



VESTFOLDBANEN

Barkåker-Tønsberg

Høringsuttalelser ved varsel om oppstart

- Gjennomgått
- Gjennomgått m/kommentar
- Avslått
revider og send inn ny revisjon
- For informasjon (ikke gjennomgått)

Sign.:

00B	Vedlegg til plansaken	06.05.2021	ALR	SSN	SSN
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: VESTFOLDBANEN BARKÅKER-TØNSBERG Høringsuttalelser ved varsel om oppstart		Sider: 15	Entreprise:		
		Produsert av:			
		Prod.dok.nr.:		Rev:	
		Erstatter:			
		Erstattet av:			
Prosjekt:	965203	Dokumentnummer:	UVB-72-A-10119		Revisjon:
Parsell:	72 Barkåker-Tønsberg				00B
		Drift dokumentnummer:	Drift rev.:		

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 2 av 15
---	---	---

Endringslogg

Rev.	Endring
00B	Vedlegg til plansaken

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 3 av 15
---	---	---

INNHOLDSFORTEGNELSE

1	INNLEDNING	4
2	SAMMENSTILLING AV UTTALELSER OG BANE NORS KOMMENTAR	5
2.1	OFFENTLIGE MYNDIGHETER	5
2.1.1	<i>Fylkesmannen i Vestfold og Telemark</i>	5
2.1.2	<i>Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)</i>	7
2.1.3	<i>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)</i>	8
2.1.4	<i>Vestfold og Telemark fylkeskommune</i>	9
2.2	LAG OG FORENINGER	10
2.2.1	<i>FFO Vestfold og Telemark og HLF Tønsberg lokallag</i>	10
2.2.2	<i>Norges Blindforbund (NBF Vestfold)</i>	10
2.2.3	<i>Stiftelsen Gamle Tønsberg</i>	10
2.3	GRUNNEIERE/ENKELTPERSONER	12
2.3.1	<i>Greta Urdahl</i>	12
2.3.2	<i>Øystein Orerød (Erlandsens gate 2)</i>	12
2.3.3	<i>Helen Virgo (Frodegaten 14)</i>	12
2.3.4	<i>Pål Otto Hansen</i>	13
2.3.5	<i>Naboer i Lerches gate 202011386-nn</i>	13
3	TILLEGGSVARSEL; SAMMENSTILLING AV UTTALELSER OG BANE NORS KOMMENTAR	14
3.1	OFFENTLIGE MYNDIGHETER	14
3.1.1	<i>Statsforvalteren i Vestfold og Telemark (Miljøavdeling)</i>	14
3.1.2	<i>Statens vegvesen (Transport og samfunn)</i>	14
3.1.3	<i>Vestfold og Telemark fylkeskommune</i>	15

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 4 av 15
---	---	---

1 INNLEDNING

I medhold av plan- og bygningsloven § 12-8 varslet Bane NOR oppstart av planarbeid for detaljregulering av Tønsberg stasjon i Tønsberg kommune onsdag 18. november. Høringsfristen var fredag 18. desember 2020.

Planområdet for detaljreguleringen er i hovedsak begrenset til sporområdet fra Jarlsbergtunnelen til stasjonen og de deler av stasjonsområdet hvor det planlegges ombygging; dvs. plattformer og spor, samt ny atkomst og parkeringsplass på østsiden av stasjonsområdet.

Det er mottatt 12 høringsuttalelser til varslet om oppstart av detaljreguleringen; fire fra offentlige myndigheter, tre fra lag og foreninger samt fem fra naboer og grunneiere.

Etter detaljert planlegging og prosjektering av stasjonsområdet og tilhørende atkomster ble det funnet behov for å utvide planområdet på to steder. Områdene ble tilleggsvarslet den 19. mars 2021, og berørte ble direkte tilskrevet.

Det ble avgitt tre høringsuttalelser i forbindelse med tilleggsvarselet, alle fra offentlige myndigheter.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 5 av 15
---	---	---

2 SAMMENSTILLING AV UTTALELSER OG BANE NORS KOMMENTAR

2.1 Offentlige myndigheter

2.1.1 Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Naturmangfold

Planområdet grenser i sør til, og overlapper så vidt med, naturtypeområdet BN00087101, Tønsberg gamle kirkegård. Naturtypeområdet inkluderer store deler av selve kirkegården, i tillegg til områder på begge sider av Halfdan Wilhelmsens allé, Stenmalveien og Kaptein Hoffs allé. Det har verdi «svært viktig» og innehar én av to kjente forekomster i Norge av den kritisk truede billen eremitt (*Osmoderma eremita*), som har status som prioritert art. Inntil nylig var Tønsberg gamle kirkegård eneste kjente lokalitet for denne arten. Etter forskrift om eremitt (*Osmoderma eremita*) som prioritert art av 2011 er det forbudt med enhver form for uttak, skade eller ødeleggelse av eremitt, inkludert felling av og skade på trær med eremitt, samt andre handlinger dersom de er egnet til å skade, forstyrre eller på annen måte forringe individer av arten, jf. § 3.

Fylkesmannen forutsetter at realiseringen av planforslaget ikke vil ha negativ innvirkning på naturtypeområdet, eremitten og trærne den lever i. Dette inkluderer både de planlagte tiltakene og arbeidet i anleggsfasen. I varselbrevet fra Bane NOR står det at «arbeidene vil i utgangspunktet skje innenfor Bane NORs egen eiendom 208/5, men det kan bli nødvendig å fornye eller flytte rør i bakken, kabler, støttemurer eller lignende i tilgrensende eiendommer». Ved arbeider både innenfor og utenfor planområdet er det viktig at det ikke gjøres tiltak som kan skade trær innenfor naturtypeområdet, inkludert røttene. I tillegg må det ikke gjøres tiltak som kan påvirke drenering/grunnvannstand og dermed vanntilgangen til trærne som eremitten lever i. Dersom det planlegges tiltak som kan tenkes å berøre trærne i naturtypeområdet, må det gjennomføres utredninger som viser at tiltakene ikke vil ha negativ innvirkning på trærne. Det viktigste leveområdet for eremitten er askealléen som går langs jernbanen inne på selve kirkegården. Levevilkårene for disse trærne må ikke forringes på noen måte.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarks merknad til orientering. Bane NOR er kjent med forholdene ovenfor, og vil følge dette opp i både planforslaget og miljøoppfølgingsplanen.

Planbeskrivelse og ROS-analyse

Plan- og bygningsloven § 4-2 stiller krav om at det ved offentlig ettersyn skal foreligge en planbeskrivelse. Denne skal beskrive planens formål, hovedinnhold og virkninger, samt planens forhold til rammer og retningslinjer som gjelder for området.

Vi minner også om at alle planer skal ha en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) som viser alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av den planlagte utbyggingen, jf. plan- og bygningsloven § 4-3.

ROS-analysen skal være basert på oppdatert veiledningsmateriell, og vi viser til DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging (2017) og tilhørende sjekklister, samt Klimahjelperen (2015) og Sjekklister til ROS-analyser til planer (2018). Resultatene av ROS-analysen skal innarbeides i planbeskrivelsen. ROS-analysen skal som et minimum inneholde konkrete vurderinger av faremomentene, hvilke kilder og opplysninger som er lagt til grunn for vurderingene og fagmiljøet/institusjonene som har vært involvert i

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 6 av 15
---	---	---

analysearbeidet. ROS-analysen skal være et premiss for planforslaget, inkludert bestemmelser. Dersom vurderingene konkluderer med at det må settes i verk tiltak for å avverge uønskede hendelser, skal disse tiltakene gis en grundig beskrivelse i analysedelen jf. plan- og bygningsloven § 4-3. Videre skal nødvendige risiko- eller konsekvensreducerende tiltak som fremgår av ROS-analysen, reflekteres i reguleringsbestemmelsene. Område med risiko og sårbarhet skal avmerkes i planen som hensynssone, jf. § 11-8 og 12-6.

I denne saken vil blant annet klimagassutslipp, klimatilpasning, geoteknikk/grunnforhold og støy bli vurdert. Det bør samtidig tas en vurdering av hvordan klimaendringer kan påvirke risiko og sårbarheten og eventuelt forsterke de ovenstående risikomomentene i ROS-analysen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarks merknad til orientering. Bane NOR vil utarbeide en ROS-analyse for prosjektet. Videre har Bane NOR utført et omfattende program for grunnundersøkelser på stasjonsområdet. Det vil bli utarbeidet klimabudsjett, og det vil bli innarbeidet støytiltak som tilfredsstiller kravene i T-1442.

Klimatilpasning

Det bør gjennomgående tas hensyn til forventede fremtidige klimaendringer gjennom klimatilpasning av planer for utbygging, se statlig planretningslinje (SPR) for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018). Når konsekvensene av klimaendringene vurderes, skal høye alternativer fra nasjonale klimaframskrivninger legges til grunn. Dette er nærmere forklart i veiledere og i klimaprofilen for Vestfold (oppdatert i 2017), som vil være en viktig del av kunnskapsgrunnlaget. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal derfor ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Sistnevnte blir svært viktig, da stasjonsområdet med sine bygninger og asfalterte/steinbelagte arealer vil medføre høy avrenningsintensitet ved kraftig regnvær, en værtype som framskrivningene viser vil øke i tiårene framover. Veiledning om dette er gitt i DSBs temaveileder Klimahjelperen (2015), veilederen til SPRen for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2019) og NVEs faktaark 3/2015 «Hvordan ta hensyn til klimaendringer i arealplanleggingen».

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarks merknad til orientering. Bane NOR vil ha en tett dialog med Tønsberg kommune vedr. overvannshåndtering, og det er lagt inn flere fordrøyningsiltak lokalt. Tretrinnsstrategien er lagt til grunn for overvannshåndteringen.

Grunnforurensning

Etter Fylkesmannens vurdering kan det finnes forurenset grunn innenfor planområdet. Det kan derfor være nødvendig med undersøkelser etter § 2-4 i forurensningsforskriften. Jord i byene kan være brukt/gjenbrukt mange ganger og bestå av bygningsrester, brannrester, husholdningsavfall, industriavfall, tilkjørte gravemasser og lokal naturlig jord. Slik grunn kan inneholde helse- og miljøfarlige stoffer. I tillegg kan det innenfor et jernbaneanområde finnes forurensning som stammer fra f.eks. impregnerte jernbanesviller og lekkasjer fra godstog. Terskelen for mistanke om forurenset grunn i det aktuelle planområdet må derfor være lav, og hvis det finnes slik mistanke må tiltakshaver sikre at pliktene i forurensningsforskriften etterleves. Terrengeingrep må vurderes og håndteres etter forurensningsforskriften kapittel 2.

Hvis det påvises forurensning i grunnen må kommunen sørge for at det aktuelle planområdet blir registrert og holdes oppdatert i fagsystemet Grunnforurensning. Kommunen kan gi bestemmelser med krav til tiltakshavers rapportering. Sviller eller andre punktkilder til

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 7 av 15
---	---	---

forurensning kan medføre behov for tilleggsvurderinger og tilpasninger av strategi for undersøkelsene. Regelverket og gjeldende veiledere er ikke tilpasset kartlegging av denne typen forurensning. Planen må sikre at kommunens og tiltakshavers plikter følges opp.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarkmerknad til orientering. Bane NOR legger opp kartlegging av forurenset grunn og vil utføre rapportering til fagsystemet Grunnforurensning. Håndtering av anleggselementer som skal fjernes innarbeides i miljøoppfølgingsplanen.

Forurensning

Masse- og overvannshåndtering i anleggsfasen og eventuelle behov for tiltak må beskrives, vurderes og reguleres gjennom planarbeidet. Utslipp av miljøgifter, kjemikalier og partikler over visse mengder kan kreve tillatelse etter forurensningsloven, og forurensningsmyndigheten må da få anledning til å vurdere dette behovet. Permanente deponier krever også tillatelse etter forurensningsloven.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarks merknad til orientering. Bane NOR legger opp til å beskrive krav i miljøoppfølgingsplanen.

Støy

Støy må bli tilfredsstillende beskrevet, utredet og regulert gjennom planarbeidet. Retningslinjen T-1442 om støy må legges til grunn i planarbeidet, inkludert når det gjelder støygrenser for anleggsfasen. Dette bør sikres gjennom reguleringsbestemmelser. Jernbane omhandles også utfyllende i veilederen til retningslinje T-1442, M-128.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarks merknad til orientering. Bane NOR legger opp til å innarbeide støytiltak som tilfredsstillende kravene i T-1442.

Trafikksikkerhet, barn og unge og universell utforming

Kommunen påpeker at området er svært trafikkert med «myke og harde» trafikanter. Det er positivt at det ser ut til å være stort fokus i planarbeidet på trafikksikkerhet, myke trafikanter, tilrettelegging for bruk av sykkel/kollektivtransport og universell utforming. Disse hensynene må bli tilfredsstillende utredet og regulert slik at de blir ivaretatt i realiseringen av planforslaget. Det samme gjelder barn og unges interesser knyttet til f.eks. vei til skole/barnehage.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Fylkesmannen i Vestfold og Telemarks merknad til orientering. Bane NOR legger opp til en beskrivelse av anleggsveier med tilkobling til offentlig veinett i planbeskrivelsen. Forslaget utarbeides i tett dialog med relevante fagavdelinger i kommunen, Fylkeskommunen og Statens vegvesen (arbeidsvarsling).

2.1.2 Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)

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

Det er Fylkesmannen som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 8 av 15
---	---	---

DSBs uttalelse til.

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

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar DSBs merknad til orientering.

2.1.3 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Flom, erosjon, skred og overvann

God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, overvann, erosjon og skred. Pågående klimaendringer vil øke risikoen for disse faretypene. Pbl setter tydelige krav til sikkerhet mot naturfare og sikker byggegrunn ved planlegging og utbygging, og byggt teknisk forskrift (TEK17) kapittel 7 utdypet dette i forhold til flom-, erosjon- og skredfare. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren.

Mer utbygging i nedbørfeltet gir økt andel tette flater. Dette bidrar til raskere avrenning og større mengder vann på terrengoverflaten (overvann). Økningen kan føre til oversvømmelser i byggeområdene og flom i vassdragene. Det er viktig å være oppmerksom på at ny utbygging også kan blokkere avrenningen ovenfra, som igjen kan føre til skader på selve bygget eller lede overvannet i uønsket retning. Økosystem som eks. flomskog, myrer og våtmarker har en flomdempende funksjon som bør bevares i størst mulig grad. Dersom omgivelsene og/eller resipienten ikke har kapasitet til å ta imot økt avrenning, må det planlegges kompensierende tiltak i nedbørfeltet. Klimaendringenes påvirkning på avrenningen i byggeområdene må også avklares. Dette må gjøres tidlig i planprosessen slik at det blir satt av tilstrekkelig areal før bygninger og infrastruktur planlegges. Se ellers informasjon om overvann på www.nve.no/hydrologi/urbanhydrologi.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar NVEs merknad til orientering. Bane NOR vil ha en tett dialog med Tønsberg kommune vedr. overvannshåndtering, og det er lagt inn flere fordrøynings tiltak lokalt. Tretrinnsstrategien er lagt til grunn for overvannshåndteringen.

Vassdrag- og grunnvannstiltak

Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Hvis det er behov for at NVE gjør en konsesjonspliktutredning av vassdragstiltak i planen, så ber vi om at dette kommer klart frem av oversendelsesbrev. NVE kan avgjøre at reguleringsplan kan erstatte konsesjon, dersom vassdragsinteressene er godt nok ivaretatt i planen.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar NVEs merknad til orientering. Bane NOR kan ikke se at prosjektet gir behov for en konsesjonspliktutredning.

Energianlegg

Et velfungerende system for produksjon og overføring av energi er avgjørende for samfunnet. Planen må derfor ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 9 av 15
---	---	---

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar NVEs merknad til orientering. Bane NOR er i tett dialog med Skagerak vedr. både strømforsyning og fjernvarme.

2.1.4 Vestfold og Telemark fylkeskommune

Samferdsel

Bypakke Tønsberg-regionen med sine parter, er i gang med utredning og plassering av ny kollektivterminal i Tønsberg sentrum. Et av alternativene er å legge terminalen i Jernbanegaten. Bane NOR må derfor ikke planlegge og legge til rette for etablering av infrastruktur eller annen innretning som vil vanskeliggjøre denne fremtidige terminalen. Fylkeskommunen ønsker også dialog omkring jernbanen sin tekniske infrastruktur og signalanlegg, da dette trolig er i konflikt med bussen sitt fremtidig behov for kjøreareal ved planovergangen hvis Jernbanegaten blir ny terminal for kollektiv.

Fylkeskommunen ser behov for ny adkomst til jernbanestasjonen. For å avlaste området omkring dagens adkomst til jernbane samt krysset Grev Wedels gate x Jernbanegaten, anbefaler fylkesveimyndighetene at det ses på en mulighet lenger nord i området.

Det må settes av områder til sykkelparkering i forbindelse med jernbanestasjonen. Om ny kollektivterminal blir etablert i Jernbanegaten, vil dette behovet forsterkes. Frem til nå har det vært god dialog mellom Bane NOR og fylkesveimyndighetene i forbindelse med planlegging av anleggsgjennomføring og etablering av midlertidige anleggsadkomster. Vi ber om at denne dialogen fortsetter.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Vestfold og Telemark fylkeskommunes merknad til orientering. Bane NOR legger opp til videre dialog med Fylkeskommunen og kommunen vedr. kollektivtiltak.

Bane NOR foreslår at større omlegging av veisystemet på vestsiden av stasjonsområdet ses i sammenheng med framtidig transformasjon av arealet. Ut fra dette foreslår Bane NOR at dette ikke blir tema i denne reguleringsplanen.

Det er legges opp til utvidelse av kapasiteten for sykkelparkering på stasjonen.

Kulturarv

Nyere tids kulturminner

Kulturarv kan ikke se at planen berører nasjonale og/eller regionale kulturminneinteresser, men gjør oppmerksom på at det i planområde er tre SEFRAK-registrerte bygninger oppført etter 1850. Det gjelder gbnr 1009/295, gbnr 1009/294 og gbnr 1009/293. Bygningene er verneverdige, og vi anbefaler kommunen å gjøre en vurdering av lokal kulturminneverdi og regulering til hensynsone bevaring av kulturmiljø med tilhørende bestemmelser. Nord i planområdet er det en jernbanebru i mur og betong som trolig er oppført sent 1930-tallet. Jernbanebrua har flotte hjørnemotiv, og vi anbefaler at mur og betong i jernbanebrua tas vare på og at det eventuelt bygges på i høyden. Brua kan reguleres til hensynsone bevaring av kulturmiljø med premisser om å ta vare på fundamentene samtidig som nødvendige endringer kan gjennomføres.

Automatisk freda kulturminner

Vi er ikke kjent med at planen slik den foreløpig er presentert kommer i konflikt med kulturminner eller kulturmiljøer og finner ikke behov for ytterligere undersøkelser. Forhold som ville kunnet utløst konflikt ville være byggehøyder som kunne utfordre Slottsfjellet som landemerke, eller tunnel- eller andre løsninger under bakkeplan, som kunne fått betydning for grunnvannstanden i berøring med de middelalderlige kulturlagene i Tønsberg. Dersom planarbeidet skulle avdekke behov for tiltak av denne typen, ber vi om at kulturminneforvaltningen kontaktes så tidlig som mulig.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 10 av 15
---	---	--

Dersom det i forbindelse med realisering av planen ellers skulle dukke opp spor fra middelalderen eller eldre, plikter ansvarshavende å kontakte kulturminneforvaltningen i Vestfold og Telemark fylkeskommune umiddelbart, jf. stanse- og meldeplikten i Lov om kulturminner § 8 andre ledd. Stanse- og meldeplikten må innarbeides i planens generelle bestemmelser.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Vestfold og Telemark fylkeskommunes merknad til orientering. Bane NOR ønsker ikke å legge inn hensynssone for bevaring av kulturmiljø for jernbanebrua.

2.2 Lag og foreninger

2.2.1 FFO Vestfold og Telemark og HLF Tønsberg lokallag

Funksjonshemmedes fellesorganisasjon (FFO) felles organisasjon for personer med nedsatt funksjonsutfordring (alle typer funksjons nedsettelse). Hørselshemmedes Landsforbund (HLF). Personer med hørsel utfordring, det er i dag ca. en million personer med slike utfordringer i Norge. Derfor er det viktig at oppgradering/utbygging av deres prosjekt blir riktig universelt utformet i forhold til denne gruppe personer.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet fra FFO Vestfold og Telemark og HLF Tønsberg lokallag til orientering. Bane NOR legger vekt på universell utforming av sine anlegg, og imøteser dialog med organisasjonene i planarbeidet.

2.2.2 Norges Blindforbund (NBF Vestfold)

Våre brukergrupper er storforbrukere av kollektivtransport, da mange ikke kjører bil selv. Det krever dog at områdene er universelt utformet, trygt og mulig å finne fram på egenhånd. Mange er avhengig av et universelt utformet kollektivsystem som ikke har svake punkter underveis i transportkjeden. Det må være enkelt å finne fram fra buss til tog og vice versa. Målet må være at omgivelser og tjenester er utformet på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker i så stor utstrekning som mulig. Dette er ikke bare samfunnsnyttig i form av at alle kan benytte tjenestene, men vil også øke etterspørselen på kollektivtjenester. Vi blir gjerne med på medvirkningsmøter i 2021.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillet fra Norges Blindforbund til orientering. Bane NOR legger vekt på universell utforming av sine anlegg, og imøteser dialog med forbundet i planarbeidet.

2.2.3 Stiftelsen Gamle Tønsberg

Vi registrerer med tilfredshet at denne planen for Tønsberg stasjon vil bidra til økt forutsigbarhet i byen. Gjennom statlige-, regionale og kommunale planer forstår vi at det nå er slått fast at Tønsberg stasjon skal satses på for fremtiden med sin unike sentrumsnære beliggenhet. Denne detaljreguleringen er et viktig bidrag for byens utvikling; for handels- og næringsutvikling, som «vertskap» for regionens sykehus, regionsenter for regional og statlig virksomhet, kultur- og kunnskapsformidling og ikke minst for sentrumsnære boliger som er etablert og som planlegges bygget i fremtiden.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 11 av 15
---	---	--

Valg av løsning for et 4. spor, som åpner for at to spor (Spor 2 og 3) benyttes til den nye intercity satsningen mellom Oslo og Tønsberg slik at sporene ender på stasjonen i Tønsberg hvor toget fra Oslo vender og returnerer tilbake, sparer byen for den store tilleggsbelastningen det kunne blitt hvis flere tog skulle krysse Halvd. Wilhelmsens alle. Dette i seg selv er et stort positivt samfunnsnyttig bidrag til byens trafikkmessige funksjonalitet, sentrumsregionens attraktivitet og befolkningens trivsel.

Vi mener også at forslaget om å flytte det planlagte kollektivknutepunktet fra Møllegaten til Jernbanegaten og Tollbodgaten (jfr. revidert gatebruksplan for Tønsberg kommune) er et svært riktig og positivt tiltak. Dette vil ytterligere forbedre den praktiske og logiske sambruk av kollektive transportmidler for fjerntransport (særlig til og fra Oslo og til og fra Torp flyplass), regionalt mellom byene i Vestfold og Grenland (Telemark) og lokalt mellom boligområder, arbeidsplasser og alle sentrumsfunksjoner i Tønsberg. Det vil oppleves av befolkningen og tilreisende som godt tilrettelagt når stasjonsområdet nå i tillegg blir et kollektivknutepunkt. Vi tror dette tiltaket ytterligere vil øke bruken av kollektive transportmidler i stedet for privatbil både lokalt og regionalt.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar Stiftelsen Gamle Tønsberg merknad til orientering. Bane NOR er ikke ansvarlig for en evt. flytting av kollektivknutepunkt, men Bane NOR er i utgangspunktet positive til tiltak som øker bruken av kollektive transportmidler.

Selv om Stiftelsen Gamle Tønsberg ikke har noen andre innspill til det som skal utformes og tilrettelegges innenfor reguleringsområdet, tillater vi oss samtidig å gi uttrykk for noen av våre synspunkter for en videre fremtidig utvikling av stasjonsområdet:

Stasjonsbygningen: Vi setter stor pris på at det er generell enighet om at denne bygningen har høy historisk og kvalitativ verdi. Det er derfor viktig at denne bygningen inngår også i fremtidige planer. Vi kan godt tenke oss at mer av den eksisterende bygnings 1.etg åpnes opp som publikumsareal, fremfor at det i fremtiden planlegges tilbygg.

Fremtidig dobbeltspor sydover fra Tønsberg: Vi håper erfaringen med sporløsningen på stasjonsområdet (Spor 2 og 3) som får endepunkt i Tønsberg, blir så god at man også kan tenke seg tilsvarende løsning gjennomført for alle 4 spor, slik at Spor 1 og 4 også stopper på stasjonsområdet for å vende og føres videre til stasjonene syd for Tønsberg, hovedsakelig i tilnærmet samme trase som dagens; vestover Jarlsbergjordene til Sem. Selv om det er påpekt at denne løsningen ikke gir optimal reisetid (som kanskje økes med noen få min) er vi sikre på at dette vil gi en stor økonomisk, miljø- og klimamessig gevinst som gagnar samfunnet. En slik løsning i kombinasjon med den reguleringen som nå planlegges for Tønsberg stasjon, antas å være den mest bærekraftige løsningen på lang sikt.

Parkering: Med en fremtidig befolkningsøkning i Tønsberg-regionen, bl.a. som følge av økt boligbygging, sentrumsutvikling og økt bruk av kollektive transportmidler til fjerntransport, må vi regne med at behovet for sentrumsnære parkeringsarealer vil øke og en betydelig utvidelse av parkeringskapasiteten ytterligere vil forsterke byens attraktivitet. Byens parkeringsarealer i sentrum vil trolig bli redusert ved iverksettelse av andre planer som for «gang, sykkel og kollektiv» og i den reviderte kommuneplanen. Vi mener det er relevant å peke på at arealet vest for jernbanestasjonen, begrenset av plattformen og sporene i øst, Eckersbergs gate i syd, Farmannsveiens vestsida og Tollbodgaten i syd trolig vil kunne utgraves uten hindringer av fornminner, til et stort underjordisk parkeringsanlegg, hvor Farmannsveien legges tilbake på toppen av et slikt underjordisk anlegg og øvrige arealer igjen vil kunne benyttes til videre utbygging av næringsarealer, andre sentrumsfunksjoner og boliger m.m. På samme måte tror vi at arealene inntil jernbanesporet på østsida også vil kunne utnyttes til underjordisk parkering. En slik satsning i samarbeid mellom offentlige og private tiltakshavere tror vi langt

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 12 av 15
---	---	--

på vei løse Tønsbergs behov for parkering på lang sikt, uten behov for at grunn innenfor «sentrumsfirkanten» med forekomster av fornminner må ofres til fordel for nødvendige parkeringsarealer.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar innspillene fra Stiftelsen Gamle Tønsberg til orientering. Videre utbygging sørover vil behandles i en egen planprosess. Den foreslåtte utbygging på Tønsberg stasjon er i størst mulig grad tilpasset en mulig framtidig utbygging videre sørover.

Vedr. parkering vil Bane NOR legge opp til å beholde tilnærmet samme antall parkeringsplasser. Evt. større endring av parkeringsløsninger må ses i sammenheng med transformasjon av området rundt stasjonen. Det er ikke en del av denne planprosessen.

2.3 Grunneiere/enkeltpersoner

2.3.1 Greta Urdahl

Det er i gang utredning av strekningen Tønsberg-Stokke. Vil endringen av Tønsberg Stasjon låse alternativer for Tønsberg Stokke? Vil ombyggingen av Tønsberg Stasjon bli gjort en gang til dersom utredningen Tønsberg-Stokke strandede på en løsning om at stasjonen må flyttes eventuelt bygges om for å tilpasse den nye løsningen. Vil da endringen av Tønsberg Stasjon være å kaste penger ut av vinduet.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknadene til orientering. Bane NOR legger opp til at den foreslåtte utbygging på Tønsberg stasjon i størst mulig grad tilpasses en mulig framtidig utbygging videre sørover.

2.3.2 Øystein Orerød (Erlandsens gate 2)

Vi mener at når man etablere nytt stasjonsområde bør man prøve å unngå adkomst vei gjennom et etablert boligområde. Dagens trafikk går gjennom Frodeløkka, men fremtidig adkomst burde heller komme fra fylkesvei 325 ved midtløkken.

Vi ønsker at fremtidige høyttaleranlegg monteres med tanke på minst mulig støylekkasje til nærliggende boområder.

Den store røde bussgarasjen har vel strengt tatt ikke noen stor rolle i et moderne stasjonsområde.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknadene til orientering. Bane NOR mener at en ny atkomst til østsiden av stasjonsområdet må ses i sammenheng med framtidig bruk av området. Det legges i planen ikke opp en større endring av trafikkmengden til eksisterende parkeringsområde på østsiden av stasjonen.

Eksisterende høyttaleranlegg vil bli bytte ut med dagens standard på høyttaleranlegg.

Bane NOR vurderer bygningsmassen på østsiden av stasjonen i forhold til framtidig bruk av området.

2.3.3 Helen Virgo (Frodegaten 14)

1. Erfaringene i Frodegaten etter bygging av Teglhagen i Farmannsveien er at sprengingene i fjellet førte til ikke bare kraftige ristninger, men også setningsskader på eiendommene. I tillegg var det ekstra mye forurensing i anleggsperioden noe som gjorde seg gjeldende som et tjærelag på husene.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 13 av 15
---	---	--

2. Erfaringen i Frodegaten med anleggstrafikk og tunge kjøretøy er at husene rister ved hver passering og vi frykter at et stort volum av dette kan føre til skader på eiendom.

3. Erfaringene i Frodegaten er at det i perioder er mye biltrafikk med høy fart. Skulle ønsket en bedre trafikkavvikling som førte til mer trygghet for myke trafikanter og beboere. Skulle ønsket at trafikken til parkeringen ble sluset på en annen måte, gjerne med enveistrafikk for å dele byrden.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknadene til orientering. Bane NOR vil gjennomføre planlegging av anleggsgjennomføringen i tett dialog med Tønsberg kommune og Fylkeskommunen. Foreløpig resultater fra grunnundersøkelsene viser at det vil bli begrenset behov for sprengningsarbeider.

2.3.4 Pål Otto Hansen

Jeg er enig i forutsetningen om å satse videre på Tønsberg stasjon der den i dag ligger. Det vil gi den beste kollektivdekningen og vil bidra til god byutvikling i Tønsberg. Dette er i godt samsvar med viktige miljøpolitiske målsetninger.

Jeg er likevel uenig i at omregulering av stasjonsområdet igangsettes uten at det foreligger en avklaring om videreføring av en moderne jernbane videre sydover. Min vurdering er at opprettholdelse av jernbanesløyfen gjennom byområdet bør legges til grunn for en videreført jernbane, fortrinnsvis som en tospors jernbane. Dette vil opprettholde dagens stasjonsplassering, og vil dra full nytte av den relativt nybygde jernbanetunnelen nord for byen (Jarlsberg tunnelen). Men en slik løsning må uansett måtte løse den uholdbare plankryssingen over jernbanen i Halvdan Wilhelmsens alle. Mest realistisk vil en delvis senking av jernbanetraseen og en delvis heving av veitraseen være.

Varslet regulering av stasjonsområdet vil ikke ivareta denne løsningen. Jeg vil derfor sterkt anbefale at reguleringen ikke videreføres før det er avklart hvordan jernbanen skal anlegges sydover gjennom byområdet.

Mitt forslag til løsning er altså å senke jernbanen fra søndre tunnelmunning, med videre hel eller delvis senking av stasjonen og videre langs banesløyfen. Jeg vil også foreslå at dagens Tønsberg stasjon fungerer som "sekkestasjon" mens arbeidene på jernbanesløyfen gjennomføres.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknadene til orientering. Bane NOR legger opp til at den foreslåtte utbygging på Tønsberg stasjon i størst mulig grad tilpasses en mulig framtidig utbygging videre sørover.

2.3.5 Naboer i Lerches gate 202011386-nn

1. Ønsker tiltak på bygningen ift. støy ettersom det ikke kan luftes med vinduer når det er varmt.
2. Bekymret for støyskjerm ift. veggvirkning, tap av lys og estetikk. Ønsker å få vite hvor høy denne blir og hvordan lysforholdene blir.
3. Adkomst bolig og garasje, trenger tilgang til parkering med lading hvis gatene stengets i perioder.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknadene til orientering. Støy og lysforhold for bygningen vil utredes, BN vil gå i dialog med naboene om anleggsfasen.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 14 av 15
---	---	--

3 TILLEGGSVARSEL; SAMMENSTILLING AV UTTALELSER OG BANE NORS KOMMENTAR

3.1 Offentlige myndigheter

3.1.1 Statsforvalteren i Vestfold og Telemark (Miljøavdeling)

Vi viser på generelt grunnlag til vår uttalelse av 18.12.2020 til oppstart av detaljreguleringen. Under følger våre merknader til de to varslede utvidelsesområdene.

Område 1: Krysset mellom Burmastien og gangvei langs Halfdan Wilhelmsens allé
Denne utvidelsen berører naturtypeområdet BN00087101, Tønsberg gamle kirkegård. Illustrasjonen av utvidelsen av krysset viser at denne er planlagt i gressplen der Burmastien og gangveien langs Halfdan Wilhelmsens allé møtes. Bane NOR informerer om at tiltaket ikke vil berøre eksisterende trær i naturtypeområdet, og at det vil settes strenge krav til anleggsgjennomføringen, slik at inngrepet ikke påvirker trærne verken direkte eller indirekte. Vi legger dette til grunn for vår uttalelse, og har på denne bakgrunn ingen merknader til utvidelsen. Vi forutsetter at rotsonen på trærne vil bli hensyntatt. Vi viser ellers til vår uttalelse av 18.12.2020 om hensynene som må tas til naturtypeområdet.

Område 2: Deler av nærings-/parkeringsarealet på østsiden av stasjonen
Gjennom denne utvidelsen vurderes det å anlegge parkeringsplass for stasjonen med direkte atkomst fra Erlandsens gate og Frodegaten. Det må i den forbindelse gjøres vurderinger av hensynet til eksisterende boligområder langs disse gatene, blant annet med tanke på trafiksikkerhet og støy. Vi viser til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016), som må legges til grunn i planarbeidet. Utvidelsen berører et mindre grøntområde som i kommuneplanen er avsatt til bebyggelse og anlegg, uteoppholdsareal. Hvordan dette uteoppholdsarealet brukes i dag og hvilken betydning det har for nabolaget bør inngå i vurderingene av planlagte tiltak.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknadene til orientering.

Den planlagte utvidelsen av krysset vil ikke berøre eksisterende trær i naturtypeområdet, og at det vil settes strenge krav til anleggsgjennomføringen, slik at inngrepet ikke påvirker trærne verken direkte eller indirekte.

Utvidelsen i øst vil ikke endre bruken av eksisterende parkeringsarealer. Utvidelsen av parkeringsplassen vil ikke gi noen endringer i antall parkeringsplasser, dvs. trafikkmengden i Erlandsens gate og Frodegaten blir tilnærmet slik som i eksisterende situasjon. Når det gjelder grøntområdene avsatt i kommuneplanen til uteoppholdsareal vil det ikke bli gjort fysiske endringer på arealet.

3.1.2 Statens vegvesen (Transport og samfunn)

Vi oppfatter at begge utvidelsene vil medføre bedre forhold for gående og syklende. Statens vegvesen støtter utvidelsen og har ingen ytterligere kommentarer til varselet.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknaden til orientering.

Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg	Høringsuttalelser ved varsel om oppstart	Dok.nr: UVB-72-A-10119 Rev: 00B Dato: 06.05.2021 Side: 15 av 15
---	---	--

3.1.3 Vestfold og Telemark fylkeskommune

Samferdsel

Fylkesveimyndighetene ønsker å berømme kommunen for godt initiativ og god dialog i saken.

Ny biladkomst til stasjonen er ikke først og fremst for å prioritere fremkommelighet for bilen. Det er for å avlaste en sårbar planovergang, det er for å flytte biltrafikken ut av byområdet og inn på Ringveien, og for å kunne frigjøre plass rundt stasjonsbygningen til mer attraktive formål enn tilkomstvei og parkering for biler.

Fylkeskommunen imøtekommer dialog i saken om et fornuftig innslagspunkt for et eventuelt rekkefølgekrav.

Kommentar fra Bane NOR:

Bane NOR tar merknaden til orientering og imøteser en videre konstruktiv dialog i saken.