområde for vår by. Arbeidet vil prege områdene.	<p>Bane NORs kommentarer</p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2 og 1.3.</i>2. <i>Nye dobbeltspor for alle InterCity-strekninger skal bygges for 250 km/t dersom dette ikke innebærer vesentlig større kostnader enn et anlegg for en hastighet på 200 km/t.</i>3. <i>Det er et mål at transport med jernbane skal konkurrere med fly, og høyere hastighet er et grep som bidrar til det. Til Sandefjord vil det fra dobbeltsporet er ferdig utbygd gå to tog i timen hver vei (ikke natt).</i> <p><i>Punktene 4-6: Det henvises til gjennomgående kapittel 1.2 og 1.3.</i></p>
---	--

<p>132 Halgurd Shaker Sofi og Shakir Sofi Ibrahim</p> <p>En klage og et ønske om en detaljert forklaring på de foreløpige planene for den nye jernbanelinjen Tønsberg – Larvik.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Som bildet viser i vedlegg 1 går "sporene" forbi i nord-vest. Vil sporene være synlig eller vil de gå under bakkenivå? Spørsmål to vil da være hva den foreløpige planen er for den "venstre hånd tommel" (se vedlegg 2, blå sirkel)? hva vil området brukes til og under eller over bakken?2. Ser på dette som ett problem eller hinder fordi man må bo i et område der det ikke bare flyr fly over, men NÅ også skal tog kjøre forbi eller i.3. Ringveien 9 ble kjøpt av i 2017 på grunn av området i forhold til skoler, stillhet og areal. Ubevisst om at mindre enn ett år senere skal det komme en ny	<p>Bane NORs kommentarer</p> <ol style="list-style-type: none">1. <i>Det er ikke bestemt hvor sporene vil gå innenfor hensynssonen. Dette vil bli avklart i reguleringsplanen. Ved ferdig anlegg vil traseen gå i tunnel, men på grunn av grunnforholdene vil det i anleggsperioden være nødvendig å grave fra overflaten og ned for å etablere en betongtunnel, deretter vil massene bli tilbakeført og terrenget reetablert.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering</i>3. <i>Videre detaljplanlegging av tiltaket vil skje i reguleringsplan. I reguleringsplanen vil det blir klart hvilke eiendommer som blir</i>
--	---

<p>jernbanelinje som kjører gjennom/like ved. Det er fullstendig uakseptabelt at man ikke får mer detaljerte detaljer om hvordan man blir påvirket som Bane NOR sine interessenter i dette prosjektet.</p> <p>4. Krever et møte og vil kreve erstatning om man ikke blir hørt eller ikke blir ening om tilstrekkelig løsning.</p>	<p><i>berørt og på hvilken måte eiendommene blir berørt. Det vil bli gjennomført en ny offentlig høring slik at grunneiere og andre kan si sin mening om planen.</i></p> <p>4. <i>Eventuell erstatning vil være en del av grunnervvprosessen. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p>
<p>138 Ståle Thrane Bertelsen v/Codex advokat</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p>
<p>Kommunedelplanen legger opp til en ny korridor som vil gå tvers over Bertelsen sin eiendom gnr. 459, bnr. 1 i Sandefjord. Det er Torp vest-korridoren via Storås og Torp vest-korridoren som rammer Bertelsen sin eiendom. De øvrige alternativene vil ikke berøre eiendommen.</p> <p>Hovedbygget er nyrestaurert. Selve gården har maskinhall med datastyrt potetlager. Gården inneholder et redskapshus, løktørke/pakkerom og en stall/redskapsrom. I tillegg til tre brakker til hester og boliger, samt arbeidsboliger. Til gården tilhører 146 daa fulldyrket mark.</p> <p>Bertelsen vil lide et stort økonomisk tap om kommunedelplanen vedtas og planene for ny korridor iverksettes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Det kreves at tapet erstattes av Bane NOR.2. Trasevalget medfører at bebyggelsen må flyttes til et annet sted på eiendommen.3. Etablering av et nytt gårdstun for å fortsette dagens virksomhet må antas å bli krevende både driftsmessig og rent praktisk. Det er uklart om slik flytting vil kunne gjennomføres og det vil være uklart om virksomheten kan drives rasjonelt selv om slik flytting blir gjennomført.4. En mulig konsekvens av tiltaket vil være at det ikke blir praktisk mulig å drive gården økonomisk lønnsomt med eller uten flytting av gårdstunet.5. Dersom det ikke er mulig vil det måtte fremmes et betydelig økonomisk vederlag for tapt inntekt og store personlige konsekvenser for Bertelsen.6. Bertelsen ønsker å fortsette sin nåværende drift med kombinasjon av gårdsdrift og næringsvirksomhet.7. Bertelsen ønsker at den foreslåtte traseen flyttes eller justeres slik at han kan fortsette virksomheten.8. Det bes om at en av de østlige trasealternativene velges.9. Bertelsen mener at dagens forslag innebærer en uforholdsmessig belastning og står ikke i forhold til den nytten som gir hjemmel for en mulig ekspropriasjon.	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i></p> <p><i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p><i>Nøyaktig hvor nytt dobbeltspor blir liggende avgjøres i reguleringsplanen, det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i></p>
<p>139 Kai Magne Bråten v/ Codex advokat</p>	<p>Bane NORs kommentarer</p>
<p>Kommunedelplanen legger opp til en ny korridor som vil gå over Bråten sine eiendommer gnr. 469, bnr. 1, 6 og 18, i tillegg til gnr. 462, bnr. 4 i Sandefjord. Det er Torp vest-</p>	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i></p>

<p>korridoren via Storås og Torp vest-korridoren som rammer Bråten sin eiendom.</p> <p>Det er et kennel-anlegg på eiendommen. I tillegg består eiendommene av låve/grisehus og et eget slaktegris-hus. Eiendommen har egen kårbolig og 504 daa med innmark der det blir dyrket korn og skog.</p> <p>Konsekvenser for eiendommene hvis kommunedelplanen vedtas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Bråten vil lide et stort økonomisk tap dersom kommunedelplanen vedtas og planene for ny korridor iverksettes. Dette tapet vil kreves erstattet av Bane NOR.2. De vestlige korridorene medfører at bebyggelsen må flyttes til et annet sted på eiendommen eller til naboeiendommen.3. Etablering av nytt gårdstun med bygninger for å fortsette dagens virksomhet må antas å bli krevende både driftsmessig og rent praktisk.4. En mulig konsekvens vil være at det ikke blir praktisk mulig å drive gården økonomisk lønnsomt5. Bråten ønsker å fortsette sin nåværende drift med kombinasjon av gårdsdrift og næringsvirksomhet.6. Bråten ønsker at den foreslåtte traseen flyttes eller justeres slik at han kan fortsette virksomheten.7. Det bes om at en av de østlige trasealternativene velges.8. Bråten mener at dagens forslag innebærer en uforholdsmessig belastning og står ikke i forhold til den nytten som gir hjemmel for en mulig ekspropriasjon.	<p><i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p><i>Nøyaktig hvor nytt dobbeltspor blir liggende avgjøres i reguleringsplanen, det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i></p>
---	--

140	Terje Haraldstad v/Codex advokat	Bane NORs kommentarer
	<p>Kommunedelplanen legger opp til en ny korridor som vil gå tvers over Haraldstad sin eiendom gnr. 463, bnr. 2 og 38. Det er Torp vest-korridoren via Storås og Torp vest-korridoren som rammer Haraldstad sin eiendom.</p> <p>Eiendommen blir i dag brukt til landbruksmuseum: Norsk traktor og motormuseum.</p> <p>Konsekvenser for eiendommene hvis kommunedelplanen vedtas:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Trasevalget medfører at bebyggelsen må flyttes.2. Norsk traktor og motormuseum er ideelt plassert med kort avstand til E18 og det vil være vanskelig (om det er mulig) å få tak i tilsvarende eiendom.3. Flytting til et nytt sted vil være ressurs- og tidkrevende og medføre store flyttekostnader.4. Kostnadene knyttet opp til bygging av tilsvarende bygninger kreves erstattet.5. Det er uklart om slik flytting vil kunne gjennomføres og om virksomheten kan drives rasjonelt selv om flytting blir gjennomført.6. Det vil være store personlige konsekvenser for Haraldstad på grunn av tapte inntekter. Norsk traktor og motormuseum har også stor verdi og betydning for besøkende og norsk landbrukshistorie.7. Haraldstad ønsker å fortsette sin nåværende drift med kombinasjon av gårdsdrift og næringsvirksomhet.	<p><i>Merknaden tas i sin helhet til orientering.</i></p> <p><i>Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p><i>Nøyaktig hvor nytt dobbeltspor blir liggende avgjøres i reguleringsplanen, det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.1.</i></p>

8. Haraldstad ønsker at den foreslåtte traseen flyttes eller justeres slik at han kan fortsette virksomheten.
9. Det bes om at en av de østlige trasealternativene velges.
10. Haraldstad mener at dagens forslag innebærer en uforholdsmessig belastning og står ikke med tanke på den nytten som gir hjemmel for en mulig ekspropriasjon.

4.4.1 Høringsuttalelser fra privat til tilleggshøringen 20. mars til 15. april 2019

145	Ina Olsen og Ulf Tommy Wall	Bane NORs kommentarer
	<p>Bor i Pinaveien 41 og er et av husene som blir påvirket av justering av båndleggingssonen.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Stiller seg svært kritisk til kommunens forslag som sannsynligvis medfører riving av ytterligere hus, enn å bruke traseen for rømningsvei som bane NOR allerede hadde foreslått.2. Det burde vært viktigere å bevare hus og hjem, enn at de som bruker fotballbanen samt akebakken kanskje ikke har mulighet til dette under byggerperioden. I denne perioden kan de som ønsker, bruke andre alternativer i nærliggende område.3. Har på alle møter med Bane NOR fått beskjed om at man var utenfor båndleggingssonen og fortsatte derfor med prosjekter på huset. Brevet om utvidelse av båndleggingssonen setter en stopper i flere år fremover og det blir en stor psykisk byrde som en nystartet familie.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Det vil jobbes videre med utforming av anlegget i detalj- og reguleringsplanfase. Hensynssonen betyr ikke at alle bygninger innenfor sonen vil bli revet. I reguleringsplanen vil det blir klart hvilke eiendommer som blir berørt og på hvilken måte eiendommene blir berørt.</i>2. <i>Merknaden tas til orientering</i>3. <i>Hensynssonen er utvidet for å svare på Sandefjord kommunes vedtak. I arbeidet med reguleringsplanen vil Bane NOR se om det finnes andre løsninger for tverrslag og rømningstunnel ved Breidablikk, og hensynssonen for området er derfor foreslått utvidet. Merknaden tas til orientering.</i>

146	Ian McCracken og Michele Leese	Bane NORs kommentarer
	<ol style="list-style-type: none">1. Skjønner ikke behovet for fleksibiliteten med plassering av veien og rømningstunnel. På møtet 9. april forklarte Bane NOR at ordføreren/SF kommune vil skåner fotballbane og derfor er det nødvendig å rive boligen og 3 naboer sine hus. Det føles veldig feil. Det er 25 meter fra tomtegrense til fotballbane og det er nok plass til å bygge en rømningsvei.2. Ønsker ikke å bo på ved siden av en byggeplass. Hvis Bane NOR skal bruke rømningsvei for å frakte materialer til tunnelbygging arbeid i flere år, vil man ha veldig dårlig livskvalitet.3. Tomten har vært i familien i over 70 år. Hvis reguleringsplanen resulterer i behov for å ta boligen håpes det at grunnervervprosessen er rettfærdig. Hvis rømningsveien eventuelt plasseres på siden av tomten, men boligen rives, er det ønskelig å beholde førsterett til å kjøpe tomten tilbake.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Hensynssonen er utvidet for å svare på Sandefjord kommunes vedtak. I arbeidet med reguleringsplanen vil Bane NOR se om det finnes andre løsninger for tverrslag og rømningstunnel ved Breidablikk, og hensynssonen for området er derfor foreslått utvidet. Merknaden tas til orientering.</i>2. <i>Behovet for grunnerverv vil i utgangspunktet bli vurdert etter at reguleringsplanen er vedtatt. I reguleringsplanen vil det blir klart hvilke eiendommer som blir berørt og på hvilken måte</i>

<p>4. Perioden før reguleringsplanen er mest bekymringsfull. Det er en del usikkerhet rundt plassering av togtrasé, rømningstunnel/vei, rigging plasser osv. Det som er viktigst er å vite hvis og når boligen eller tomt kommer til å bli berørt. Åpen for en tidlig grunnervervprosess fra Bane NOR eller kommunen.</p> <p>5. Gjør regulering og utbyggingsfasen så raskt som mulig så vi er ikke berørt over mange år.</p> <p>6. Velg Torp vest via Storås for å bevare Hjertås.</p> <p>7. Viktig å komme rett til Torp flyplassen og da er Torp vest nødvendig.</p> <p>8. Med så stor investering på Intercity burde Bane NOR tenke mer på pris, pålitelighet og frekvens enn reisetid.</p> <p>9. Bil og sykkelparkering på togstasjonen er veldig viktig.</p>	<p><i>eiendommene blir berørt. Merknaden tas til orientering</i></p> <p>3. <i>Grunnervervsprosessen er lovregulert. Det henvises til gjennomgående tema kapittel 1.5.</i></p> <p>4-9. <i>Merknadene tas til orientering</i></p>
--	---

148 Kristin Habberstad	Bane NORs kommentarer
<p>1. For kort frist fra varsel ble mottatt (22.03.19), til frist for høringsuttalelse fra de berørte boligeierne i Pinaveien; frist 15.04.19, til at de berørte parter kan anses å ha rimelig tid til å sette seg inn i saken og komme med et motsvar.</p> <p>2. Undertegnede stiller seg sterkt tvilende til at Ordførers hensikt med tillegget var å berøre ytterligere boligområder på Breidablikk - men ved forespørsel til Bane Nor oppgis dette i eposten av 08.04.19 som hovedårsak til at båndleggingssonen nå ble utvidet.</p> <p>3. Undertegnede ønsker at kommunen fastslår at det må anses som uaktuelt å rive hus og ekspropriere privat eiendom når det finnes egnet areal i området for midlertidig rigganlegg (fotballbaner kan enkelt bygges opp igjen, det samme gjelder åker på motsatt side av Pinaveien).</p> <p>4. I møtet med Bane NOR den 9.april d.å. hadde Bane NORs representanter svært høyt fokus på støy og belastningen det vil være å bo ved et anleggsområde over relativt lang tid. For undertegnede ble det oppfattet som skremselspropaganda, og det kom absolutt null informasjon fra Bane NOR i møtet om de hensyn de faktisk er pålagt å ta i forhold til støynivå.</p> <p>5. Kommunen må pålegge Bane NOR å i størst mulig grad benytte det området som er båndlagt for bygging av trase for å ta ut massene fra fjellet.</p> <p>6. Bane NOR må benytte arealer som er enklere å sette tilbake til ordinær stand når arbeidene er utført, enn hus og hjem.</p> <p>7. Skulle det gå helt galt så ønsker undertegnede å ha opsjon på tilbakekjøp av tomten hvis Bane NOR eksproprierer for å rigge maskinene sine - dette til orientering!</p>	<p>1. <i>Fristen ble satt i samråd med Sandefjord kommune som er planmyndighet. Bane NOR ser at fristen kan være utfordrende, men tre uker begrenset høring i slike saker er ikke uvanlig.</i></p> <p>2. <i>Tas til orientering</i></p> <p>3. <i>Bane NOR oppfatter at spørsmålet er rettet til Sandefjord kommune. Tas til orientering.</i></p> <p>4. <i>Reguleringsplanleggingen skal utføres i henhold til anbefalte grenseverdier i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016). Det vises i denne sammenheng også til retningslinje om støy i planforslaget. Merknaden tas til orientering.</i></p> <p>5. <i>Gjelder Sandefjord kommune. Tas til orientering.</i></p> <p>6. <i>Utforming av anlegg vil det jobbes mer med i detalj- og reguleringsplanfase. Hensynssonen betyr ikke at alle bygninger innenfor sonen vil bli revet. I reguleringsplanen vil det blir klart hvilke eiendommer som blir berørt og på hvilken måte eiendommene blir berørt.</i></p> <p>7. <i>Ev. avtale om tilbakekjøp vil kunne være en del av forhandlingene ved eventuell innløsning. Se for øvrig mer informasjon om grunnervervsprosessen i kap. 1.5.</i></p>

4.5 Andre aktører

35	Sandefjord vgs (Elevrådet)	Bane NORs kommentarer
	<p>Hva er viktig for oss:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Praktisk tilrettelegging, miljø, punktlighet og pris. <p>Praktisk tilrettelegging av stasjonen:</p> <ol style="list-style-type: none">2. En stasjon nære SVGS vil gjøre det enklere for at elevene skal ta tog fremfor andre transportmidler som buss og privatbil. For at elever skal velge tog fremfor bil og buss er det noen punkter som er viktige å imøtekomme: <ol style="list-style-type: none">a) Kort og enkel avstand til skolen. I dagens situasjon er det for langt å gå.b) Dersom det bygges en ny togstasjon utenfor SVGS er det viktig at trafikksituasjonen i området ikke blir verre enn dagens situasjon. Det kan bli større press på trafikken, men det må likevel være trygt å gå, sykle, ta buss eller tog.c) Dagens rutebilstasjon bør flyttes nært opp mot den nye togstasjonen for å samlokalisere buss og tog. Flere elever ville benyttet kollektivtransport dersom det være gode overgangsmuligheter og en billett for tog og buss.d) Elevrådet forutsetter at reisende kan ta med sykkel på toget uten ekstra kostnad. Dette er en viktig del av det grønne skiftet.e) Parkeringskapasiteten for elever og lærere må håndteres ettersom SVGS vil miste 110 plasser. Det bør være gode fasiliteter for sykler og mopeder ved stasjonen, og gjerne mulighet for lading til elsykler.f) Det er viktig at den nye planlagte stasjonen ikke gjør veien mellom SVGS og sentrum mer tungvinn enn den er i dag. Gode gangforbindelser gjennomstasjonen, både til fots og med sykkel, er nødvendig. Andre løsninger, som for eksempel med elektriske shuttle-busser, er også et alternativ. <p>Miljø:</p> <ol style="list-style-type: none">3. Bevare viktige natur- og kulturlandskap som Hjertåsskogen som er et populært friområde.4. Det er viktig at man finner gode løsninger for håndtering og forebygging av støy. Klasserommene langs traseen vil bli særlig utsatt.5. Det er ønskelig at togstasjonen skal «gli inn» i nærmiljøet, uten å bli et fremmedelement. Åpne løsninger, med mulighet til å se over til den andre siden er passende. Grøntområder, sykkelstier og god håndtering av søppel vil fremme det visuelle inntrykket.6. Luftkvaliteten rundt skolen vil bli bedre når det blir et forbedret kollektivtilbud. Færre biler er utelukkende en positiv faktor for elevene. <p>Punktligheit og togtider:</p> <ol style="list-style-type: none">7. På grunn av fraværreglene på vgs er det viktig å fokusere på punktlighet så elevene kommer tidsnok. Viktig å unngå forsinkelser og innstillinger. Viktig for byutviklingen slik at flere velger å bo i Sandefjord.	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Merknaden tas til orientering.</i>2.<ol style="list-style-type: none">a) <i>Anbefalt stasjonsløsning vil gi kort gåavstand til SVGS.</i>b) <i>Atkomster inkludert kryss til ny stasjon vil måtte dimensjoneres for å håndtere kollektivtrafikk, privatbil, taxi, gående og syklende. Framkommelighet og trygg skolevei vil være et viktig element i reguleringsplanfase.</i>c) <i>Det forutsettes at busstilbud og bussruter tilpasses en eventuell ny stasjonslokalisering. Det vil være dialog rundt dette med kollektivtrafikketat i senere planfase.</i>d) <i>Priser på reiser og hva som inngår er utenfor Bane NORs ansvarsområde. Dette er det togselskap som styrer.</i>e) <i>Parkeringsareal og øvrig uteareal for SVGS må sees på i forbindelse med reguleringsplan for stasjonsområdet og evt. deler av skolens uteområder.</i>f) <i>Det henvises til punkt nr. b) over.</i>3. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.</i>4. <i>Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.4.1.</i>5. <i>Stasjonsutforming vil det jobbes mer med i reguleringsplanfase når valg av korridor er besluttet. Merknaden tas til orientering.</i>6. <i>Merknaden tas til orientering.</i>7. <i>Utbygging til dobbeltspor vil bidra til å bedre punktligheten. Merknaden tas for øvrig til orientering.</i>

Pris:

8. Et av de viktigste punktene for ungdom er prisen. Man velger ikke tog i dag på grunn av for høy pris. I tillegg hadde en «Ruter-løsning» vært utmerket for ungdom – der det er mulighet til å kjøpe én billett for både buss og tog, som dekker hele reisen fra start til slutt.

Oppsummering:

9. Elevene er positive til togstasjon nær skolen, stasjon Virik.

10. Elevrådet ønsker Torp vest-korridoren via Storås for å bevare natur- og kulturlandskap, stasjon på Torp, samme reisetid som Torp vest-korridoren og at stasjonsvalget blir SVGS.

8. *Det vises til punkt nr. 2d over.*

9. *Merknaden tas til orientering.*

10. *Merknaden tas til orientering. Det henvises til gjennomgående temaer kapittel 1.2.*

5 DOKUMENTINFORMASJON

5.1 Endringslogg

Rev.	Endring
00A	Første utgave. Sendt til Bane NOR 05.04.2019.
01A	Andre utgave, utarbeidet av Bane NOR 26.04.2019