



## Fylkesmannen i Vestfold

Bane NOR SF  
Julie Backe-Bogstad  
postboks 4350  
2308 HAMAR

Vår saksbehandler / telefon:  
Gunnar Kleven  
33 37 11 85

Deres referanse:

Vår referanse:  
2015/4272  
Arkivnr: 421.6

Vår dato:  
16.02.2018

### **Kommentarer til foreløpige arealvurderinger for hensettingsplass for tog knyttet til Tønsberg jernbanestasjon**

Vi viser til møte om denne saken den 29.01. i år, herunder referat og presentasjoner fra møtet.

#### **1. Saken**

Det skal nå startes en planprosess med sikte på å lokalisere én hensettingsplass/parkeringsplass for persontog knyttet til Tønsberg jernbanestasjon. Vi legger til grunn at plassen skal romme oppstilling av 14 ordinære, enkle togsett. Dette fordrer et langstrakt areal på ca. 38 dekar.

Det daværende *Jernbaneverket* presenterte i juni 2015 delrapport 3 i prosjektet *Hensetting Østlandet*. Her ble alternative områder på hele IC-nettet på Østlandet inkl. Gjøvikbanen presentert som grunnlag for en høring blant kommuner, fylkeskommuner og fylkesmenn. Til sammen 9 områder knyttet til Tønsberg stasjon - mellom Torp og Barkåker - ble drøftet i rapporten.

Under møtet den 29.01. i år presenterte Bane NOR ytterligere 5 alternative områder for hensetting av tog nord for Tønsberg stasjon, nærmere bestemt fra Barkåker til Skoppum.

Vi forstår det slik at samtlige 9 pluss 5 alternativer prinsipielt omfattes av pågående vurderinger. Bane NOR har videre opplyst at anlegget må stå ferdig til bruk når dobbeltspor fra Tønsberg til Oslo er ferdigstilt i 2024.

Bane NOR har i epost av 30.01. i år bedt kommuner, fylkeskommune og Fylkesmannen i Vestfold om kommentarer både til aktuelle områder og til valg av plan-/utredningsprosess i medhold av plan- og bygningsloven (pbl.).

#### **2. Fylkesmannens rolle**

På oppfordring fra *Jernbaneverket* uttalte vi oss i 2015 til 9 alternative hensettingsområder mellom Torp i Sandefjord og Barkåker i Tønsberg, kfr. vårt brev datert 18.09.2015.

I ordinære plansaker i medhold av pbl. medvirker Fylkesmannen i Vestfold v/ miljø- og samfunns-sikkerhetsavdelingen i varslingsfase, ved høring av planprogram (normalt KU-pliktige planer) og ved offentlig ettersyn av planforslag. Videre deltar vi normalt i innledende faser som konseptvalg-utredninger, mulighetsstudier, drøfting i regionalt planforum eller andre fora.

#### **Fylkesmannen i Vestfold**

Telefon: 33 37 10 00  
Telefaks: 33 37 11 35  
E-post: [fmvepost@fylkesmannen.no](mailto:fmvepost@fylkesmannen.no)  
[www.fylkesmannen.no/vestfold](http://www.fylkesmannen.no/vestfold)

Postadresse:  
Postboks 2076  
3103 Tønsberg  
Orgnr. 974762501

Besøksadresse:  
Statens Park - Hus 1  
Anton Jenssens gate 4

På denne bakgrunnen ønsker vi å gi innspill også på dette stadiet i planleggingen av et hensettingsområde for tog knyttet til Tønsberg stasjon.

### 3. Vår vurdering

Vi refererer nedenfor tidligere vurdering av 9 alternative områder, og drøfter deretter 5 'nye' alternativer mellom Barkåker og Skoppum.

#### *Alternativene 1 - 9*

I vårt brev av 18.09.2015 drøftet vi relativt grundig 9 alternative områder (nr. 1 – 9) mellom Barkåker og Torp. Vi konkluderte her med at det er store konflikter spesielt vis à vis jordvern knyttet til alle områdene med unntak av nr. 1 *Stavnum Vest*. Dette ligger øst for rullebanen på Torp flyplass. I tillegg vil det være konflikt med naturmangfold og landskapsbilde for flere av områdene.

Videre pekte vi på at flere av de alternative områdene, inkl. nr. 1 *Stavnum Vest*, vil fordre at dagens jernbane blir opprettholdt i overskuelig framtid på vesentlige strekninger sør for Tønsberg. Sett i sammenheng med framtidig, ny Vestfoldbane fra Tønsberg via Stokke tettsted og Torp flyplass til Sandefjord by vil opprettholdelse av gammel jernbane skape ulemper for jordbruket i form av ekstra arealbeslag og driftsmessige/arronderingsmessige ulemper.

Vi vil nå markere at synspunktene i vårt brev av 18.09.2015 anses å gjelde fullt ut også i dag. Vi vil dessuten peke på at jordvernet f.o.m. 2016 er gitt økt nasjonal betydning gjennom *Nasjonal jordvernstrategi*, kfr. brev av 08.03.2016 fra Landbruks- og matdepartementet.

På dette grunnlaget er vi kritiske til å gå videre med områdene 1 – 9 i videre plan-/utredningsprosess knyttet til Tønsberg stasjon. Dersom det i framtida blir behov for hensetting knyttet til Torp eller Sandefjord jernbanestasjon, er det rimelig at områder som 1. *Vestre Stavnum* og 2. *Bøle nord* blir vurdert sammen med andre eventuelle alternativer i området.

#### *Alternativene 10 - 14*

Område nr. 10 Barkåkerskogen vil ligge innenfor et område avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel i Tønsberg. I vår uttalelse av 18.09.2015 anbefalte vi en slik plassering framfor på jordbruksareal/LNF-område litt lenger syd (område 9. Tønsberg nord).

Vi mener foreliggende forslag om lokalisering innenfor næringsområdet like øst for nytt dobbeltspor, må være en god plassering av et hensettingsområde for tog knyttet til Tønsberg stasjon. Avstanden langs det nye dobbeltsporet vil være omkring 4, 5 km til stasjonen. Vi gjør imidlertid oppmerksom på at det er igangsatt reguleringsarbeid innenfor og litt utenfor kommuneplanens næringsområde D14 med sikte på etablering av næringsbebyggelse m.m.

Ifølge høydedata fra Kartverket har det aktuelle næringsområdet et terrengfall mot syd på omkring 20 promille. Løsmassekart fra NGU viser *Marin strandavsetning*. Med forbehold om modifisering av terrengoverflaten vurderer vi at området vil egne seg godt til formålet. Vi understreker at det må gjennomføres geotekniske vurderinger, og at kvikkleire i undergrunnen ikke kan utelukkes.

Vi er innforstått med at tilkoblingsspor, samt ventespor i midten av hovedbanens dobbeltspor, vil medføre noe omdisponering av fulldyrka, lettbrukt jord og annen fastmark like syd for næringsområdets avgrensning på kommuneplankartet. Selve oppstillingsområdet for tog kan sannsynligvis få plass innenfor fastsatt næringsområde.

Område nr. 11 Skottebakken ligger øst for nytt dobbeltspor fastlagt i kommunedelplaner (3 kommuner) for Vestfoldbanens parsell Nykirke – Barkåker. En optimalisering av dette alternativet bør etter vår oppfatning innebære å legge hensettingsområdet tett inntil dobbeltsporet for å samle naturinngrepene. I lengderetningen (nord-syd) mener vi det er mulig å innpasse oppstillingsområdet nord for jordbruksarealet på eiendommen Brekke, samtidig som viltkorridoren med faunapassasje over banen ved deponiområde nr. 18 ikke blir forstyrret i ordinær driftsfase.

Vi er også her innforstått med at tilknytningsspor mot syd og ‘ventespor’ i dobbeltsporet vil medføre omdisponering av noe jordbruksareal. Som nevnt anbefaler vi at selve oppstillingsområdet for tog kan ligge i skog inntil dobbeltsporet på østsiden. Videre er det ifølge temakart fra Nibio sannsynlig at mindre arealer av dyrkbar mark (i skog) vil bli beslaglagt av et hensettingsområde her.

Område nr. 12 ligger inntil dobbeltsporet på vestsiden av dette, i hovedsak nord for jordbruksareal på eiendommen Brekke. Dette alternativet vil blokkere viltkorridoren som er ivaretatt med egen faunapassasje (viltlokk) over dobbeltsporet.

Videre vil et slikt anlegg her berøre de øvre delene av Sverstadbekken, som er et sjørrETFørende vassdrag med stor, naturlig produksjon/forryngelse. Vi vurderer at konflikten med dette bekkesystemet er stor for område nr. 12.

Dette alternative hensettingsområdet ligger nær kjerneområdet for rekreasjon og turløyper i Tangsrødmarka som er klassifisert til A-verdi mhp. rekreasjon under arbeidet med *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)* i regi av Vestfold fylkeskommune.

Deler av oppstillingsområde nr. 12 vil beslaglegge dyrkbar mark av god kvalitet.

Fylkesmannens miljø- og samfunnsikkerhetsavdeling er svært kritisk til etablering av en oppstillingsplass i denne delen av Brekkeskogen/Tangsrødmarka, primært ut fra konflikt med viltkorridor og vassdrag, samt nærhet til et regionalt viktig rekreasjonsområde.

Område nr. 13 ligger i jordbrukslandskap i området Råen – Ødegården. Et eventuelt hensettingsområde her vil i hovedsak beslaglegge fulldyrka jord, og vi anser at dette er i strid med nasjonale jordvern hensyn. Videre vil et langstrakt anlegg som dette måtte krysse fylkesvei 665 Solerødveien.

Området rommer i tillegg flere gårdstun og boligtomter. Dermed må vi legge til grunn at det vil oppstå store konflikter med nærmiljø knyttet til støy, terrenginngrep, arealbeslag, oppsplitting av ferdselsmønstre mfl.

Vi anser at det er svært konfliktfylt å realisere et hensettingsområde for tog i dette området, og vi anbefaler at området utgår av videre plan-/utredningsprosess.

Område nr. 14, i området Løvås inntil Skoppum tettsted vil ha ekstremt store konflikter med nærmiljø, idrettsaktivitet og friluftsliv for hele Skoppum tettsted. Dette har sammenheng med at dette hensettingsområdet beslaglegger et område avsatt til idrett i kommuneplanens arealdel og krysser lysløype/turløyper ut fra tettstedets skole- og idrettsanlegg.

Tilknytningsspor til nytt dobbeltspor syd i området vil beslaglegge areal og splitte opp byggeområder. Dette vil innskrenke handlefriheten hva gjelder knutepunktsutvikling knyttet til nye Skoppum stasjon.

Vi anbefaler at området utgår av den videre prosessen knyttet til valg av hensettingsområde.

#### **4. Videre plan- og utredningsprosess**

Generelt anser vi at kommunedelplan med konsekvensutredning for 2 -3 alternative områder/tomter vil være en betryggende prosess fram mot beslutning av lokalisering.

Dersom Bane NOR og Tønsberg kommune som planmyndighet på foreliggende beslutningsgrunnlag ønsker å gå videre med område 10 innenfor avsatt næringsområde i kommuneplanens arealdel, kan partene vurdere å starte rett på reguleringsplanlegging med konsekvensutredning (KU) for dette alternativet. KU-plikten vil sannsynligvis bli utløst fordi tiltaket vil fordre at enkelte tilgrensende LNF-områder vil inngå i planområdet.

#### **5. Oppsummering**

Fra denne gjennomgangen av tidligere og nye alternative områder for hensettingsområde knyttet til Tønsberg jernbanestasjon f.o.m. 2024 vil framheve følgende synspunkter:

- a) Vi fastholder at alternativene sør for Tønsberg med fordel kan utgå av videre plan-/utredningsprosess, primært pga. store konflikter med nasjonal jordvern målsetning, dels fordi områdene betinger at dagens gamle jernbanelinje opprettholdes i overskuelig framtid.
- b) Likeså anbefaler vi at område *nr. 9 Tønsberg nord* utgår av videre plan-/utredningsprosess pga. stor konflikt med jordvern og kulturlandskapsverdier - dvs. Jarlsberglandskapet med nasjonal status som helhetlig kulturlandskap.
- c) Vi anser at område nr. 10 innenfor område avsatt til byggeområde/næringsområde på Barkåker i Tønsbergs kommuneplan framstår som et meget godt alternativ.
- d) Vi vil ikke motsette oss optimalisering og konsekvensutredning av område 11. Vi har anbefalt å legge anlegget inntil nytt dobbeltspor for å samle naturinngrepene.
- e) Vi anbefaler å ta ut område nr. 12, 13 og 14 pga. store konflikter med naturmangfold og jordvern og meget store konflikter med nærmiljø, friluftsliv og knutepunktsutvikling ved Skoppum stasjon.
- f) Hva gjelder planprosess, vil vi generelt anbefale plantypen kommunedelplan med konsekvensutredning etterfulgt av reguleringsplan for alternativet som blir valgt ut i kommunedelplanprosessen.
- g) Dersom Bane NOR og Tønsberg kommune kun ønsker å gå videre med planlegging av

alternativ 10 som i hovedsak ligger innenfor avsatt næringsområde, kan reguleringsplan med konsekvensutredning være en alternativ prosess som vil spare tid.

Med hilsen  
Miljø- og samfunnsikkerhetsavdelingen

Hanna Fossen-Thaugland  
fung. plansjef

Gunnar Kleven  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.*

Kopi til:

Statens vegvesen - region sør	Serviceboks 723 Stoa	4808	Arendal
NVE Region Sør	postboks 2124	3103	TØNSBERG
Tønsberg kommune	Postboks 2410	3104	Tønsberg
Vestfold fylkeskommune	Postboks 2163	3103	TØNSBERG
Horten kommune	Postboks 10	3191	Horten
Sandefjord kommune	Postboks 2025	3202	SANDEFJORD