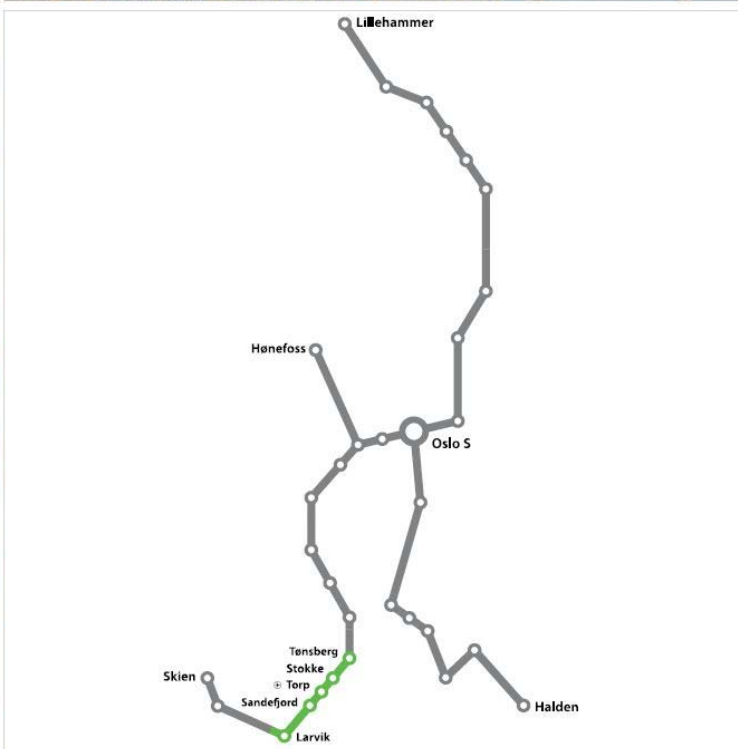


# Merknadsdokument Vervingen

I Sandefjord og Larvik kommuner  
Dobbeltspor Stokke - Larvik  
InterCity Vestfoldbanen

Oktober 2017



# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>FORORD</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>ENDRINGER I PLANPROGRAMMET</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>ERVERV AV GRUNN OG RETTIGHETER</b> .....	<b>6</b>
4.1	REGULERINGSPLANENE GIR GRUNNLAG FOR GRUNNERVERV .....	6
4.2	ERVERV AV HEL EIENDOM .....	6
4.3	ERVERV AV DEL AV EIENDOM.....	6
4.4	GRUNNUNDERSØKELSER .....	7
<b>5</b>	<b>OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER</b> .....	<b>8</b>
5.1	MYNDIGHETER .....	8
5.2	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV .....	8
5.3	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	8
<b>6</b>	<b>OPPSUMMERING AV INNKOMNE MERKNADER</b> .....	<b>9</b>
6.1	MERKNADER FRA NASJONALE OG REGIONALE MYNDIGHETER .....	9
6.2	ORGANISASJONER OG NÆRINGSLIV .....	13
6.3	GRUNNEIERE OG BERØRTE PRIVATPERSONER.....	16
<b>7</b>	<b>REFERANSELISTE</b> .....	<b>20</b>
<b>8</b>	<b>VEDLEGG</b> .....	<b>21</b>
8.1	VEDLEGG 1 KOPI AV INNKOMNE MERKNADER .....	21



# 1 FORORD

Forslag til planprogram for kommunedelplanarbeidet for InterCity-strekningen Tønsberg – Larvik [1] var på høring og offentlig ettersyn i perioden 1. mars til 12. april 2017.

Bane NOR mottok innspill fra både Larvik kommune, Vestfold fylkeskommune, Direktoratet for mineralforvaltning, Norsk Bergforening, NHO med flere hvor det blir bedt om at en korridor over Verningen tas med i den videre utredningen.

På bakgrunn av disse innspillene har Bane NOR sett på muligheter for tilpasninger av en slik korridor og vurdert måloppnåelse. Bane NOR har konkludert med at en korridor over Verningen har tilnærmet lik måloppnåelse med de andre korridorene på strekningen. Etter dialog med kommunene og regionale myndigheter foreslår Bane NOR derfor å utvide forslag til planprogram med en ekstra korridor på strekningen Stokke – Larvik, kalt Verningenkorridoren.

Verningenkorridoren er beskrevet i et tillegg til planprogrammet og ble lagt ut på høring 21. august 2017 med frist for uttalelser 2. oktober 2017. Det har kommet inn 15 merknader ved høring av Verningenkorridoren. I dette merknadsdokumentet er samtlige merknader summert opp og kommentert av Bane NOR. Merknadene i sin helhet følger som eget vedlegg.

Flere av merknadene dreier seg om spørsmål om grunnerverv, verditap og erstatning. Merknadsdokumentet inneholder derfor et eget informasjonskapittel om erverv av grunn og rettigheter, se kapittel 4.

Bane NOR takker for alt engasjement og alle innspillene ved høringen av forslag til planprogram.



## 2 SAMMENDRAG

Av de totalt 15 innkomne merknadene, er fem fra nasjonale og regionale myndigheter og 10 fra privatpersoner, grunneiere, organisasjoner og næringsliv. Ingen av uttalelsene ber om at Verningenkorridoren ikke skal utredes selv om en rekke verdier og mulige uheldige konsekvenser påpekes. Innspillene legger vekt på informasjon til Bane NOR om blant annet nærmiljøet på Verningen, steinbruddene og steinressursene, landbruk og betydningen av det nye boligområdet for utviklingen av de nye regionale næringsområdene nær E18 i Larvik.

Bane NOR har ikke mottatt varsel om innsigelse knyttet til Verningenkorridoren fra myndigheter med innsigelsesrett.

Vestfold fylkeskommune minner om at Verningenkorridoren går gjennom kulturmiljøet som kalles Bommestad veiminne som omfatter hele Roligheten – Rauanområdet, og foreslår presiseringer til planprogrammet. Fylkesmannen i Vestfold viser til tidligere uttalelse om fare for betydelig tap av dyrket mark, om risiko og sårbarhet og om utfordringer i anleggsfasen som står ved lag også for Verningenkorridoren. Fylkesmannen viser også til at korridoren berører kjente forekomster av viktige naturtyper og et verdifullt landskapsområde, Roligheten – Rauan.

Både Direktoratet for Mineralressurser og Larvik Granite ber om grundig redegjørelse for konsekvenser for mineralressursene, og at det må foreligge gode grunner for eventuell båndlegging av ressursene. De påpeker at det er til dels stor forskjell i gjenværende driftstid og kvalitet på ressursene. Grunneierlaget i Tjølling ber om at det utføres kartlegging i områder som ikke allerede er vurdert for drift. Lundhs mener at Verningenkorridoren hensyntar det de oppfatter som drivverdige forekomster av larvikitt, mens en beboer påpeker at Håkestad steinbrudd ifølge søknad om tillatelse til virksomhet etter forurensningsloven er mange ganger større enn det uttaket som foregår i steinbruddet i Stålaker.

Larvik Granite og grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling etterspør krav til sikkerhetsavstander mellom jernbane og steinbrudd, og konsekvenser for brudd i drift. Dette er nødvendig for å kunne vurdere om jernbanetiltaket vil ha negativ effekt for driften av steinbruddene.

Verningen Vel mener det i lys av tidsperspektivet på drift av steinbruddene og jernbaneutbyggingen, og gjennom god samordning mellom steinindustrien og Bane NOR, bør finnes løsninger som gjør at traseen kan plasseres der hvor produksjonen pågår i dag, uten at større ressurser går tapt. Verningen Vel foreslår at steinindustrien og Bane NOR vurderer bruk av skrotstein til jernbaneutbyggingen.

Både Verningen Vel og beboere i området trekker fram nærmiljøanlegget Timbo som svært viktig for beboere i Verningen. Her finnes ski- og akebakke, gapahuk og bål plass, og det er flere merkede turløyper i området. Anlegget brukes både til rekreasjon og trening, samt lokale arrangementer.

Verningen Vel og flere beboere frykter at Verningen som boligområde vil bli mindre attraktivt, og at det igjen vil ramme industrietableringen ved Ringdalskogen – Amundrød. Beboere frykter store samlede støyulempere dersom de får både jernbane og steinbrudd tett innpå.

Vittersøbekken grøftelag og flere grunneiere er opptatt av konsekvenser for landbruket. De påpeker viktigheten av å beslaglegge minst mulig dyrket mark, unngå oppdeling og manglende atkomst til arealer, opprettholde kvalitet på jorda, dreneringssystem og vanningsanlegg. Flere grunneiere opplyser også om at det er påvist kvikkleire på deres eiendommer.

### 3 ENDRINGER I PLANPROGRAMMET

Det er ingen sterke motforestillinger til at Verningenkorridoren innarbeides i planprogrammet, men høringspartene peker på mulige ulemper for områdene som berøres. Bane NOR har derfor foreslått enkelte presiseringer.

Planområdet utvides til å dekke også Verningenkorridoren. Beskrivelsen i kapittel 3 i planprogrammet utvides slik at nærmiljøet på Verningen, herunder Timbo, og landskapsbildet Roligheten - Rauan og kulturmiljøet Bommestad veiminne nevnes.

I planprogrammets kapittel 4, om korridorer som skal utredes, legges Verningenkorridoren til:

- Verningenkorridoren via Kongegata
- Verningenkorridoren via Indre havn

Merknadene har tydeliggjort behovet for å presisere hvor de prissatte konsekvensene for steinindustrien skal omtales. Det vil bli presisert under tema naturressurser i planprogrammets kapittel 5, at de prissatte konsekvensene for steinindustrien ikke inngår i naturressurser, men under prissatte konsekvenser. Under tema naturressurser vil det også bli presisert at forhold for fordrøyning og drenering skal vurderes overordnet som en del av konsekvensutredningen.

I planprogrammet, kapittel 6 er merknader som kom inn ved høring av planprogrammet omtalt. En oppsummering av innspillene til tilleggshøringen skal innarbeides.



## 4 ERVERV AV GRUNN OG RETTIGHETER

### 4.1 Reguleringsplanene gir grunnlag for grunnerverv

Planprogrammet gir rammer for arbeidet med kommunedelplaner og konsekvensutredninger for det nye dobbeltsporet. Areal som inngår i de vedtatte kommunedelplanene båndlegges. Ønsker grunneier å iverksette søknadspliktige tiltak på sin eiendom som ligger innenfor båndlagt område, blir søknaden oversendt fra kommunen til Bane NOR for uttalelse. Bane NOR uttaler seg om tiltaket er i konflikt med planene for nytt jernbaneprosjektet eller ikke. Båndleggingen er ikke til hinder for vanlig bruk og vedlikehold av eiendommene

Neste planfase er reguleringsplan. Dette er en detaljert plan om hvor det nye dobbeltsporet skal gå innenfor den vedtatte korridoren. Reguleringsplanen viser, i tillegg til trasé for jernbanen, blant annet hvilke arealer som berøres og hvor det skal etableres for eksempel fyllinger, støyskjermer og anleggsområder. På samme måte som med kommunedelplaner, utarbeider Bane NOR reguleringsplaner og oversender til kommunene for politisk behandling. Direkte berørte grunneiere, offentlige etater og frivillige organisasjoner mottar reguleringsplanen på høring. Planen legges også ut i kommunens lokaler samt på nettsidene til Bane NOR og kommunen.

Det er først når reguleringsplanene er vedtatt at Bane NOR med sikkerhet vet hvilke eiendommer som eventuelt blir berørt og i hvilken grad. Den ordinære grunnervsprosessen tar utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan.

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

Bane NORs mål er å inngå minnelige avtaler som bygger på erstatningsrettslige regler. Det legges særlig vekt på likebehandling av alle berørte grunneiere, og at inngåtte avtaler bygger på de samme prinsippene. Ved grunnerv ytes normalt engangserstatning i form av et kontantoppgjør. Erstatningen skal gjenspeile grunneiers økonomiske tap, både for midlertidig og permanent avståtte arealer og/eller rettigheter. Dersom forhandling om minnelig avtale ikke fører fram, har Bane NOR anledning til å ekspropriere nødvendig grunn og/eller rettigheter med hjemmel i vedtatt reguleringsplan.

### 4.2 Erverv av hel eiendom

Forhandlinger om erverv av hel eiendom starter normalt rundt to år før anleggsstart. Boligeiendommer prioriteres. Erstatningen skal minimum dekke eiendommens markeds- eller bruksverdi. Ved avståelse av bolig eller eiendom er prinsippet at dersom erstatningen av markedsverdien ikke dekker nok til å holde eier skadesløs, skal erstatningen normalt dekke kjøp av eiendom med tilnærmet samme standard og type i samme område. Dette prinsippet kan også gjelde fritidsboliger, landbruks-eiendommer, industri og annen næring.

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

### 4.3 Erverv av del av eiendom

Grunneier skal ha erstattet sitt økonomiske tap som følge av at eiendommen blir mindre. Her inngår også rettigheter på gjenværende eiendom, f.eks. til atkomst og veg. Ved delavståelse vurderes det

økonomiske tapet som forskjellen mellom salgsverdien før og etter eiendomsinngrepet. For produksjonsarealer som jord- og skogbruk, knytter tapet seg normalt til tapet i avkastning (bruksverdien) fra de avståtte arealene. Tilsvarende for nærings- og industrieiendommer.

Der toget går nær eksisterende bebyggelse uten at det erverves areal fra eiendommen vil eventuelle krav om ulemperstatning bli vurdert opp mot tålegrensen i nabolovens § 2. Dette vil kunne føre til en økonomisk kompensasjon eller alternativt at Bane NOR gjennomfører avbøtende tiltak som medfører at tiltaket ikke lenger overskrider tålegrensen. Dette vil være gjenstand for en skjønsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle.

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

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

#### **4.4 Grunnundersøkelser**

Som en del av arbeidet med kommunedelplan med konsekvensutredning vil det bli gjennomført ytterligere grunnundersøkelser. Bane NOR vil gjøre grunnundersøkelser i alle faser fra planleggingen starter og frem til anleggsstart. Det undersøkes blant annet hva løsmasser består av, avstand til fast fjell, fjellkvalitet, sprekksoner og grunnvannsnivå. Bane NOR kontakter aktuelle grunneiere for å informere og innhente tillatelser til grunnundersøkelser. Dersom det oppstår skade eller økonomisk tap som følge av grunnundersøkelsene, vil dette bli rettet og/eller kompensert av Bane NOR.

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



## 5 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

### 5.1 Myndigheter

<b>Merknadsnummer</b> 201723772-	<b>Fra</b>	<b>Dato mottatt</b>
Regionale folkevalgte		
17	Vestfold fylkeskommune	04.10.2017
Statlige fagmyndigheter		
2	Statnett	01.09.2017
3	Direktoratet for mineralforvaltning	18.09.2017
5	Statens vegvesen	27.09.2017
18	Fylkesmannen i Vestfold	05.10.2017

### 5.2 Organisasjoner og næringsliv

<b>Merknadsnummer</b> 201723772-	<b>Fra</b>	<b>Dato mottatt</b>
4	Larvikadvokatene for Lundhs AS	15.09.2017
6	Verningen vel	28.09.2017
8	Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling	29.09.2017
9	Larvik Granite	01.10.2017
12	Vittersøbekken Grøftelag	01.10.2017

### 5.3 Grunneiere og berørte privatpersoner

<b>Merknadsnummer</b> 201723772-	<b>Fra</b>	<b>Dato mottatt</b>
7	Svein Arne Gusland	29.09.2017
10	Siv og Jens Tybring	01.10.2017
11	Kristin og Robert Bredvei	01.10.2017
13	Elin og Øystein Winnem	01.10.2017
14	Kristin og Ole Harald Monsen	02.10.2017



## 6 OPPSUMMERING AV INNKOMNE MERKNADER

### 6.1 Merknader fra nasjonale og regionale myndigheter

2	Statnett	Bane NORs kommentar
	Ingen merknader til planforslaget.	Bane NOR tar merknaden til orientering.

3	Direktoratet for mineralforvaltning	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"><li>DMF er positiv til at Verningenkorridoren også skal vurderes. Larvikitressursen er verdifull. Det må foreligge gode begrunnelser for båndlegging av denne typen mineralressurser.</li><li>Det vil være helt essensielt at det blir innhentet og vurdert nødvendig dokumentasjon for berørte forekomster i utredningsarbeidet. DMF forventer at det blir tatt kontakt med driverne for ytterligere informasjon og kunnskap.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>Bane NOR tar merknaden til orientering.</li><li>I utredningen av naturressurser, herunder mineralressurser, vil det bli redegjort for kjente ressurser som kan bli berørt av tiltaket. Bane NOR vil vurdere steinressursene og gjeldende planer i området. Det vil skje i et samarbeid med Direktoratet for mineralforvaltning, Regiongeologen, Norges geologiske undersøkelser (NGU) og steinindustrien.</li></ol>

5	Statens vegvesen	Bane NORs kommentar
	Den nye strekningen tar ikke opp i seg ytterligere utfordringer knyttet til veinettet enn hva som er omtalt i vårt brev datert 25.04.17.	Bane NOR tar merknaden til orientering.

17	Vestfold fylkeskommune	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"><li>Utvidelse av planprogrammet til også å omfatte Verningenkorridoren er i tråd med Regiongeologens anbefaling.</li><li>Verningenkorridoren går gjennom et av de 37 viktige kulturmiljøene i Vestfold, kalt Bommestad veiminne. Bommestad veiminne omfatter hele Roligheten – Rauan-området. Bommestadområdet har nasjonal verdi som veiminne. Dette er et av landets nøkkelområder til kunnskap om veihistorie. Området Roligheten- Rauan viser også gamle intakte landskaps- og bosettingsstrukturer, og har derfor unike kvaliteter.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>Bane NOR tar merknaden til orientering.</li><li>Bane NOR er godt kjent med de 37 kulturmiljøene. Disse verdiene utgjør deler av grunnlaget i arbeidet med å finne løsninger for jernbanen i området.</li></ol>

17	Vestfold fylkeskommune	Bane NORs kommentar
	<p>3. Området Roligheten- Rauan må omtales i forslag til planprogram. I forbindelse med utredningsarbeidet må områdets historiske dimensjon legges til grunn for landskapsforståelsen og være tema i utredning av landskapsbilde.</p> <p>4. Kulturminner og kulturmiljø er tema i planprogrammet og skal utredes. Det bør stå eksplisitt at temaene kulturminner skal kartlegges, verdisettes og konsekvensutredes, og at avbøtende tiltak skal beskrives.</p>	<p>3. Bommestad veiminne vil bli omtalt i planprogrammet.</p> <p>4. Planprogrammet ivaretar disse forholdene.</p>

18	Fylkesmannen i Vestfold	Bane NORs kommentar
	<p>1. Vi viser innledningsvis til vår uttalelse av 07.04.2017 ved planvarsling og offentlig ettersyn av opprinnelig planprogram. Våre merknader om fare for betydelig tap av dyrka mark, om risiko og sårbarhet og om utfordringer i anleggsfasen omfattet hele strekningen fra Tønsberg til Larvik. Disse kommentarene står ved lag også for Verningenkorridoren.</p> <p>2. Innenfor Miljødirektoratets kartdatabase Naturbasen er det registrert flere viktige naturtyper og artsforekomster i Verningenkorridoren enn i den mer sørlige korridoren som var gjenstand for høring i våren 2017. Først og fremst berører Verningenkorridoren forekomster av naturtypen edelløvskog, som generelt rommer et rikt biologisk mangfold.</p> <p>Nær Lågens østre bredd berører korridoren to områder med den utvalgte naturtypen hule eiketrær, som omfattes av forskrift om utvalgte naturtyper av 13.05.2011. Denne naturtypen er gitt særlig beskyttelse, kfr. Naturmangfoldloven § 53. Vi understreker at korridoren kan berøre andre forekomster av store/hule eiketrær som så langt ikke er registrert i våre databaser. I denne forbindelsen viser vi til statusrapporten Naturtypekartlegging i Larvik 2008 – 2012, Asplan Viak 2014.</p> <p>3. Minner om at det påhviler tiltakshaver å gjøre nødvendige tilleggsundersøkelser der hvor eksisterende registreringer er mangelfulle, kfr. § 17 andre ledd i forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven av 21.06.2017. Minner om at det er ønskelig å utrede krysningspunkt for hjortevilt og småvilt.</p> <p>4. Verningenkorridoren krysser et verdifullt landskapsområde i kategorien Helhetlig kulturlandskap, området Roligheten – Rauan. Det ligger an til konflikt med dette landskapsområdet, som minimum anses å ha stor regional verdi som kulturlandskap. Det bør arbeides for å redusere konfliktnivået gjennom å optimalisere lokalisering av traséen, evt. velge luftige viadukter gjennom deler av landskapsområdet. Når det gjelder strekningen fra Himberg – Rauan antar vi at det gjennom optimalisering av horisontal- og vertikalprofilen er mulig å oppnå</p>	<p>1. Merknadene i FMVEs uttalelse fra april vil ivaretas ved revisjon av planprogrammet.</p> <p>2. Naturbase er en viktig kilde i arbeidet med konsekvensutredningen. Bane NORs utredere kjenner godt til naturtype-registreringene i Larvik.</p> <p>3. Planarbeidet skal tilfredsstillе Forskrift om konsekvensutredninger. Hensynet til hjortevilt går også fram av høringsutkastet til planprogram.</p> <p>4. Roligheten – Rauan er et av de kjente og viktige kulturlandskapene i Vestfold. Området er i RPBA også angitt som et svært viktig landskap. Disse verdiene utgjør deler av grunnlaget i arbeidet med å finne løsninger for jernbanen i området.</p>

18	Fylkesmannen i Vestfold	Bane NORs kommentar
	<p>akseptabel landskapsvirkning av tiltaket.</p> <p>5. Også kryssingen av Numedalslågen fordrer nøye vurdering og optimalisering for å redusere konflikt med landskapsverdier her.</p> <p>6. Når det gjelder utredning og visualisering, anbefaler vi at Bane NOR benytter avanserte tredimensjonale terrengmodeller i kombinasjon med gode billedata.</p> <p>7. Verningenkorridoren krysser betydelige arealer av fylldyrket, lettbrukt jord. I tillegg omfatter planområdet betydelige arealer med dyrkbar jord i skogteigene mellom jordbruksteigene. Fylkesmannen legger til grunn at konsekvensutredningen må redegjøre for arealbeslag av dyrket og dyrkbar mark, samt ulike boniteter av skog.</p> <p>8. Utover det permanente arealbeslaget representerer anleggsfasen en fare for å påføre dyrka mark betydelig kjøreskade på anleggsveier, anleggsbelte generelt, riggområder, eventuelt midlertidige deponier. Vi ber om at det allerede på kommunedelplannivået gis føringer for å redusere slike tilleggsbelastninger utover det permanente arealbeslaget av dyrka og dyrkbar mark.</p> <p>9. Når det gjelder risiko og sårbarhet viser FMVE til at Verningenkorridoren berører løsmasstyper som marin strandavsetning, tykk havavsetning, tynn hav-/strandavsetning og torv og myr. Det kan ikke utelukkes forekomster av kvikkleire innenfor korridoren. For øvrig antar vi at kryssing av Numedalslågen med overgang til fjelltunnel øst for Lågen representerer krevende strekninger i korridoren.</p> <p>10. Når det gjelder dokumentet Fylkes-ROS, kan vi bekrefte at dokumentet er revidert, og vi sendte Bane NOR revidert versjon vedlagt vårt brev av 07.04. i år.</p> <p>11. Når det gjelder utfordringer i anleggsfasen viser Fylkesmannen til innspill til opprinnelig forslag til planprogram. Vi anser at alle disse kommentarene er relevante også for Verningenkorridoren.</p>	<p>5. Landskapet knyttet til Lågen vil det bli lagt vekt på ved kryssing av vassdraget.</p> <p>6. Bane NOR benytter 3D-modeller i arbeidet med utvikling av traséene.</p> <p>7. I arbeidet med korridorene legges det vekt på å redusere arealforbruket, også av dyrket og dyrkbar mark</p> <p>8. Bane NOR er klar over at anleggsvirksomheten kan gi større konsekvenser for blant annet de ikke-prissatte konsekvensene enn det ferdige anlegget. Vurderingene for disse temaene vil også inkludere konsekvenser i anleggsperioden av midlertidige tiltak. Konsekvensutredningen skal gi innspill til miljøprogrammet, som legges til grunn for videre planlegging. I neste planfase, reguleringsplanfasen, skal det utarbeides et miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen. Forhold som avdekkes gjennom konsekvensutredningen summeres opp som innspill til et slikt program. Det vil for eksempel gjelde deponi, rigg, støy, forurensing, sikkerhet, barn og unges interesser, mm.</p> <p>9. Bane NOR kartlegger grunnforholdene gjennom blant annet grunnundersøkelser for Verningenkorridoren på lik linje med øvrige korridorer.</p> <p>10. Omtalen av Fylkes-ROS er endret i planprogrammet.</p> <p>11. Bane NOR tar merknaden til orientering. Bane NORs kommentarer til høringsuttalelsene til planprogrammet gjelder også Verningenkorridoren.</p>

18	Fylkesmannen i Vestfold	Bane NORs kommentar
	<p>12. Sammenholdt med de øvrige linjene i Tjøllingområdet er terrenget vesentlig mer kupert innenfor Verningenkorridoren, på strekningen mellom Lågen og Skuggedalsveien syd for Verningen. Dette medfører større utfordringer med jorderosjon og partikkelforurensning av vassdrag i anleggsfasen. Dette kan f.eks. ramme Rauanbekken med sideløp.</p>	<p>12. Påvirkning av vannressurser skal utredes som en del av konsekvenser i bygge- og anleggsperioden for Verningenkorridoren på lik linje med Stålakerkorridoren. Det henvises til kapittel 5.6 i planprogrammet.</p>



## 6.2 Organisasjoner og næringsliv

4	Larvik-advokatene på vegne av Lundhs AS	Bane NORs kommentar
	<p>Lundhs viser til sitt brev 7. april 2017. Lundhs har betydelige interesser i larvikittforekomstene. Lundhs gjør oppmerksom på at en ved Verningenkorridoren tar hensyn til det man oppfatter som drivverdige forekomster.</p>	<p>Bane NOR tar merknaden til orientering.</p>

6	Verningen vel	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Verningen vel mener at Verningenkorridoren er uaktuell. Den rammer boligområdet Verningen med rekreasjonsområder. Stålåkerkorridoren berører ikke boligfelt. Begge korridorer rammer steinindustrien.</li> <li>2. Verningenkorridoren vil både direkte og indirekte berøre boligområdene på Verningen og Solåsen som er under planlegging. Det vil også være negativt for de nye etablerte industriområder (Ringdalskogen og Amundrød) og deres videre utvikling.</li> <li>3. Verningenkorridoren går rett gjennom det største og viktigste rekreasjonsområdet tilknyttet Verningen. I tillegg til turområdene (Bredvei, Ødegaarden, Skuggedal) ligger nærmiljøanlegget Timbo i dette området, som inkluderer skibakke og gapahuk, og som er mye brukt til felles aktiviteter og individuell bruk. Dette området er finansiert med Tippemidler. Området er allerede presset på grunn av steinproduksjon i området. Vanskelig å finne erstatningsarealer.</li> <li>4. Vi forstår at innspill fra deler av steinindustrien er en direkte foranledning til at Verningenkorridoren vurderes som et aktuelt alternativ. I informasjonsmøtet 14. september uttalte Bane NORs representanter at det ikke er avklart hvor nær jernbanetraseen kan gå aktiv steinblokkproduksjon. Vi legger til grunn at dette må avklares som en del av den videre utredning. Begge korridorer passerer den såkalte Stålåkersonen og ligger tett på nåværende og fremtidig steinproduksjon. Dersom det ikke er plass til jernbanetrase mellom Stålåkerbruddet og et fremtidig Gjerstadbrudd, antar vi ut fra kartskissene at Verningenkorridoren er utfordrende også for Håkestadbruddet, i hvert fall uten at traseen legges lengst vest/nord i korridoren og dermed for en stor grad direkte vil berøre boligområdene på Verningen. Så vidt vi forstår, har Håkestadbruddet de absolutt største ressursene i Stålåkersonen. Det er dette bruddet som i kommunedelplanen for steinindustrien er markert som utvidelsesområde, ikke Gjerstadskogen.</li> </ol> <p>I brevet fra Lunds AS til Jernbaneverket datert 31. januar i år fremkommer det at forventet gjenværende produksjonstid i Stålåkerbruddet er 22 år. Det innebærer at over halvparten av gjenværende ressurser kan tas ut</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR har forståelse for Velforeningens synspunkt, men vil utrede korridoren på samme måte som øvrige korridorer.</li> <li>2. Bane NOR tar merknaden til orientering.</li> <li>3. Bane NOR vil vurdere eventuelle konsekvenser for Timbo. Timbo vil bli nevnt i planprogrammet. Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv vil bli utredet.</li> <li>4. Konsekvenser for naturressurser, herunder steinressursene, vil bli utredet som en del av konsekvensutredningen. Konsekvenser for steinressursene vil inngå i både prissatte og ikke prissatte konsekvenser.</li> </ol> <p>Krav til sikkerhetsavstand vil bli kartlagt som en del av planarbeidet. Konsekvenser for steinindustrien, herunder eventuelle begrensninger, vil bli utredet.</p>

6	Verningen vel	Bane NORs kommentar
	<p>før utbyggingen av jernbanen i henhold til NTP er planlagt gjennomført.</p> <p>5. Gjennom god samordning bør man kunne finne løsninger hvor traseen plasseres der produksjonen pågår i dag uten at større ressurser går tapt. Det fremgår av det samme brevet fra Lundhs at Gjerstadslogen inneholder et betydelige større ressursvolum, og at produksjonen her både vil være større og effektiv.</p> <p>6. Det bør også utredes hvordan blokkprodusentene og Bane NOR i årene før jernbanebygging kan legge til rette for rasjonell bruk av skrotstein fra blokkproduksjonen til utbygging av jernbanen. Det bør være et stort potensial for å finne løsninger for kryssing av Stålåker/Gjerstad som både er kostnadseffektive for Bane NOR og kommersielt interessante for steinindustrien.</p> <p>7. Begge korridorer vil berøre Hegdal industriområde. Dette må utredes nærmere. Flytting av eksisterende næringsvirksomheter på Hegdal kan ikke vektlegges like tungt som berøring av boligområder. I et 10 til 15 års perspektiv vil det være gode muligheter for å relokalisere virksomheter på Hegdal til andre næringsområder (Ringdalskogen, Amundrød, Klova mv) med nærhet til E-18.</p>	<p>5. I den videre planleggingen vil Bane NOR både ha kontakt med Direktoratet for mineralforvaltning, Norges geologiske undersøkelser (NGU), Regiongeologen og driverne av bruddene.</p> <p>6. Bane NOR vil vurdere skrotsteinens egnethet som underbygning for en fremtidig jernbane der det er aktuelt.</p> <p>7. Bane NOR tar merknaden til orientering.</p>

8	Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling	Bane NORs kommentar
	<p>1. Georessursene er omtalt under de ikke prissatte konsekvensene. For den økonomiske utnyttelsen av ressursen er det henvist til de prissatte uten at det er tydeliggjort at disse er med. Forutsetter at dette ligger inne som er en del av investeringskostnadene.</p> <p>2. Larvikittressursene i traseen er ikke undersøkt. Ber om at det blir gjort, spesielt mot Istre/Auby. NGUs verdikartlegging er ufullstendig. Ber om at det utføres kartlegginger/undersøkelser av områder som ikke allerede er vurdert for drift.</p> <p>3. Konsekvenser for brudd i drift må vises (Larvik Granite). Traseen må om mulig justeres slik at drivverdige områder ikke berøres eller begrenses av sikkerhetssoner. Hvilke sikkerhetssoner vil gjelde for steinbruddsdrift og hvilke begrensninger det vil gi, må konkretiseres og utredes.</p>	<p>1. Den økonomiske konsekvensen for utnyttelse av steinressursene ligger under prissatte konsekvenser, på samme måte som andre kostnader som ikke direkte er knyttet til selve jernbaneanlegget. Det gjelder f.eks. også grunnerverv og omlegging av veier.</p> <p>2. I utredningen av naturressurser, herunder mineralressurser, vil det bli redegjort for kjente ressurser som kan bli berørt av tiltaket. Norges geologiske undersøkelser (NGU), Regiongeologen og steinindustrien vil være viktige kilder til kunnskap om larvikitten.</p> <p>3. Krav til sikkerhetsavstand vil bli kartlagt som en del av planarbeidet. Konsekvenser for steinindustrien, herunder eventuelle begrensninger, vil bli utredet.</p>

<b>8</b>	<b>Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling</b>	<b>Bane NORs kommentar</b>
4.	Traseen må optimaliseres slik at arealbeslaget blir minst mulig. Eksisterende spor må tilbakeføres til landbruk.	4. Etterbruk av gammel trasé kommenteres i kapittel 6.7 i planprogrammet.

<b>9</b>	<b>Larvik Granite AS</b>	<b>Bane NORs kommentar</b>
1.	Utvidet varslingsområde ligger stedvis veldig nær Håkestad steinbrudd (Storås). Bruddet er vurdert som meget viktig forekomst av larvikitt i Larvik kommunes ressurskart. Bruddet utgjør en av de største forekomstene i Tjølling og har en antatt driftstid på 70-80 år med dagens reguleringsplan. Det er store muligheter for utvidelse og for annen industriell etterbruk av arealene i fremtiden.	1. Bane NOR tar merknaden til orientering.
2.	Etterspør krav til sikkerhetsavstand mellom jernbane og steinbrudd med hensyn til rystelser. Kan derfor ikke si noe om den foreslåtte korridoren får negativ effekt på driften. Enhver begrensning av utvidelsesmuligheter mot nord og eventuelle begrensninger på driftstid eller metode ansees som meget negativ.	2. Krav til sikkerhetsavstand vil bli kartlagt som en del av planarbeidet. Konsekvenser for steinindustrien, herunder eventuelle begrensninger, vil bli utredet.
3.	Dersom jernbaneutbygging medfører at fylkesvei 163 kan ledes utenom Veringen tettsted, vil det være positivt.	3. Bane NOR vurderer nødvendige vegomlegginger som følge av jernbanetiltaket i planarbeidet.
4.	Ber om at det i konsekvensutredningen redegjøres for hver enkelt ressurs i Tjøllingområdet, da det er til dels stor forskjell i både gjenværende levetid og kvalitet på de enkelte ressursene.	4. I utredningen av naturressurser, herunder mineralressurser, vil det bli redegjort for kjente ressurser som kan bli berørt av tiltaket.

<b>12</b>	<b>Vittersøbekken Grøftelag</b>	<b>Bane NORs kommentar</b>
1.	Vittersøbekken er den del av vassdraget som starter på Himberg og renner ut i sjøen ved Hemskilen. Bekken er ørretførende. Vittersøbekken grøftelag har som formål å sørge for vedlikehold av bekken, slik at den tar unna vann fra drenering av jordene.	1. Bane NOR tar merknaden til orientering
2.	Bane NOR må sørge for at den korridoren og traseen som velges legger beslag på minst mulig dyrket og dyrkbar jord, både i anleggsperioden og ved et framtidig jernbanespor. Dette betyr at: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minst mulig dyrket eller dyrkbart areal må beslaglegges</li> <li>• Arronderingen opprettholdes eller forbedres</li> <li>• Tilgangen til arealene forblir god</li> <li>• Agronomisk kvalitet på jorda opprettholdes</li> <li>• Funksjonen til dreneringssystemer opprettholdes</li> <li>• Funksjonen for vanningsanlegg opprettholdes</li> </ul>	2. Beslag av dyrket mark skal i størst mulig grad unngås og ligger til grunn for planarbeidet. Nøyaktig plassering av anlegget, herunder arrondering og krysninger vil bli fastsatt i neste planfase (reguleringsplan). Det gjelder også dreneringssystemene og vanningsanleggene. Selve vanningsressursene vil bli vurdert i konsekvensutredningen.

12	Vittersøbekken Grøftelag	Bane NORs kommentar
	<p>3. Verningenkorridoren berører i liten grad Vittersøbekken, men vassdraget starter i områder som er omfattet av Verningenkorridoren. Opprettholdelse av fordrøyningskapasiteten ved nedbør i området for å redusere flomfare nedstrøms er viktig.</p>	<p>3. Forhold for fordrøying og drenering skal vurderes under tema naturressurser i konsekvensutredningen. Planprogrammet vil bli presisert.</p>

### 6.3 Grunneiere og berørte privatpersoner

7	Svein Arne Gusland	Bane NORs kommentar
	<p>1. Svein Arne Gusland er grunneier. Han viser til Forstudierapporten og mål for Vestfoldbanen. Han påpeker at i mål nr. 7 Arealinngrep ikke omtaler steinressursene. Forstudierapporten fremstår som en grundig analyse og han mener at konklusjonen herfra om at alternativ 3A-5 ikke utredes videre bør tas med i det videre arbeidet.</p> <p>2. Gusland viser videre til utkast til planprogram datert mars 2017. Planprogrammet konkluderer med at Verningenkorridoren ikke tilfredsstillende ett eller flere krav og eller krav/mål. Korridoren skal ikke utredes videre.</p> <p>3. Gusland har videre sett nærmere på høringsuttalelsene til utkast til planprogram. Flere tar til orde for å hensynta steinindustrien og -ressursene i større grad ved å utrede Verningenkorridoren. Tre godkjente steinbrudd er i drift i området, Stålaker, Håkestad og Krukåsen.</p> <p>4. Kommunedelplanen for Steinressurser har i planbeskrivelsen med konsekvensutredning og risiko og sårbarhetsanalyse utfyllende beskrevet konsekvensene for utvidelse av steinbruddene. Det er ikke søkt om utvidelse av bruddet på Stålaker, men for Håkestad og Krukåsen. Utvidelsen på Håkestad anbefales til tross for negative konsekvenser. Gusland har lagt med kart som viser utvidelsen, turveger og vilttrekket videre til Eftang. Utvidelsen av Krukåsen vil også gi ulemper spesielt i form av støy og nærhet til bebyggelse.</p> <p>5. Gusland viser at det i området allerede er dokumentert at det er viktige vilttrekk og rekreasjonsområder og turstier i området. Ytterligere inngrep i form av jernbanetrase vil radere bort disse verdiene. Det taler sterkt for at det ikke kan legges en jernbanekorridor i dette området.</p> <p>6. Kommunedelplanen for Steinressurser beskriver også forslaget til avlastningsvei utenom Verningen som skal lede bl.a. tungtrafikken til E18. Veien har ligget i tidligere kommuneplaner og er regulert i forbindelse med</p>	<p>1. Det er riktig at mineralressurser (eller steinressurser) ikke omtales i målet om arealinngrep, men steinressurser regnes som en del av naturressursene. Det fremgår tydelig av kapittel 5.3.5 om naturressurser i planprogrammet. Bane NORs mål om å begrense inngrep i viktige naturressurser omfatter også mineralressurser. Øvrige deler av punktet tas til orientering.</p> <p>2. Bane NOR tar merknaden til orientering.</p> <p>3. Bane NOR tar merknaden til orientering.</p> <p>4. Vedtatte planer inngår som en del av referansealternativet (sammenligningsgrunnlaget) i konsekvensutredningen. Bane NOR tar for øvrig merknaden til orientering.</p> <p>5. Konsekvenser for vilttrekk, nærmiljø og friluftsliv vil bli utredet som en del av konsekvensutredningen.</p> <p>6. Bane NOR vurderer nødvendige vegomlegginger som følge av jernbanetiltaket i planarbeidet.</p>



7	Svein Arne Gusland	Bane NORs kommentar
	<p>reguleringsplanen for Brekkåsen. Den inneholder en omlegging av Håkestadveien fra Korsrød til Rødbøl. Veien er ikke finansiert på grunn av konkurs. Gusland ber Bane NOR legge denne vegen inn i planene for Verningenkorridoren om den blir anbefalt tatt med videre i planleggingen.</p> <p>7. Gusland peker videre på at uttalelsen fra Norsk Bergindustri fremstår unyansert. Stålakerbruddet sysselsetter 6 av Lundhs 140 ansatte i sine 15 steinbrudd. I sin søknad om tillatelse etter forurensningsloven (2013) oppgir Lundhs antall ansatte og uttaksvolum: 3000 m3 blokker, 1000 m3 storstein, murblokker og 1500 m3 pukk. Larvik granite AS driver Håkestadbruddet sysselsetter 13 personer og tar ut betydelig mer (jmfør søknad om tillatelse etter forurensningsloven 2014) 15000 m3 naturstein, 1000 m3 murerblokker og 5000 m3 pukk til internt bruk. Stålaker har stein for 22 års videre drift (jf brev til Bane NOR) og mulig nytt brudd i Gjerstadskogen. Håkestadbruddet har en beregnet levetid på 60-80 år med et vesentlig større uttak.</p> <p>8. Gusland trekker også fram at Fylkesmannen i Vestfold i sin uttalelse til planprogrammet om valg av korridor var tilfreds med løsning i Stålakerkorridoren.</p> <p>9. Vestfold fylkeskommune har i sin høringsuttalelse pekt på viktigheten av Larvikitressursene og 3A-5 ikke er i konflikt med denne. Gusland gjør oppmerksom på at dette er feil. Begge korridorer vil påvirke ressursene. Skal traseen ikke gjøre det, må det sees etter en helt annen korridor. Se kart i kommunedelplanen. Gusland anbefaler Bane NOR å gå i dialog med den samlede steinindustrien.</p> <p>10. Gusland siterer høringsnotatet om Verningenkorridoren og konstaterer at deler av steinindustrien har presset på og fått Verningenkorridoren inn igjen. Notatet peker på en rekke utfordringer knyttet til korridoren. Likevel anbefaler Bane NOR at den utredes.</p> <p>11. Oppsummering. Verningenområdet er allerede i dag plaget av støv, støy, tungtrafikk og rystelser fra steinindustrien og kan ikke ta ulempene ved å få en jernbanetrase helt opp til boligene. Totalbelastningen blir for stor.</p> <p>Bane NOR må finne den beste løsningen uavhengig av særinteresser. Med beste løsning mener Gusland en løsning som ivaretar krav til stigning, kurvatur og grunnforhold. Verningenkorridoren vil berøre flere mennesker, planlagt boligområde, rekreasjonsområde og vilttrekk.</p> <p>Bane NOR må foreta en grundig utredning og foreta valg av trase bygget på nøytrale og upartiske påvirkninger.</p>	<p>7. Bane NOR vil vurdere steinressursene og gjeldende planer i området. Det vil skje i et samarbeid med Direktoratet for mineralforvaltning, Regiongeologen, Norges geologiske undersøkelser (NGU) og steinindustrien.</p> <p>8. Merknaden tas til orientering.</p> <p>9. Bane NOR vil fortsette dialogen med steinindustrien.</p> <p>10. Merknaden tas til orientering.</p> <p>11. Bane NOR tar oppsummeringen til orientering.</p>

10	Siv og Jens Tybring	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. På grunn av sterkt politisk press fra den største aktøren innen steinindustrien, er korridoren kommet inn igjen. Den er tatt ut tidligere på grunn av stigningskrav, men nå vurderes som akseptable.</li> <li>2. Tybring viser til verditap på boligene.</li> <li>3. Allerede ulemper på grunn av steinbruddene. Støyen vil forsterkes om toget skal passere med to til fire tog i timen.</li> <li>4. Det er et godt nærmiljø på Verningen. Nærhet til naturen og naturopplevelser som rådyr med kalver og musvåk. Tybring er rullestolbruker og avhengig av kort vei til naturen. Det er en viktig livskvalitet. Tybring har observert en sjelden sommerfugl – Sølvkåpe flere steder i sommer.</li> <li>5. Gjennomføring av dobbeltsporet i Verningenkorridoren vil få negative konsekvenser for hele Verningenområdet. Det betyr at hensynet for profitt går foran menneskene som bor i området.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR tar merknaden til orientering.</li> <li>2. Bane NOR henviser til kapittel 4 i dette dokumentet. Kapitlet omtaler ulempererstatning.</li> <li>3. Bane NOR vil beregne støy som følge av jernbanetiltaket som en del av konsekvensutredningen.</li> <li>4. Konsekvensene for nærmiljø og friluftsliv og naturmangfold vil bli utredet som beskrevet i kapittel 5 i planprogrammet.</li> <li>5. Konsekvensene som følge av gjennomføring av tiltaket vil komme fram i arbeidet med planer og konsekvensutredninger.</li> </ol>

11	Kristin og Robert Bredvei	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vårt gårdsbruk vil bli med stor sannsynlighet vil bli berørt om Verningenkorridoren blir valgt. Bredvei overtok familiegården i 2013. Har vært i familiens eie siden 1700-tallet. Nydyrket 90 daa.</li> <li>2. Verningenkorridoren vil ødelegge for det nye Solåsen-området og Verningen. Bredvei viser også til Timbo nærmiljøanlegg som ligger nær deres eiendom. Det er viktig trivsel og sosialt miljø for hele Verningen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR vil gjøre vurderinger av trasé og optimalisering av denne for å redusere det samlede omfanget av negative konsekvenser. Når det gjelder erstatning for eiendom vises det til kapittel 4, erverv av grunn og rettigheter.</li> <li>2. Nærmiljøanlegget Timbo vil bli tatt med i betraktningen i det videre planarbeidet. Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv vil bli utredet.</li> </ol>

13	Elin og Øystein Winnem	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vårt hus blir sterkt berørt.</li> <li>2. Skogen mellom Skuggedalsveien og gårdene Bredvei og</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR vil gjøre vurderinger av trasé og optimalisering av denne for å redusere det samlede omfanget av negative konsekvenser. Når det gjelder erstatning for eiendom vises det til kapittel 4, erverv av grunn og rettigheter.</li> </ol>

13	Elin og Øystein Winnem	Bane NORs kommentar
	<p>Håkestad er et svært mye brukt rekreasjonsområde. Timbo er et mye brukt tilrettelagt område. Ake- og slalåmbakke, lys, rails og hopp, gapahuk og bålplass. Leke og treningsanlegg for barn og unge. Hedrum orienteringslag benytter området. Viktig for hele Verningen. Om vinteren kjøres det skiløyper.</p> <p>Timbo brukes også av andre enn Verningens egen befolkning, henvisning til Timbo benyttes i boligannonser og er viktig for Verningens attraktivitet.</p>	<p>2. Nærmiljøanlegget Timbo vil bli tatt med i betraktningen i det videre planarbeidet. Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv vil bli utredet.</p>

14	Kristin og Ole Harald Monsen	Bane NORs kommentar
	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Monsen er eier av Ødegården, gnr/bnr. 2034/3. Eierne er heltidsbønder. Verningenkorridoren berører rundt 950 meter av eiendommen, og vil ha stor negativ betydning for eierne. En jernbanetrasé vil beslaglegge jord og splitte jorder til mindre enheter, og føre til svekket næringsgrunnlag.</li> <li>2. Nærmiljøanlegget Timbo ligger i vår skog, og er i bruk hele året. Anlegget er et samarbeidstiltak mellom Verningen Vel og grunneier, og er finansiert av tippemidler og dugnad.</li> <li>3. Tidligere grunnboringer på eiendommen avdekket kvikkleire, og antas å være årsak til at korridoren i første omgang ble silt ut. Politikk i Larvik kommune antas å være årsak til at korridoren nå er aktuell igjen.</li> <li>4. Støtter forøvrig uttalelse fra Verningen Vel.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bane NOR vil gjøre vurderinger av trasé og optimalisering av denne for å redusere det samlede omfanget av negative konsekvenser. Når det gjelder erstatning for eiendom vises det til kapittel 4, erverv av grunn og rettigheter. Konsekvenser for naturressurser, herunder jord- og skogbruk, vil bli utredet som en del av konsekvensutredningen.</li> <li>2. Nærmiljøanlegget Timbo vil bli tatt med i betraktningen i det videre planarbeidet. Konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv vil bli utredet.</li> <li>3. Bane NOR har mottatt innspill fra overordnede myndigheter som Direktoratet for mineralforvaltning og Vestfold fylkeskommune. På bakgrunn av disse innspillene har Bane NOR sett på muligheter for tilpasninger av en korridor og vurdert måloppnåelse. Bane NOR har konkludert med at en korridor over Verningen har tilnærmet lik måloppnåelse med de andre korridorene på strekningen. Etter dialog med kommunene og regionale myndigheter foreslår Bane NOR derfor å utvide forslag til planprogram med Verningenkorridoren.</li> <li>4. Bane NOR tar merknaden til orientering.</li> </ol>



## 7 REFERANSELISTE

- [1] Planprogram for InterCity-strekningen Tønsberg – Larvik, Bane NOR, 2017.  
<http://www.banenor.no/Prosjekter/prosjekter/vestfoldbanen/tonsberg-skien/utredninger-og-dokumenter/>



## **8 VEDLEGG**

### **8.1 Vedlegg 1 Kopi av innkomne merknader**

- Myndigheter, side 3 – 15
- Organisasjoner og næringsliv, side 16 –24
- Grunneiere og berørte privatpersoner, side 25 -43



ICP-36-A-25622

**Utgitt** oktober 2017

Revisjon 01A

**Utgitt av** Bane NOR SF

**Foto** Anne Mette Storvik/Bane NOR SF

**Postadresse** Bane NOR, Postboks 4350, N-2308 Hamar

**E-post** [postmottak@banenor.no](mailto:postmottak@banenor.no)

05280

Sentralbord/vakttelefon