



Vestfoldbanen

Barkåker - Tønsberg

Reguleringsplan Tønsberg stasjon
Merknadsdokument

00A		01.03.2022	GRT	ML	THS
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av
Tittel: Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon		Antall sider:	Entrepriise:		
		56	UBT		
		Produsent:			
		Prod.tegn.nr.:		Rev.	
		Erstatning for:			
Erstattet av:					
Prosjektnr.: 965203 Parsell: 72 Barkåker - Tønsberg	Dokument-/tegningsnummer:		Revisjon:		
	UVB-72-A-90004		00A		
	FDV-dokument-/tegningsnummer:		FDV-rev.:		
	NA		NA		

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 2 av 25
--------------------------------------	---	--

FORORD

Forslag til reguleringsplan for ombygging av Tønsberg stasjon ble vedtatt sent ut på høring 27.sept 2021 i Utvalget for plan og bygg (sak 174/21).

Kommunen vedtok endringer i planforslaget som ble innarbeidet før høring. Bane NOR kommenterer også disse endringene i dette dokumentet.

Planforslaget var på høring i perioden 11. oktober til 22. november 2021. Høring ble kunngjort på kommunens og Bane NORs nettsider, med annonse i Tønsberg blad og i brev til regionale myndigheter og nærmeste naboer. Det ble i kunngjøringen opplyst om åpent møte om planarbeidet som ble avholdt 3. november 2021 på Bane NORs kontorer i Tønsberg.

Det ble gitt utsatt frist til Statsforvalteren og NVE til 15. februar 2022 i påvente av supplering av fagrapport områdestabilitet.

På grunn av endringer i anleggsadkomsten ble det behov for å utvide midlertidig anleggsområde i Erlandsens gate fram til Stenmalveien for å sikre mulighet for å etablere friskt i krysset med Stenmalveien.

Kommunen sendte utvidelse av planområdet på høring januar 2022 med høringsfrist 25.02.2021.

Bane NOR mottok til sammen 18 merknader til forslaget til reguleringsplan. Merknadene i sin helhet følger som vedlegg.

Dette dokumentet gir et sammendrag av merknadene med Bane NORs behandling og kommentarer til dem.

I behandlingen er det gjort rede for om merknaden:

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

Følgende plandokumenter er endret etter høringen:

- Plankart
- Planbestemmelser
- Planbeskrivelse
- Miljøoppfølgingsplan

Bane NOR takker for alt engasjement og innspillene ved høringen av forslag reguleringsplan for Tønsberg stasjon.

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 3 av 25
--------------------------------------	---	--

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD	2
1 FELLES TEMAER I INNKOMNE MERKNADER	4
1.1 Helhetlig utvikling av stasjonen.....	4
1.2 Parkeringskapasitet på stasjonen og flytting av kollektivpunkt.....	4
1.3 Trafikk til stasjonen fra østsiden	5
1.4 Planovergangen og Halvdan Wilhelmsens Allé	5
1.5 Anleggsadkomst i Erlandsens gate	5
2 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER	7
2.1 Kommunen, statlige og regionale myndigheter og etater	7
2.2 Organisasjoner, lag og foreninger	7
2.3 Naboer og innbyggere.....	7
3 SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER	8
4 REFERANSER	25

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 4 av 25
--------------------------------------	---	--

1 FELLES TEMAER I INNKOMNE MERKNADER

Temaer som sammenfaller i merknadene er drøftet her. Bane NORs merknader til hver enkelt uttalelse i kap 2 henviser til denne samlede vurderingen for sammenfallende merknader.

1.1 Helhetlig utvikling av stasjonen

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

Stasjonen må bygges om for å ta i bruk det nye dobbeltsporet i 2025 slik at tog kan vende i Tønsberg. Det etableres også digitalt signalanlegg ERTMS og ny strømforsyning med mere. I utgangspunktet begrenses ombyggingen til eksisterende stasjonsområde innenfor Bane NORs eiendom, med unntak av støttemur og kommunalteknisk anlegg i Lerches gate og i forbindelse med gjennomføring av anlegget.

Bruken av arealene rundt stasjonen avgjøres av kommunen som planmyndighet i framtidige planer. Det er nedfelt i kommuneplanens arealdel og byplanen for Tønsberg at det skal utarbeides en områdeplan for utvikling av et godt knutepunkt, dette innebærer vurdering av arealutnyttelse og andre funksjoner og formål i tillegg til stasjonen. Kommunen har startet opp rullering av kommuneplanens arealdel pr februar 2022.

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

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

Det tas hensyn til muligheten for å bruke stasjonen i framtiden som del av trinnvis utbygging av Vestfoldbanen. Tønsberg stasjon slik den bygges om kan inngå i et fullt utbygd dobbeltspor. Dette er beskrevet i *Konseptdokumentet for InterCity* [3].

1.2 Parkeringskapasitet på stasjonen og flytting av kollektivpunkt

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

Bane NOR følger retningslinjene fra strategidokumentene *Stasjonshåndboka* [1] og *Parkeringsstrategi for Vestfoldbanen* [2]. når vi planlegger parkering i knutepunkter på vestfoldbanen. Bane NOR jobber for å forbedre togtilbudet til Tønsberg slik at trafikk som i dag skjer med bil hele veien til f.eks Oslo flyttes over på jernbanen. Reiser til og fra stasjonen lokalt er det fylkeskommunen og kommunen som jobber med å forbedre. Det vises til planbeskrivelsen [4] kap 4.11 og 6.7.

Parkering er plasskrevende. Derfor må tilrettelegging for parkering vurderes opp mot andre formål og funksjoner i knutepunktet. Bane NOR tilstreber å opprettholde antallet parkeringsplasser så langt som mulig, men vi kan ikke greie å dekke etterspørselen etter å parkere på stasjonen. Det er derfor ønskelig og et mål at flest mulig benytter sykling gåing og kollektiv til stasjonen. Fylkeskommunen og kommunen arbeider med tiltak for dette som f.eks flytting av kollektivterminal, hyppigere avganger, priser og billettsystem og raskere linjer som er bedre tilpasset

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 5 av 25
--------------------------------------	---	--

reisemønstrene. Kommunen har vedtatt å flytte kollektivterminalen til stasjonen og utarbeidet mobilitetsplan i 2021 [6].

Når antallet togavganger øker vil flere kunne benytte kollektiv på hele reisen. Da vil det kunne bli mindre etterspørsel etter å parkere på stasjonen og bli enklere for dem som er helt avhengige av bil til stasjonen. Det vil også være mulig for dem som er avhengige av bil å kjøre til nye Horten stasjon på Viulsrød som blir tilrettelagt for innfartsparkering.

1.3 Trafikk til stasjonen fra østsiden

Vil trafikken i boligområde på østsiden av stasjonen øke?

Pendlerparkeringen opprettholdes med omtrent samme antall plasser som i dag, dette er ikke en endring. Det kan bli noe mer trafikk til østsiden som følge av ny plattform. Det er påregnelig at det blir mer aktivitet i området rundt stasjonen når togtilbudet forbedres og som en følge av at byen vokser. Nærheten til stasjonen for dette området er et eksisterende forhold som kommunen må avklare i sin planlegging og sette i verk eventuelle tiltak for å styre trafikken hvis trafikken til området øker. Det vises til planbeskrivelsen [4] kap 4.6 og 6.7.

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

Bane NOR ønsker ikke på- og avstigning på østsiden for privatbiler og vil ikke tilrettelegge for dette. Fylkeskommunen ønsker heller ikke adkomst fra østsiden, men har krevd at Bane NOR utreder å legge en ny adkomst for personbiler nord på vestsiden. Det vil da være mulig å komme effektivt til stasjonen gjennom Frodeåstunnelen fra østlige bydeler.

1.4 Planovergangen og Halvdan Wilhelmsens Allé

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

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

Hvorfor er ikke planovergangen og planfri kryssing omfattet av planforslaget?

Stasjonen må bygges om for å ta i bruk det nye dobbeltsporet fra nord i 2025 slik at tog kan vende i Tønsberg. Det etableres også digitalt signalanlegg ERTMS og ny strømforsyning med mere. I utgangspunktet begrenses ombyggingen til eksisterende stasjonsområde innenfor Bane NORs eiendom nord for planovergangen. Det vises til planbeskrivelsen [4] kap 4.6 og 6.7.

1.5 Anleggsadkomst i Erlandsens gate

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

Bane NOR planla med en midlertidig anleggsadkomst sør i området direkte til Stenmalveien via kommunens eiendom for anleggstrafikk fra østsiden av stasjonen. Det har vist seg at kommunen ikke kan tilby denne muligheten likevel og Bane NOR må derfor benytte gatene i området. Det er

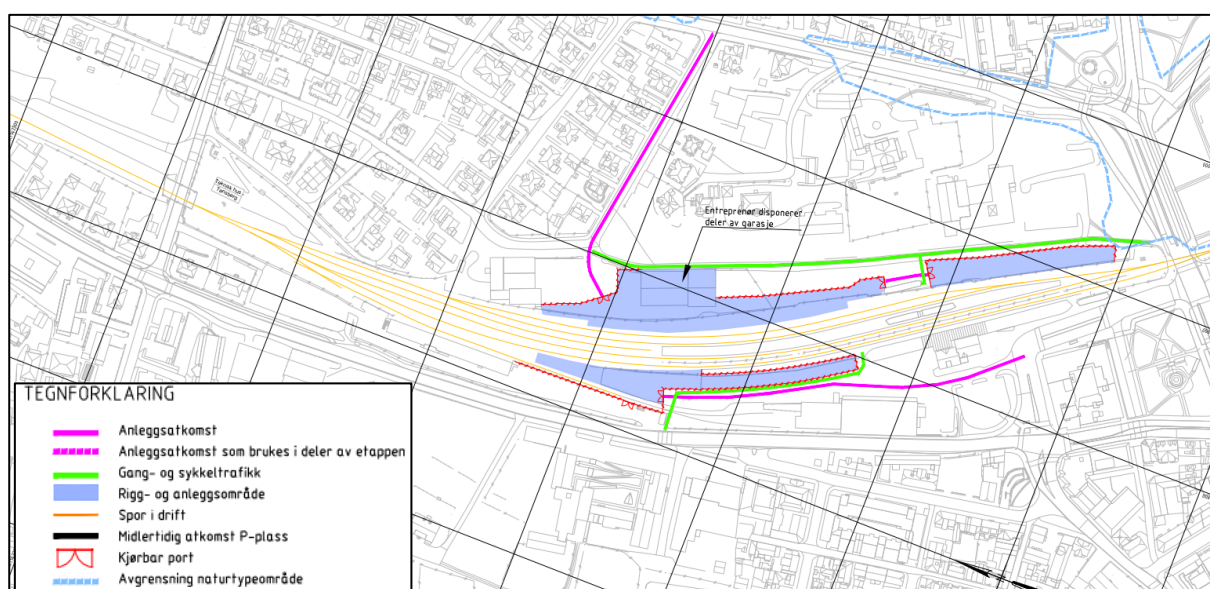
Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 6 av 25
--------------------------------------	---	--

Erlandsens gate som er best egnet fordi andre gater gir vesentlig lengre kjøring til hovedvei gjennom boligområdet.

Erlandsen gate åpnes for toveis trafikk i anleggsperioden. Derfor må frisikten utbedres midlertidig i krysset mot Stenmalveien. Bane NOR må fjerne hekker og gjerder inntil krysset i anleggsperioden. Disse blir gjenopprettet etter anleggsarbeidet er ferdig. Anleggstrafikken vil foregå fra tidlig 2023 til høsten 2025. Det vises til planbeskrivelsen [4] kap 4.22.

Hvordan ivaretas gående og syklende langs Burmastien og på lekeplassen i anleggsperioden?

Burmastien reserveres varig for gående og syklende fra starten av anleggsarbeidet og anleggsområdet gjerdes inn. Jmf planbeskrivelsen [4] kap 4.22. Pendlerparkeringen på østsiden vil også stenges i en periode. Utkjøring fra anleggsområdet vil være inne på Bane NORs eiendom og benytte utkjøringen fra Frodegaten 23 «Såpa». Samtidig fjernes gateparkering i Erlandsens gate.



Illustrasjon underbygningsetappe 1 fra planbeskrivelsen [4] kap 4.22

Konsekvensen av dette er at det blir lavere trafikk i området i anleggsperioden. Det blir færre men større kjøretøyer. Situasjonen blir mer oversiktlig da anleggstrafikk ikke vil svinge langs lekeplassen og gateparkering fjernes. Bane NOR vurderer at det ikke er vesentlig påvirkning av forholdene for bruk av lekeplassen. Bane NOR vil følge opp sikkerheten i området under anleggsarbeidet

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 7 av 25
--------------------------------------	---	--

2 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

2.1 Kommunen, statlige og regionale myndigheter og etater

Løpenummer	Saksnummer	Avsender
1	202011386-27	Tønsberg kommune, saksframlegg
2	202011386-34	Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap
3	202011386-35	Statens Vegvesen
4	202011386-36	Vestfold og Telemark fylkeskommune (VTFK)
5	202011386-45 202111386-55	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark, referat og uttalelse
6	202011386-33	LEDE AS (tidligere Skagerak Nett)
7	202011386-47	Norges vassdrags og energidirektorat (NVE)

2.2 Organisasjoner, lag og foreninger

Løpenummer	Saksnummer	Avsender
8	202011386-39	Rådet for personer med funksjonsnedsettelse
19	202011386-58	Stiftelsen Gamle Tønsberg

2.3 Naboer og innbyggere

Løpenummer	Saksnummer	Avsender
9	202011386-32	Arvid Gyth-Dehli
10	202011386-37	Catrine fosse
11	202011386-38	Eirill Gusland
12	202011386-39	Terje Børresen
13	202011386-40	Martin Hay
14	202011386-42	Sigurd Stokke
15	202011386-43	Gaute Nordbotten
16	202011386-44	Lisabeth Ravn
17	202011386-53	Grethe Bache Nielsen
18	202011386-56	Beboere Erlandsen gate v/Jussi Flemming Biørn

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 8 av 25
--------------------------------------	---	--

3 SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER

1	Tønsberg kommune	Bane NORs kommentarer
<p>Endringene er innarbeidet i plankart og bestemmelser av kommunen før høring.</p> <p>1. <u>Endringer i plankart</u></p> <p>1.1 I plankartet innarbeides hensynssonen «Bevaring av kulturmiljø» H570 over brufundament lengst nord i planområdet.</p> <p>1.2 Annet veiformål grøntareal merket SVG i plankart endres til uteoppholdsareal – lekeplass formålskode 1610 i nord og grønnstruktur – park formålskode 3050 i sør. Områdene forblir offentlig.</p> <p>1.3 Planavgrensning justeres slik at bestemmelsesområdet «Midlertidig rigg- og anleggsområde, #1» over boligformål legges utenfor planavgrensningen.</p> <p>1.4 Kombinert formål samferdsel Én mindre sone av gang- / sykkelveien merket SGS, utenfor innkjøringen til parkeringsområde merket SPP, innenfor innkjøring til parkering Bjørn Farmannstomta, endres til kombinert formål for samferdsel og/eller teknisk infrastrukturtrasséer, formålskode 2800.</p> <p>1.5 I plankartet nummereres bestemmelsesområdene fortløpende.</p>		<p>Tas til orientering. Bane NOR ønsker ikke at brukarene reguleres til bevaring da disse er fra 2009.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>
<p>2. <u>Endringer i bestemmelser</u></p> <p>2.1 I § 3.6 Visuell utforming tilføyes: Belysning skal ta hensyn til omgivelsene ved at lysforurensningen minimeres. Lyskilder skal ikke rettes opp lufta, men rettes mot de områder eller bygninger som skal belyses.</p> <p>2.2 I § 9 Rekkefølgebestemmelser tilføyes: § 9.3 Rekkefølgekrav: Adkomst Før utvidet togkapasitet på stasjonen kan tas i bruk skal det opparbeides ny adkomst for personbiltrafikk på vestsiden av stasjonen. Adkomsten skal innbefatte kiss-and-ride-løsning og adkomst for gående og syklende.</p> <p>2.3 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes: § 3.12 Sykkelparkering Det skal opparbeides minimum 110 sykkeloppstillingsplasser innenfor planområdet.</p>		<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 9 av 25
--------------------------------------	---	--

<p>Sykkelparkeringen skal ha tak og stativ som muliggjør fastlåsing. Deler av oppstillingsplassene kan etableres som sykkelhotell.</p> <p>2.4 I § 3 Fellesbestemmelser tilføyes: § 3.13 Geoteknikk Det skal utarbeides en geoteknisk rapport som dokumenterer tilstrekkelig stabilitet i alle faser av utbyggingen. Alle grave- og anleggsarbeider i planområdet må prosjekteres i detalj i samråd med geoteknisk fagkyndig.</p> <p>2.5 I § 7 Hensynssoner tilføyes: § 7.2 Bevaring av kulturmiljø H570 (pbl. §11-8 c) Brufundamentene med mur og betong skal bevares. Nødvendige behov for endringer kan gjennomføres, men bruas uttrykksmessige form skal ivaretas.</p> <p>2.6 Ny bestemmelser under § 4 Bebyggelse og anlegg § 4.1 Lekeplass Areal med formål lekeplass er offentlig.</p> <p>2.7 Ny bestemmelser under § 6 Grønnstruktur § 6.2 Park Areal med formål park er offentlig.</p> <p>2.8 Bestemmelse § 4.1 Boligbebyggelse slettes.</p> <p>2.9 Ny bestemmelse under § 5 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur § 5.11 Kjørbar gang-/sykkelvei Areal er offentlig og omfatter eksisterende gang- og sykkelvei.</p> <p>2.10 Ny bestemmelse under § 9 Rekkefølgebestemmelser § 9.3 Rekkefølgekrav: sykkelparkering Sykkelparkering jf. § 3.12 skal ferdigstilles før utvidet tokkapasitet på stasjonen tas i bruk.</p> <p>2.11 Miljøoppfølgingsprogram (MOP) må konkretiserer hvordan en skal sikre trærne innenfor Tønsberg gamle kirkegård ifm. byggefasen.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Bane NOR ønsker ikke at brukarene reguleres til bevaring da disse er fra 2009.</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Tas til følge. MOP oppdateres.</p>
<p>3. <u>Vilkår</u></p> <p>3.1 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal illustrasjonsplan suppleres med illustrasjoner av støyskjerm og bestemmelser til utforming.</p> <p>3.2 Før planen legges ut til offentlig ettersyn skal det framlegges dokumentasjon som viser at tiltaket vil oppnå tilstrekkelig områdestabilitet.</p>	<p>Gjennomført ved høringen</p> <p>Gjennomført ved høringen</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 10 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Planbeskrivelse oppdateres i henhold til vedtak før den legges ut til offentlig ettersyn.</p> <p>Som følge av planforslaget vil deler av reguleringsplan for Eckersbergsgaten 4 og Lerches gate 1, planID 3803 20130082 bli opphevet. Dette legges inn som ny bestemmelse under fellesbestemmelser: «I den videre planleggingen av stasjonsområdet skal en legge til rette for knutepunktutvikling som muliggjør smidig overganger mellom kollektivtransportmidler og mikromobilitetsløsninger uavhengig om det blir Møllegaten eller Tollbodgaten som blir framtidig kollektivakse.»</p>	<p>Gjennomført ved høringen. Oppdateres også til sluttbehandling.</p> <p>Tas til orientering.</p>
--	---

2	Direktoratet for Samfunnssikkerhet og beredskap	Bane NORs kommentarer
<p>Automatisk svar som henviser til at Statsforvalteren følger opp samfunnssikkerhet i plansaker. DSB involveres når det er nødvendig hvis plansaken gjelder etablert storulykkevirksomhet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter • Transport av farlig gods • Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg • Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene) 	<p>Tas til orientering. Bane NOR vil forholde seg til gjeldende regelverk og Statsforvalteren.</p>	

3	Statens Vegvesen	Bane NORs kommentarer
<p>Togkryssingen av Halfdan Wilhelmsens allé forårsaker uønskede hendelser, hvorav flere alvorlige. Dette er Bane NOR selvfølgelig klar over. Den økte togkapasiteten vil ikke føre til flere togkryssinger. Det er likevel ønskelig at det på sikt blir funnet en løsning på planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé. Det er viktig at den utformingen som den foreslåtte planen legger opp til, ikke vil være til hinder for en framtidig løsning for planovergangen.</p> <p>Statens vegvesen har ingen kommentarer til reguleringsplanen slik den nå foreligger.</p>	<p>Tas til orientering</p>	

4	Vestfold og Telemark fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
<p><u>Samferdsel</u> Planen legger til rette for flere avganger og dermed også økt trafikk til og fra stasjonen. Det er et mål at trafikkveksten til og fra stasjonen tas på gange, sykkel og kollektiv, og det er derfor viktig å legge til rette for gode løsninger som gjør dette mest attraktivt.</p>	<p>Trafikken over Tønsberg stasjon er allerede høy. Flere avganger vil fordele trafikken over timen og utnytte stasjonens og trafikkarealenes kapasitet.</p>	

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 11 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Etter at planen ble varselet, har Tønsberg kommune i sin mobilitetsplan bestemt at ny kollektivterminal i Tønsberg skal lokaliseres i Jernbanegaten. Dette innebærer at dagens adkomst til stasjonen, ikke lenger er tilgjengelig for privatbiler. Dette er også bakgrunnen for at fylkeskommunene ba om at Bane NOR i sitt planarbeid, vurderte andre adkomstløsninger enn dagens adkomst fra Jernbanegaten. Gjennom god dialog med Bane NOR og Tønsberg kommune, er det landet på etablering av ny biladkomst til stasjonen fra fv. 3120 Farmannsveien. Kiss-and-ride skal også lokaliseres i den nye adkomsten fra Farmannsveien. Etablering av ny adkomst er lagt inn i planens rekkefølgekrav og må være etablert før utvidet togkapasitet er tatt i bruk. Det er pågående dialog mellom Bane NOR og fylkeskommunen om dimensjonering og utforming av adkomsten, når det er enighet om dette må det utarbeides detaljert byggeplan samt inngås gjennomføringsavtale mellom partene før den bygges.</p> <p>Dagens adkomst fra øst via fv. 325 Stenmalveien og den kommunale Erlandsens gate videreføres som i dag, og forbeholdes adkomst til de eksisterende pendlerparkering. Fylkeskommunen ønsker ikke økt trafikk til stasjonen fra Stenmalveien da fylkesveien allerede har kapasitetsutfordringer.</p> <p>Attraktiv og sikker sykkelparkering er et viktig tiltak for å øke sykkelandelen, og kun legge til rette for sykkelparkering under tak, er derfor ikke et godt nok tilbud. Krav om etablering av sykkelhotell burde derfor innarbeides i bestemmelsene.</p> <p><u>Kulturarv</u> Vi viser til vår uttalelse til varsel. Kommunen har vurdert de nyere kulturminnene i området og regulerer brufundamentene i nord til bevaring. Vi anser at reguleringsbestemmelsene ivaretar kulturminnet og har ingen ytterligere merknader i saken.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Kommunen har lagt til rekkefølgebestemmelse om tilrettelegging av ny adkomst for privatbiler ved behandling av planen.</p> <p>Bane NOR er enig i at det ikke at det skal tilrettelegges for trafikk gjennom boligområdet. Kommunen må legge langsiktige planer for arealene rundt knutepunktet og evt sette inn tiltak for å styre trafikken i gatene.</p> <p>Det er sykkelhotell på Tønsberg stasjon som videreføres. I en reguleringsplan kan det settes av areal til sykkelparkering. Sykkelhotell er en virksomhet som må driftes av noen, dette kan ikke planen forplikte. Bane NOR eiendom etablerer sykkelhotell på stasjoner der det er etterspørsel.</p> <p>Tas til orientering. Bane NOR ønsker ikke at brukarene reguleres til bevaring da disse er fra 2009.</p>
--	--

5	Statsforvalteren i Vestfold og Telemark	Bane NORs kommentarer
	<p>Endelig uttalelse 17.02.2022 <u>Oppfølging av møte 06.12.2021</u> Statsforvalteren takker for konstruktiv dialog i saken med Tønsberg kommune og Bane NOR. Det ble gjennomført et møte om planforslaget 06.12.2021 med kommunen, Bane</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 12 av 25
--------------------------------------	---	---

NOR, Vianova og Statsforvalteren. Hensikten med møtet var å diskutere merknader fra Statsforvalteren på temaene miljøoppfølgingsplan, naturmangfold, støy, forurensning og beredskap. Det ble avtalt oppfølgingspunkter som ble referatført i godkjent referat av 16.12.2021. Tønsberg kommune sendte tilbakemelding på oppfølgingspunktene i brev av 14.01.2022.

I brevet av 14.01.2022 foreslår kommunen følgende:

-En ny bestemmelse som sikrer forankring av miljøoppfølgingsplanen i planbestemmelsene

-En konkretisering i miljøoppfølgingsplanen av hvordan trærne innenfor naturtypeområdet Tønsberg gamle kirkegård skal sikres i forbindelse med anleggsfasen

-En oppdatert planbestemmelse på støy

Statsforvalteren vurderer at de foreslåtte løsningene ivaretar våre merknader på en god måte, og har ingen ytterligere kommentarer til temaene og oppfølgingen av møtet. Vi legger til grunn at dette blir innarbeidet i endelig plan.

Statsforvalteren har ingen særskilte kommentarer til punktet om forurensning og spørsmålet om henvisning til forurensningsforskriften kapittel 2 i planbestemmelsene. Kommunens vurderinger her er tilfredsstillende.

Overvannshåndtering

På side 10 i notatet om overvannshåndtering, i avsnitt 3.5 om avrenning fra kommunal parkeringsplass, anbefales det at kommunen bør vurdere tiltak for å lede vannet fra parkeringsområdet ut til det tilgrensende grøntområdet som inkluderer naturtypeområdet Tønsberg gamle kirkegård. Dersom anbefalingen skal følges opp, må det først vurderes om tiltaket kan ha negativ påvirkning på trærne innenfor naturtypeområdet.

Samfunnssikkerhet

Statsforvalteren mottok 11.01.2022 oppdatert utredning om områdestabilitet for Tønsberg stasjon. Vi legger med dette til grunn at områdestabiliteten i tilknytning til planområdet blir tilfredsstillende ivaretatt, og viser ellers til NVE som fagmyndighet for skredfare.

Utvidelse av planområdet – Erlandsens gate

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at det i tilknytning til vestre ende av Erlandsens gate er registrert et svært viktig

Tas til følge. Det settes inn bestemmelse om miljøoppfølgingsplan.

Tas til følge. Tønsberg kommune og Bane NOR har bekreftet at dette punktet i miljøoppfølgingsplanen vil bli revidert.

Bestemmelse om støy tas til følge.

Tas til orientering.

Tas til orientering.

Dette er utenfor planområdet, men lokal infiltrasjon for å ivareta vanntilgang for trærne er ønsket av Statsforvalter i innspill til planarbeidet.

Kommunen må følge opp en slik vurdering hvis dette gjennomføres

Tas til orientering.

Det er i dag trafikk langs lekeplassen på Burmastien. Det henvises til kap 1.5. Burmastien

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 13 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>friluftsområde (leke- og rekreasjonsområde). Dette området må hensyntas, og sikkerheten til brukere av området (særlig barn og unge) må bli ivaretatt. For ordens skyld gjør vi oppmerksom på den registrerte viktige naturtypen parklandskap (allé) nordøst for Erlandsens gate, på andre siden av Stenmalveien. Vi har ingen ytterligere merknader til utvidelsen av planområdet.</p>	<p>reserveres for gående og syklende fra starten av anleggsarbeidet. Jmf planbeskrivelsen [4] kap 4.22. Pendlerparkeringen vil stenges i deler av anleggsperioden. Utkjøring fra anleggsområdet vil være inne på Bane NORs eiendom og benytte utkjøringen fra «Såpa». Samtidig fjernes gateparkering i Erlandsens gate.</p> <p>Konsekvensen av dette er at det ikke blir vesentlig økt trafikk i området i anleggsperioden. Situasjonen blir mer oversiktlig da anleggstrafikk ikke vil svinge langs lekeplassen og gateparkering fjernes. Bane NOR vurderer at det ikke er vesentlig påvirkning av forholdene for bruk av lekeplassen. Bane NOR tar innspillet til etterretning og vil følge opp sikkerheten i området under anleggsarbeidet.</p>
--	--

6	LEDE AS	Bane NORs kommentarer
<p>Nettselskapet gjør oppmerksom på at det er eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet som det må tas hensyn til. For å sikre strøm til ny bebyggelse, kan det bli behov for å sette av arealer til å etablere en eller flere nye nettstasjoner. Dette er avhengig av effektbehovet til planområdet. Nettselskapet ber om at forslagsstiller oppgir hvilket effektbehov planforslaget har.</p>		<p>Tas til orientering. Bane NOR har dialog med nettselskapene og ledningseiere i området i prosjekteringen.</p>

7	NVE	Bane NORs kommentarer
<p><u>Områdestabilitet og kvikkleire</u> I notatet «Utredning av områdestabilitet Tønsberg stasjon» datert 28.09.2021, utarbeidet av Vianova(Geovita), ble det registrert mulige utløpsområder som ville kunne berøre planområdet. Det har under høringsperioden blitt utført videre grunnundersøkelser og vurderinger av skredfaren. NVE er blitt forelagt dette i møte og oversendelse av rapport datert 11.01.2022. Disse nyere undersøkelsene viser at planområdet ikke ligger i utløpsområde. NVE tar dette til etterretning. Disse nyere undersøkelsene viser at planområdet ikke ligger i utløpsområde. NVE tar dette til etterretning.</p> <p><u>Overvann/flom</u></p>		<p>Tas til orientering</p> <p>Tas til følge.</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 14 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Vi ser at det er utarbeidet et notat om overvannshåndtering, datert 10.12.2020, utarbeidet av Vianova. Overvannssystemet baseres på lokal infiltrasjon og åpen fordrøyning med overløp til kommunalt nett. I henhold til Tønsberg kommunes overvannsveileder skal avrenning fra hhv. 2 års- og 25 års nedbørshendelser fanges opp og infiltreres, forsinkes og fordrøyes i størst mulig grad. Ved større nedbørshendelser sikres avrenning ved å bevare eksisterende flomveier.</p> <p>Vi minner om at det i «Statlige planretningslinjer og klima- og energiplanlegging og klimatilpasning» legges vekt på at naturbaserte løsninger bør legges til grunn. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.</p>	Overvann er prosjektert i samarbeid med kommunen.
--	---

8	Rådet for personer med funksjonsnedsettelse	Bane NORs kommentarer
	<p>Rådet for personer med nedsatt funksjonsevne i Tønsberg kommune har et par punkter som bør tas i bedrøktning vedrørende tilgjengeligheten på stasjonen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Heving av perrong / eventuelt senking av spor. Sånn at man får trinnfri inngang på togene. • Hadde også vært fint å kunne fått en tilgjengelig utgang på (øst-/sykehussiden) av stasjonen) • I dag er det vanskelig å komme inn på stasjonsbygningen da dørene er vanskelig å komme inn gjennom. • Enkel adgang til annen kollektiv transport. 	<p>Bane NOR vil bygge plattformene med trinnfri inngang til togene.</p> <p>Det bygges heis på østsiden og ramper til plattformen.</p> <p>Stasjonsbygningen vil ikke bli endret i dette prosjektet.</p> <p>Fylkeskommunen og kommunen planlegger bedre overgang mellom buss og tog i framtiden ved å flytte busstopp nærmere stasjonen.</p>

9	Arvid Gyth-Dehli	Bane NORs kommentarer
	<p>Foreslår å la jernbanetraseen gå inn i Frodeåstunellen fra nord og gjøre en svak sving mot høyre slik at tunnelen kommer ut med retning mot Sem. Ny jernbanestasjon i Tønsberg vil da ligge inne i fjellet som i Holmestrand, eller den kan bygges umiddelbart utenfor. Den buen som bygges i fjellet vil ha en fartsreduksjon, men det forsinkes ikke da toget uansett skal stoppe. Reisetiden for de som kommer sydfra eller skal sydover vil bli noe redusert.</p> <p>En annen fordel er også at det blir frigitt et ikke ubetydelig areal der jernbanen ligger i dag. Her vil det bli plass til større parkeringsareal som gjør at folk som bor et stykke ut fra sentrum vil kunne velge toget fremfor bilen videre.</p>	<p>Det er ikke en del av dette prosjektet å vurdere nye traseer eller stasjonsplasseringer, jmf. kap. 1.1. Bane NOR har vurdert svært mange løsninger i Tønsberg. Det vi vet om slike løsninger er at de er kostbare og vanskelige å gjennomføre.</p> <p>Bruken av arealene rundt knutepunktet avgjøres av kommunen i kommuneplanen. Det vises til kap. 1.1 om parkering. Det</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 15 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Ny rutebilstasjon kan flyttes ned på nåværende jernbanestasjonsområdet som jeg mener vil gi en vesentlig bedre situasjon for bussene. Det vil også gi en større nærhet til ny jernbanestasjon uansett hvor du kommer i fra rund Tønsberg. Vil det da være med på at folk velger buss og tog framfor bilen.</p> <p>Tønsberg vil bli en mye fredeligere by med mindre trafikkproblemer og støy når jernbanesløyfa gjennom byen blir borte. Byen vil fremstå som mere fremtidsrettet og miljøvennlig.</p>	<p>vil være mulig for dem som er avhengige av bil å kjøre til Horten stasjon (Skoppum) eller benytte kollektiv.</p> <p>Fylkeskommunen og kommunen har besluttet å flytte kollektivterminalen til stasjonen Jmf kap. 1.2. Flere togavganger vil lette overgangen mellom buss og tog og kunne redusere behovet for bilbruk.</p> <p>Toget bidrar i liten grad til støy. Det blir ikke flere avganger over planovergangen. Nye avganger mot nord vil fordele trafikken slik at den blir jevnere og det vil være to avganger i timen når bommene ikke er nede.</p>
---	---

10	Catrine fosse	Bane NORs kommentarer
	<p>Positiv til flere avganger og kortere reisetid. Mener det må ses på stasjonen som helhet.</p> <p><u>Ny innkjøring på vestsiden og trafikkavvikling på stasjonsområdet</u> Trafikken inne på stasjonsområdet er ganske kaotisk. Trafikken bør ledes i en retning, innkjøring i en ende og utkjøring i en annen ende. Det er problematisk at ny adkomst og arealdisponering av østsiden ikke er en del av planområdet fordi det vil få stor betydning for brukbarheten av stasjonsområdet som helhet.</p> <p><u>Flere pendlerparkeringsplasser</u> Det er en politisk målsetning å redusere biltrafikken så mye som mulig. Da kan det umiddelbart virke noe underlig å foreslå at det skal legges til rette for flere parkeringsplasser. Det er urealistisk at all passasjervekst skal skje gjennom buss, sykkel og gange. Ut ifra egne observasjoner reiser de fleste fra Tønsberg til Oslo-området. Det betyr at reisetiden i utgangspunktet er lang –</p>	<p>Ombyggingen av stasjonen er en ferdiggjøring av dobbeltsporet som kommer fra nord innenfor dagens stasjonsområde. Det legges vekt på at løsningen som velges kan inngå i framtidig løsning sørover.</p> <p>Tas til følge. Bane NOR vil se på en løsning for privatbilene. Jmf kap Feil! Fant ikke referanseilden.</p> <p>Bane NOR er avhengig av at kommunen og fylkeskommunen planlegger knutepunktet som helhet jmf kap 1.1</p> <p>Bane NOR følger retningslinjene fra strategidokumentene når vi planlegger parkering i knutepunkter. Jmf. Kap. 1.2</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 16 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>også etter 2025. Ved å erstatte en kort biltur til stasjonen med en vesentlig lengre busstur, kan tog fort fremstå som et lite attraktivt alternativ til bil. Risikerer vi nå å bruke mange milliarder kroner på nye dobbeltspor og nytt stasjonsområde for å redusere reisetiden med tog, men samtidig øke reisetiden til og fra stasjonen tilsvarende? Uinteressant hvordan transporttiden fordeler seg på de ulike transportmidlene, opptatt av om jeg rekker hjem til middag.</p> <p><u>Pendlerparkeringsplasser på vestsiden</u> Mot vest og nord har Bane NOR kontorer i brakker og ansattparkering. Jeg antar Bane NOR sine ansatte kan ta toget til jobb? Disse funksjonene bør i så fall kunne flyttes til nye Skoppum stasjon for å frigjøre plass til pendlerparkering. Innkjøring kan skje fra nord (ved prix). Det gjør det mulig å komme via Frodeåstunellen og antall kryssninger over planovergangen reduseres. Ved å flytte hovedtyngden av trafikken hit, reduseres også belastningen for de nærmeste naboene på østsiden.</p> <p><u>Hovedsporet på vestsiden</u> Hovedsporet bør ligge på vestsiden. Dette er den siden bussen stopper på i dag og det vil fremdeles være den siden bussen stopper på dersom busstasjonen flyttes. Dette er også sentrumssiden og dermed vil det være mest fottrafikk fra denne siden.</p>	<p>Bane NOR jobber for å forbedre togtilbudet til Tønsberg og overføre trafikk som i dag skjer med bil hele veien til f.eks Oslo. Fylkeskommunen og kommunen jobber for å forbedre reiser videre lokalt fra stasjonen.</p> <p>Bane NORs brakkerigg har tillatelse til å stå til 2026. Etter dette vil Bane NOR ønske at kommunen kan avklare arealbruken.</p> <p>Angående planlegging av parkering i knutepunkter vises til kap 1.2.</p> <p>Tas til følge. Bane NOR vil se på en løsning for privatbilene nord på vestsiden. Jmf kap Feil! Fant ikke referansekilden..</p> <p>På dobbeltsporet blir det høyrekjøring som hovedprinsipp. Tog som vender stopper på midtplattformen. Togene vil derfor i liten grad kunne gå fra en «hovedplattform» i begge retninger.</p>
--	--

11	Eirill Gusland, Harbitzgate 1	Bane NORs kommentarer
	<p>Innvending mot at boligområdet i Frodeløkka hvor det er tenkt adkomst til og fra pendlerparkeringsplassen og hvor det også kommer til å bli av-/på stigning med folk som blir kjørt til/fra togstasjonen ("Kiss and ride" og drosjer) blir brukt til dette formålet. Det er i dag altfor mye trafikk i gatene og det kommer til å bli en god del mer etter at stasjonsområdet blir ferdig med flere spor, spesielt pga spor 4 på østsiden.</p> <p>Gatene som blir berørt av planforslaget er:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erlandsens gate - Harbitz gate - Frodegaten - Delvis Hougens gate og Grønvolds gate. <p><u>Her er to forslag i prioritert rekkefølge:</u></p>	<p>Pendlerparkeringsplassen opprettholdes omtrent slik som i dag, dette er ikke en endring som fører til økt trafikk.</p> <p>Trafikken over Tønsberg stasjon er allerede høy og innføringen av nye avganger vil ikke føre til umiddelbar økning i trafikken til stasjonen. Samtidig planlegges det flere andre tiltak for å redusere andelen biltrafikk til stasjonen jmf kap 1.2 og Feil! Fant ikke referansekilden..</p> <p>Bane NOR ønsker ikke på- og avstigning på østsiden og vil ikke tilrettelegge for dette. Jmf kap 1.3.</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 17 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>1. Rundkjøring i Halfdan Wilhelmsens allé krysset med inn- og utkjøring til pendlerparkeringen.</p> <p>2. Inn-og utkjøring til pendlerparkeringen og til "Kiss and ride" og drosjer via Erlandsens gate.</p> <p>Grunner til at planforslaget burde løses på en bedre måte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Viktig å unngå mye trafikk i et boligområde hvor det bor barnefamilier og er lekeplass, slik at folk har lyst til å bo der og vil trives. Da vil det også være attraktivt for barnefamilier i fremtiden. Det er i dag ekstremt mye trafikk i høy fart, spesielt i Erlandsens gate, Harbitz gate og Frodegaten. <u>Tiltak:</u> fartshumper i Erlandsens gate, Harbitz gate og Frodegaten. • Siden spor 4 til/fra Oslo (og senere til/fra Skien) kommer til å bli på østsiden vil det i tillegg bli mye mer trafikk i Frodeløkka pga "Kiss and ride" og drosjer. Da blir det både enklere og kortere for alle som kommer fra østsiden å kjøre ned Erlandsens gate enn å kjøre rundt til Vestsiden. • Inn/utkjøringen Stenmalveien - Eckerbergs gate er i dag veldig kronglete og vil derfor mest sannsynlig ikke bli brukt like mye. Svingen er veldig trang og krapp, og lyskrysset i Eckerbergs gate - Farmandsveien gjør det også mindre attraktivt å kjøre den veien for å komme til hoved innkjøringen på vestsiden. • Det er vanskelig og uoversiktlig (pga biler, syklende og fotgjengere) å komme ut av sidegatene Harbitz gate, Frodegaten og Hougens gate, spesielt hvis man skal fra Harbitz gate mot Eik eller Frodegaten/Hougens gate mot Slottsfjellet, dette kan skape farlige situasjoner og køer. • Viktig å unngå farlige kryss og overganger for gående og syklende hvor det er og kommer til å bli mye trafikk (se tegning og forklaring på side 2). <u>Tiltak:</u> gangfelt • Det er behov for utbedring i Halfdan Wilhelmsens allé krysset og dette kan løses med f.eks en rundkjøring for mye bedre flyt til sykehuset, Stenmalveien, over togovergangen og til/fra pendlerparkeringen. Ved å bygge en tunnel under bakken til tog med bilvei over unngår man bommer og trafikkstans ved togovergangen. 	<p>Forslagene til endring er utenfor planområdet for ombygging av stasjonen. Ligger på fylkeskommunens og kommunens ansvarsområder- Bane NOR foreslår at innspillene fremme til eventuell framtidig regulering av området rundt stasjonen.</p> <p>Bane NOR vil oppfordre kommunen til å følge opp trafiksikkerheten i kommunale gater jmf kap 1.3.</p> <p>Bane NOR forstår bekymringen for at trafikken rundt stasjonen kan øke. Dette må følges opp med tiltak i fremtiden og en helhetlig utvikling av knutepunktet jmf pkt 1.1.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Både Bane NOR og fylkeskommunen er enige i at det ikke er ønskelig med økt trafikk i disse gatene som skal svinge ut i Stenmalveien.</p> <p>Tas til orientering. Bane NOR vil se på muligheten for å markere fotgjengerkryssingen.</p> <p>Fylkeskommunen er eier og forvalter av fylkesveiene og må se på utformingen av dem.</p>
---	--

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 18 av 25
--------------------------------------	---	---

<ul style="list-style-type: none"> Løsningen med rundkjøring vil ikke berøre et boligområde og siden Tønsberg kommune eier tomten hvor det kan bygges en rundkjøring og hvor det allerede er parkering blir det både enklere, mindre kostbart og samtidig blir ikke et boligområde berørt. På grunn av mye støy i tomrommet mellom næringsbygget og Lerches gate 8 burde støyskjermen være helt til næringsbygget med "Såpa". Den burde i tillegg være så lang som mulig bort til jernbanebrua over Eckerbergs gate. Viktig at den er sammenhengende. Se kart på neste side. 	<p>Nedgravde løsninger har vært vurdert, men frarådes på grunn av kostnader og dårlige grunnforhold. Det vil kunne ses på flere muligheter for planovergangen jmf pkt 1.4.</p> <p>Kommunen må vurdere formålet med eiendommen.</p> <p>Tas til orientering. Bane NOR forholder seg til støyretningslinjen og beregninger av støy i Støyrapporten [5]. Disse viser at det ikke er behov for støyskjerm i dette området.</p>
--	---

12	Terje Børresen – Holsts gate 1	Bane NORs kommentarer
	<p>Spor 4 med flere avganger i timen kommer vesentlig nærmere boligene i Lerches gate enn det sporet som benyttes i dag, derved blir også støyen høyere. Børresen ønsker derfor at støyskjermen forlenges forbi Holsts gate. Dette av to grunner: åpenbart p.g.a støyreduksjon – samt å holde det brune støvet fra toghjul og bremses inne på Bane Nord's område. Her er det også planlagt en sporskifter. Det finnes forøvrig en støyskjerming på nordsiden av jernbanebroen (nordsiden av Eckersbergs gate) på tross av at boligen er lengre unna.</p> <p>Bane Nor er oppmerksom på at grunnen i området i stort er leire med kun et tynt lag matjord. Det betyr særlig omsorg for drenering under graving og utbygging av diverse vannledninger. (her er ledningsnett ikke dimensjonert til å håndtere vannmengden ved kraftig regn. Vestfoldbanen ønsker midlertidig erverv av Børresens hage. I det gjeldende arealet er det både hovedkran/inntak og septikk/kloakk. Det er nylig gjort utbedringer for drenering for hanskes med større nedbørsmengder. Børresen ønsker å få presentert en plan for arbeidet og en befaring på stedet.</p>	<p>Tas til orientering. Bane NOR forholder seg til støyretningslinjen og beregninger av støy i Støyrapporten [5]. Disse viser at det ikke er behov for støyskjerm i dette området.</p> <p>Bane NOR kjenner grunnforholdene og vil kontakte grunneiere ifm gjennomføring av anleggsarbeidene.</p>

13	Martin Hay	Bane NORs kommentarer
	<p>Kommentar til UVB-72-A-10111 Planbeskrivelse.</p>	<p>Som beskrevet i kap 1.1 er dette tiltaket innføring av dobbeltsporet</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 19 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Generell kommentar: I utkastet til NTP 2022-33 foreslås det reduserte ambisjoner for utbygging av det ytre intercity nettverket. Målsettingen om 2 tog pr time opprettholdes, men ambisjonene om dobbeltspor hele veien til henholdsvis Skien, Lillehammer og Halden droppes. For Vestfoldbanen er det mest sannsynlige scenariet at det bygges dobbel/kryssningsspor Stokke-Sandefjord men at strekningen Tønsberg-Stokke forblir slik den er i dag. Konsekvensene av dette er ikke tilstrekkelig belyst i planbeskrivelsen.</p> <p>I planbeskrivelsen 4.6 vises det til at ERTMS vil kunne fører til kortere nedetid for bommene ved Planovergang Halfdan Wilhelmsens allé. Det som imidlertid ikke kommuniseres er at det er et mål å doble antall togavganger. Konsekvensene av flere togavganger sørover er ikke belyst.</p> <p>Planbeskrivelsen «6.7 Trafikale vurderinger» legger til grunn at ferdsel til stasjonen i 2030 vil fordele seg prosentvis likt på personbil, kollektivt og gang/sykkel som i 2019. Det finnes ingen henvisninger til planer for økt kollektivandel for Tønsberg byområde med målsetting om at all trafikkøkning skal skje med kollektivt eller gange/sykkel.</p> <p>All kollektivtransport fra Tønsberg Øst (kommunens mest folkerike områder) går over planovergangen Halfdan Wilhelmsens allé. Flere togavganger Stokke-Tønsberg, vil vesentlig forringe regulariteten for buss.</p> <p>Eneste realistiske (med realistiske kostnadsrammer) mulighet for å løse trafikkproblemene med jernbane som krysser Halfdan Wilhelmsens alle, er å lede trafikken (buss) i bro/rampe over toget. Dette kan skje på flere måter. F.eks ved at trafikken føres fra krysset Halfdan Wilhelmsens allé/Stemalen over stasjonen og inn ved krysset Grev Wedels gate/Jernbanegata. Planen for ombygging av stasjonen må også omfatte planer for slike tiltak.</p>	<p>fra nord med digitalt signalanlegg ERTMS på Tønsberg stasjon. Det er ikke en del av tiltaket å planlegge strekningen sør for Tønsberg eller vurdere andre stasjonsplasseringer. Tønsberg stasjon slik den bygges om kan inngå i et fullt utbygd dobbeltspor. Dette er beskrevet i konseptdokumentet for InterCity [3].</p> <p>Som beskrevet i kap 1.4 og planbeskrivelsens pkt 6.7 er det ikke planlagt flere avganger over planovergangen før Stokke - Sandefjord er ferdigstilt.</p> <p>I planbeskrivelsens punkt 2.3 er det henvist til kommunens klimaplan som har konkrete mål for økning i kollektiv gange- og sykkelandel. Det pågår som nevnt i planbeskrivelsens pkt 2.7 planlegging av forbedring av kollektivtilbudet til stasjonen i regi av Bypakken. Kommunen har vedtatt å flytte kollektivterminalen til stasjonen og utarbeidet mobilitetsplan i 2021 [6].</p> <p>Det planlegges ikke flere avganger over planovergangen som følge av oppgradering av stasjonen.</p> <p>Bane NOR har tett dialog med kommunen og fylkeskommunen som veieier over planovergangen i planleggingen. Det vil være flere løsninger for planovergangen i framtiden som må utredes i samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunen og Bane NOR</p>
--	---

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 20 av 25
--------------------------------------	---	---

Anbefaler at endringene som skal gjøres ved Tønsberg togstasjon allerede nå i 2022 - 2025 legger til rette for at togene videre sydover mot Stokke, Torp osv, enten i enkelt - eller dobbeltspor, kan gå under (evt noe opphevet) Halfdan Wilhelmsens alle, og videre i «sløyfa» og ut til Kjelle. Derfra bør det være dobbeltspor over jordene til Auli, og så bør toget gå videre sydover under Bjellandsåsen (dvs utenom Semsbyen) og videre sydover mot Stokke og Torp flyplass.	Dette prosjektet fullfører dobbeltsporet fra Drammen inn på Tønsberg stasjon jmf. kap 1.1. Bane NOR har ikke fått i oppdrag av departementet og direktoratet til å jobbe med strekningen Tønsberg-Stokke på nåværende tidspunkt.
--	--

15	Gaute Nordbotten	Bane NORs kommentarer
<p><u>Pendlerparkeringen på vestsiden av stasjonen</u> Pendlerparkeringen på vestsiden av sporområdet er viktig for oss som bor i Færder kommune da vi slipper å passere planovergangen i fylkesveg 325 i Halfdan Wilhelmsens allé. Det vil bli en vesentlig ulempe på ettermiddagen og måtte stå ytterligere i kø for å komme hjem. Når ny Horten stasjon åpner, forventer jeg at en hel del av de som i dag kjører til Tønsberg stasjon, vil kjøre til Horten stasjon. Jeg tror derfor ikke de tallene som er lagt til grunn for hvor bilistene kommer fra, vil være riktige etter 2025. Jeg foreslår at pendlerparkeringen på vestsiden beholdes og at dette innarbeides i reguleringsplanen. Det er også viktig at pendlerparkeringen opprettholdes i byggeperioden.</p> <p><u>Midlertidig bru over fylkesveg 325 - planovergangen i Halfdan Wilhelmsens allé</u> Det bør reguleres inn midlertidig bru over fylkesveg 325 Halfdan Wilhelmsens allé der planovergangen nå ligger, og det må sikres med rekkefølgebestemmelser at brua er på plass før det fjerde sporet åpner. Det framgår tydelig av dokumentene at overgangen er problematisk, og det er stadig omtaler av uønskede hendelser i lokalpressen. Jeg er klar over at det vil bli gjort noe med overgangen dersom strekningen fra Tønsberg og sørover skal bygges ut og foreslår derfor en midlertidig bru. Norge har god kompetanse på midlertidige bruer og etter hva jeg har forstått, inngår Bane NOR i dette samarbeidet. Fram til at bru er på plass, bør Bane NOR påvirke Vestfold og Telemark fylkeskommune til å endre skiltingen slik at trafikk mot Horten ikke blir skiltet over planovergangen. Det er raskere, sikrere og mer komfortabelt å kjøre fylkesveg 308, E18 og riksveg 19 fra Tønsberg til Horten framfor fylkesveg 325.</p> <p><u>Bussforbindelse til stasjonen</u> Ikke enig i at det er kort veg fra stasjonen til bussterminalen. Krevende dersom man har bagasje. Slik rutetidene er lagt opp i dag, er det dessuten slik at bussen akkurat har gått når man kommer fra toget.</p>		<p>Parkering må avveies mot andre behov i området. Det vises til kap. 1.2.</p> <p>Det er i tråd med målsettingen at færre skal kjøre privatbil fram til stasjonen.</p> <p>Det er ikke en del av dette prosjektet å se på planovergangen, det vises til kap 1.4. Det vil ikke være vesentlig forskjell å kjøre Eckersbergs gate eller planovergangen. Det vil være kortere gangtid fra parkering på østsiden da tog vil gå fra spor 4 mot Oslo.</p> <p>Bane NOR er enig i at planovergangen må vurderes når trafikken øker og at mye kan gjøres ved å kanalisere trafikken eller gjøre tiltak andre steder på veinettet. Jmf kap 1.4.</p> <p>Kommunen og fylkeskommunen planlegger å flytte kollektivknutepunktet til stasjonen. Bane NOR forventer at dette følges</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 21 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>BaneNOR bør påvirke fylkeskommunen slik at alle bussene går via stasjonen og at rutetidene samkjøres slik at ventetidene ikke blir for lange. I periodene med timesavganger på tog og buss, er det 55 minutter å vente. Pendlere fra Færder bruker bil til stasjonen siden det ikke går buss tidlig nok.</p> <p><u>Overflater på plattformer, gang- og sykkelveger, fortau og øvrige gangarealer utendørs</u> Det bør legges opp til jevn asfalt på overflater for gående og ikke noe form for belegningsstein, grus eller annet humpete dekke. Veldig mange togpassasjerer har med trillekoffert, og det fungerer absolutt best på jevnt asfaltunderlag. Jeg ser det er lagt opp til snøsmelteanlegg på plattformene. All erfaring tilsier at slike anlegg blir slått av etter kort tid på grunn av energiforbruk/kostnader. Det bør derfor også legges opp til god tilkomst for brøyting og robuste løsninger som tåler kraftig brøyteutstyr. Et kraftig brøyteutstyr vil kunne holde snøsålene tynne, og det vil fort bli bart når sola står på.</p> <p><u>Sykkelparkering</u> På grunn av risikoen for sykkeltyveri, er det mange som ikke sykler til stasjonen. Det er ikke tilstrekkelig med tak og bøylor for å unngå dette. Det blir til og med stjålet sykler i den innelåste sykkelparkeringen. Det må derfor anordnes sykkelparkering med enkeltrom for hver sykkel slik det er andre steder i Tønsberg.</p>	<p>opp med økt frekvens på bussene. Hyppigere togavganger letter overgangen. Jmf kap 1.2.</p> <p>Det legges opp til asfalt på stasjonen med taktile ledelinjer.</p> <p>Snøsmelting vil foregå med væske fra fjernvarme og vil bli vedlikeholdt.</p> <p>I reguleringsplanen settes det av arealer til sykkelparkering. Anlegg for sikker sykkelparkering er en del av driften av stasjonen som Bane NOR Eiendom har ansvaret for.</p>
--	--

16	Lisabeth Ravn og Andre Joachim Lerchesgate 4	Bane NORs kommentarer
	<p><u>Ny vei i Lerches gate</u> Dårlig kvalitet av veien, vi sendte bilder og ba om reparasjon for 2 år siden, som er full av hull. Veien bør møte hvitt stakittgjerde i Lerches Gate 4 for å maksimere plass til ønsket areal kommunen ønsker å erverve fra vår eiendom.</p> <p><u>Åpne tilgang mellom tog og Lerches Gate</u> For øyeblikket er tilgang til stasjonen vanskelig for lokale innbyggere, som må gå helt til utkanten i begge retninger for å få tilgang til stasjonen. Det ville være tryggere og hyggeligere for folk som går (ikke få dem til å bruke biltunnelen). Trær/kratt kan erstattes med park og utbedret sti/gangvei til stasjon for gående. Gjenopprett tunnelen slutten av Lerches Gate og foreta anti-graffiti-kontrolltiltak</p> <p><u>Liten gangvei til stasjon fra Lerches Gate</u></p>	<p>Lerches gate blir opparbeidet helt på nytt med ny veioverbygning. Eksisterende VA-anlegg i den innerste delen av veien vil bli skiftet ut.</p> <p>Undergang ved Lerches gate er vanskelig og svært kostbart å etablere pga dårlige grunnforhold. BN vil følge opp med tiltak mot graffiti.</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 22 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Mange bruker denne for å komme til togstasjonen, gå tur med hundene, trene, gå på kjøpesenter osv. Er for smal, mørk om natten, blir gjørmete, ujevnt underlag. Gangstien er tilgjengelig da vi selv har drevet vedlikehold for å hindre voksende trær/planter på tvers av stien. Bør være egnet for sykler, barnevogn og rullestol / funksjonshemmede.</p> <p><u>Ny støttemur på Lerches Gate bør utformes for å være anti-graffiti:</u> Hele jernbanestasjonsområdet er dekket av stygg graffiti, som devaluerer eiendommene i området. F.eks. Vegg overfor Lerches Gate 4 har blitt 'merket' mange ganger og krever konstant vedlikehold av oss som bor her. Hva kan bli gjort? Lys? Overvåknings kamera? Plantevegg? Spesielt antilakkbelegg?</p> <p><u>Støyskjerm</u> Det er viktig for oss i Lerches gate 4 at ny støttemur og støyvegg ikke hindrer sollys til vår eiendom. Vi liker vår utsikt og at vi har sollys hele formiddagen, ettermiddagen og kvelden om sommeren. Vi liker å kunne se over togsjennene fra huset vårt til himmelen og bygningene på andre siden. Støy er ikke et stort problem, togene går forbi bare på noen sekunder. Største delen av døgnet er det ingen tog. Vi synes til og med det kan være hyggelig å se togene som går forbi. Vi er veldig redd for å ende opp med å se rett i en høy, mørk vegg som vil hindre utsikt og lys til vår hage og bolig. Det vil gi vår eiendom lavere verdi og mindre glede av hagen/huset. Kan øvre del av veggen f.eks. være glass? Vi har sett dette på lignende støyvegger.</p>	<p>Gangvegen langs sporet sørover fra Lerches gate blir oppgradert som en del av planen.</p> <p>Bane NOR jobber aktivt mot graffiti. Det benyttes forbehandling av vegger som forenkler fjerning.</p> <p>Tas til orientering. Bane NOR forholder seg til støyretningslinjen og beregninger av støy i Støyrapporten [5]. Disse viser at det er behov for støyskjerm i dette området. I dette tilfellet skal støyskjerm være absorberende og kan ikke utformes i glass. Bane NOR benytter unntaksvis glass i skjermer fordi det er krav til styrke og holdbarhet.</p> <p>Sol skygge analyse viser at det ikke blir vesentlig mer skygge i haven til eiendommen.</p>
---	---

18	Grethe Bakke Nielsen og beboerne i Stenmaveien 8	Bane NORs kommentarer
Vi protesterer på at hekken bør fjernes som skissert i illustrasjon mottatt fra Bane Nor.	Etter vår oppfatning er krysset Erlandsens gate/Stenmalveien stort og oversiktlig til trafikken på Stenmalveien, både i forhold til biler, syklistene og gående. Stenmalveien er uansett en forkjøringsvei og vil dermed utgjøre vikeplikt for all trafikk som kommer ut fra Erlandsens gate. Fortauet på Stenmalveien er også veldig bredt. I forhold til flere andre utkjørsler i Tønsberg kommune framstår ikke dette krysset som uoversiktlig. Vi kan ikke helt forstå problemet slik som skissert. For oss	<p>Bane NOR beklager at det er nødvendig å fjerne hekken.</p> <p>Det er nødvendig å etablere frisikt over eiendommen i anleggsperioden. Bane NOR har fått pålegg om dette fra Vestfold fylkeskommune. Frisikt skal følge vegnormalenes krav. Frisikten gjelder også fortauet, spesielt på grunn av syklistene som vil ha</p>

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 23 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>virker dette mer som en teoretisk problemstilling enn det det faktisk er. Er det gjort befaring her?</p> <p>Det å fjerne hekken, slik planene skisserer, vil utgjøre et stort inngrep i hagen vår, og ødelegge den private sfære som vi har der. Hekken som nå omgir bygningen i Stenmalveien 8 er med å forme eiendommens karakter, og ved foreslåtte inngrep kan dette gi betydelig verdiforringelse på eiendommen ved evt. salg av leilighetene. Videre, hadde vi i løpet av 2022 planlagt å sette opp en hagebod / drivhus-sommerstue i den delen av hagen opp mot der det nå ønskes å fjerne hekken. Hvis hekken blir fjernet ødelegger dette helt våre planer. Hekken, slik den er i dag er av stor betydning for oss. Den utgjør reduksjon av trafikk støy, sikrer oss et privat uteområde, hindrer innsyn og annen inntrengning av fremmede i hagen.</p> <p>Vi mener at de tiltak som skisseres må revurderes.</p>	<p>vikeplikt for trafikk fra Erlandsens gate.</p> <p>Bane NOR vil erstatte hekken og plante ny hekk etter anleggsperioden.</p> <p>Bane NOR vil i forbindelse med avtale om arealet tilby tiltak som kan ta vare på den private uteplassen, f.eks. midlertidig hekk eller annen skjerming.</p> <p>Bane NOR vil gi kompensasjon for ulempene for grunneier.</p>
---	---

17	Jussi Flemming Biørn / Naboer Erlandsensgate	Bane NORs kommentarer
<p>Det synes totalt urimelig at all tungtrafikk i forbindelse med utbyggingen skal gå i en smal enveis kjørt gate i 3 år når det er mulig å fordele den trafikken på to gater. Vi som bor i Erlandsensgate vet hva slags belastning tungtrafikk medfører for oss som bor her. Det, etter mange år med busstrafikk til oppstilling og vaskeplasser.</p> <p>Dessuten tror jeg ikke dere har vurdert tilstrekkelig seriøst de trafikale og farlige situasjoner som vil oppstå ved at tunge kjøretøyer skal inn fra og ut til Stenmalveien over en lang periode i den mest trafikkerte tiden på døgnet. Hva gjør dere når bommene på jernbanen og trafikken står nedover og deres biler skal inn og ut fra den gaten som ligger nærmest? altså som først blir blokkert. Stenmalveien er en sterkt trafikkert gate med busser, yrkesbiler, privatbiler, syklende inkludert sparkesykkel og gående. Mange av disse, utenom bussene, benytter også Erlandsensgate.</p> <p>Tunge lastebiler som skal ut i Stenmalen og inn fra Stenmalen på ett punkt vil skape store trafikale problemer og potensielt farlige situasjoner. Det er ikke uten grunn at disse små gatene er enveis kjørte. Det er gjort også pga. inn og utkjøring til eiendommene.</p> <p>Dere mener at belastningen blir på færre husstander om dere konsentrerer all trafikken til en gate. Har dere i det hele tatt vurdert at om dere hadde brukt Harbitzgate og</p>	<p>Bane NOR har forståelse for ulempene. Tiltaket er nødvendig og tidsbegrenset. Det vises til kap 1.5.</p> <p>Anleggstrafikken er inngående vurdert av fylkeskommunen, kommune og Bane NOR. Det er valgt en løsning som gir minst mulig ulempe for beboerne i området. Erlandsens gate har kortest mulig kjøreavstand i boligområdet og har færre gjenboere.</p> <p>Anleggsarbeidet skaper ikke vesentlig trafikkmengde og vil ikke påvirke trafikkbilde i særlig grad. Dette er nokså normal trafikk for bygater og en må påregne noe kø når det er mye trafikk.</p> <p>Harbitz gate er smalere, har boliger på begge sider og gir vesentlig lengre distanse som berører flere</p>	

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 24 av 25
--------------------------------------	---	---

<p>Erlandsensgate slik kjøremønsteret er i dag vil dere lage færre potensielle farlige trafikale situasjoner, mindre støy og belastning for beboere i Erlandsensgate og fått forståelse av alle som bor i hele området.</p> <p>At dere må fjerne hekker og forstøtningsmurer på to eiendommer i Stenmalveien og i tillegg fjerne gateparkering i Erlandsensgate viser jo at dere prøver å bøte på trafikale utfordringer. Men det fjerner ikke problemene og farepotensialet. Vi ber dere innstendig om å revurdere planene deres å benytte både Erlandsensgate og Harbitzgate.</p>	<p>boliger. Det ville være tilsvarende behov for å fjerne hekken i Harbitz gate for å gi tilstrekkelig sikt.</p> <p>Etablering av frisikt og fjerning av gateparkering er midlertidig tiltak. Fjerning av gateparkering gir et helt ekstra kjørefelt og er et relativt enkelt tiltak uten større konsekvenser.</p>
---	--

19	Stiftelsen gamle Tønsberg	Bane NORs kommentarer
<p>Overordnet sett er vi svært godt fornøyd med Planbeskrivelsens fremstilling av dette viktige moderniseringsprosjektet, som har svært stor betydning for byen; dens innbyggere, næringslivet og besøkende til vår gamle by.</p> <p>Vi setter særlig pris på:</p> <ul style="list-style-type: none"> • at planen omfatter en «totalfornyelse» av det jernbanetekniske anlegg med tilhørende innretninger, slik at stasjonen og området vil fremstå som en mer samlet estetisk og funksjonell enhet. • det bevisste hensynet til den eldre bebyggelse i nærområdet, som midlertidig kan bli berørt i anleggsfasen, herunder også involvering av eiendommens eiere. • at dagens stasjonsbygg ikke inngår i tiltaket, mens det forutsettes at de nye elementene forholder seg til dette bygget på samme måte som dagens. • tiltaket som vil gi noe reduserte ulemper for de tog som skal krysse Halvdan Wilhelmsens alle. • den oppgraderte adkomst/tilgang til stasjonsområdet fra øst, og de planlagt bedredepareringsdørholdene. • at «landkarene» på dagens jernbanebru over Eckersbergs gate fortsatt blir bevart og rehabilitert. • at mye av den grønnstrukturen som finnes innenfor planområdet opprettholdes og rehabiliteres med stedsegen vegetasjon etter anleggsperioden. • at anleggsvirksomheten er planlagt slik at togtrafikken hindres i minst mulig grad. <p>Forøvrig vises til tidligere hørings svar til oppstart av planarbeidet, dat. 17.12.2020.</p>	<p>Tas til orientering.</p>	

Vestfoldbanen Barkåker - Tønsberg	Merknadsdokument Reguleringsplan Tønsberg stasjon	Dok.nr: UVB-72-A-90004 Rev. nr.: 00A Dato: 01.03.2022 Side: 25 av 25
--------------------------------------	---	---

4 REFERANSER

- [1] Bane NOR 2021, Stasjonshåndboka;
<https://www.banenor.no/leverandor/krav-og-sikkerhet/regler-rutiner-sirkularer-og-soknader/stasjonshandboka/>
- [2] Bane NOR 2020, Parkeringsstrategi for vestfoldbanen;
<https://www.banenor.no/contentassets/3a3630357184416584f44d1460de5250/parkeringsstrategi-for-vestfoldbanen.pdf>
- [3] Bane NOR 2016, Konseptdokumentet for InterCity;
<https://www.banenor.no/contentassets/54b785617e5f40cd83c885f66434f677/konseptdokument-for-ic-strekningene-rev-02a.pdf>
- [4] Bane NOR 2021, Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg – UVB-72-A-10111 Planbeskrivelse Tønsberg stasjon
- [5] Bane NOR 2021, Vestfoldbanen Barkåker-Tønsberg – UVB-72-A-10065 Fagrapport Støy
- [6] Tønsberg kommune 2021; Mobilitetsplan; <https://www.tonsberg.kommune.no/tjenester/plan-bygg-og-eiendom/kommuneplan-og-andre-planer/mobilitetsplan-for-tonsberg-sentrum/mobilitetsplan-for-tonsberg-sentrum-vedtatt-08-09-21/>
- [7] Bane NOR 2022, Fagnotat Overvannshåndtering Tønsberg stasjon UVB-72-A-10086
- [8] Innsendte merknader til høring av reguleringsplan Tønsberg stasjon