



**InterCity-prosjektet  
Vestfoldbanen  
Hensetting i Tønsbergområdet**

**Merknadsdokument –  
Hensetting i Tønsbergområdet**

<input type="checkbox"/>	Akseptert
<input type="checkbox"/>	Akseptert m/kommentarer
<input type="checkbox"/>	Ikke akseptert / kommentert Revider og send inn på nytt
<input type="checkbox"/>	Kun for informasjon
Sign:	

00A	Første utgave	23.05.18	TotGis	BacJul	VetMar	
Revisjon	Revisjonen gjelder	Dato	Utarb. av	Kontr. av	Godkj. av	
<b>Tittel:</b> <b>InterCity-prosjektet</b> <b>Vestfoldbanen</b> <b>Hensetting i Tønsbergområdet</b>  <b>Merknadsdokument –</b> <b>Arealsøk -Hensetting i Tønsbergområdet</b>		Produsert av: 				
		Prod.dok.nr.:			Rev:	
		Erstatter:				
		Erstattet av:				
		Prosjekt: 965014 Parsell: 30		Dokumentnummer:  <b>ICH-30-A-00001</b>		Revisjon:  <b>00A</b>
		Drift dokumentnummer:		Drift rev.:		

## Innhold

<b>1</b>	<b>FORORD</b> .....	<b>3</b>
1.1	DOKUMENTETS HENSIKT .....	3
<b>2</b>	<b>OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER</b> .....	<b>4</b>
2.1	HENSETTING ØSTLANDET 2015 .....	4
2.2	HENSETTING AREALSØK HENSETTING I TØNSBERGOMRÅDET 2018.....	4
<b>3</b>	<b>SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER</b> .....	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>DOKUMENTINFORMASJON</b> .....	<b>10</b>
4.1	REFERANSER .....	10

# 1 FORORD

## 1.1 Dokumentets hensikt

I perioden desember 2017 til april 2018 ble det gjennomført et arealsøk for hensetting i Tønsbergområdet. [1] Arealsoket er en forstudie for å velge ut arealer som skal omfattes av offentlig planprosess.

Det ble avholdt et informasjonsmøte med lokale og regionale myndigheter i Tønsberg 29. januar 2018. I møtet ble det informert om foreløpige resultater fra arealsøket. Lokale og regionale myndigheter ble bedt om å komme med innspill til de foreløpige vurderingene som var gjort innen 16. februar 2018. Bane NOR mottok innspill fra Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold, Horten, Sandefjord og Tønsberg kommuner [2].

Arealsoket er en videreføring av utredningen «Hensetting Østlandet». Høsten 2015 ble lokale og regionale myndigheter bedt om å komme med innspill til de foreslåtte områdene fra utredningen Hensetting Østlandet[2],[3],[4],[5]. Bane NOR (Jernbaneverket) mottok innspill fra Vestfold fylkeskommune, Fylkesmannen i Vestfold, Tønsberg kommune, tidligere Stokke kommune og Sandefjord kommune [3]. Innspillene ble etter høringen oppsummert i et merknadsdokument. [4]

I arealsøket er det innhentet ny kunnskap om arealene, det er også gjort jernbanefaglige, tekniske og økonomiske vurderinger. Dette ligger til grunn for en anbefaling av noen arealer for videre utredning. Dette dokumentet oppsummerer og kommenterer merknader som er innkommet til Arealsoket for hensetting Tønsberg. Merknadene som gjelder Tønsbergområdet som ble sendt inn ved høringen av Hensetting Østlandet i 2015 blir også behandlet med bakgrunn i dette kunnskapsgrunnlaget.

## 2 OVERSIKT OVER INNKOMNE MERKNADER

### 2.1 Hensetting Østlandet 2015

Utvalgte merknader fra høringen av Hensetting Østlandet i 2015 som gjelder Tønsbergområdet:

Merknadsnummer Saks og dok nr	Fra	Dato mottatt
<a href="#">201306319-117</a> <a href="#">201306319-120</a>	Vestfold fylkeskommune	10.09.2015
<a href="#">201306319-125</a>	Fylkesmannen i Vestfold	18.09.2015
<a href="#">201306319-140</a>	Tønsberg kommune	01.10.2015
<a href="#">201306319-138</a>	Stokke kommune	10.09.2015
<a href="#">201306319-111</a>	Sandefjord kommune	09.09.2015

Samtlige myndigheter<sup>1</sup> opprettholder sine innspill som ble gitt til områdene som ble vurdert i utredningen Hensetting Østlandet 2015.

### 2.2 Hensetting Arealsøk Hensetting i Tønsbergområdet 2018

Merknadsnummer Saks og dok nr	Fra	Dato mottatt
<a href="#">201800289-10</a>	Vestfold fylkeskommune	10.04.2018
<a href="#">201800289-4</a>	Fylkesmannen i Vestfold	16.02.2018
<a href="#">201800289-1</a>	Horten kommune	08.02.2018
<a href="#">201800289-5</a>	Tønsberg kommune	16.02.2018
<a href="#">201800289-11</a>	Sandefjord kommune	14.03.2018

Kopstad ble tatt inn som et område i arealsøket etter et direkte innspill i informasjonsmøtet. Området var ikke en del av det grunnlaget som ble presentert. Myndighetene har derfor ikke kommentert dette området i sine innspill.

<sup>1</sup> Horten kommune ga ikke innspill til Hensetting Østlandet, da ingen av områdene som ble vurdert i denne utredningen lå innenfor deres kommune.

### 3 SAMMENDRAG OG BANE NORS KOMMENTARER

Vestfold fylkeskommune	Bane NORs kommentarer
<p><b>2015:</b> Vestfold fylkeskommune oppfordret til en felles planlegging og bygging av hensettingsområde og nytt dobbeltspor (InterCity) for å gi bedre muligheter for en effektiv planprosess og ressurseffektiv byggeprosess. Videre anbefalte fylkeskommunen at alle områdene nord for Stokke tas ut av den videre utredningen. Fylkeskommunen påpekte at et hensettingsanlegg bør plasseres langs fremtidig dobbeltsporsparsell mellom Stokke og Sandefjord for å gi mulighet for hyppigere togavganger mellom Oslo og Sandefjord stasjon. Fylkeskommunen påpekte også at det er av stor betydning at hensettingsområdet i minst mulig grad forringer landbruksarealer og kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi. Fylkeskommunen varslet mulig innsigelse for området Tønsberg nord, da det ligger innenfor det nasjonalt og regionalt viktige kulturmiljøet Jarlsberg hovedgård. Videre ønsket de at lokale og regionale myndigheter i større grad involveres i det videre utrednings- og planarbeidet.</p>	<p>Bane NOR samordner prosessene i forhold til behov, beliggenhet og utbyggingsrekkefølge.</p> <p>Bane NOR anbefaler at ingen av alternativene nord for Stokke (Tønsberg nord, Auli, Akersmyra, Østre Vølen og Lundskogen) fra utredningen «Hensetting Østlandet» utredes. Bane NOR har foreslått et alternativ nord for Tønsberg Nord (Barkåkerskogen).</p> <p>Bane NOR anbefaler å utrede Vestre Stavnum.</p> <p>Se merknad nedenfor under Sandefjord ang. pendelforlengelse til Torp/Sandefjord (jmf 5.0 [1]).</p> <p>Se merknad nedenfor om arealverdier.</p>
<p><b>2018:</b> Vestfold fylkeskommune påpeker at det er av stor betydning at hensettingsområdet i minst mulig grad bidrar til nedbygging av verdifulle landbruksarealer og friluftsområder, samt forringelse av kulturmiljøer av regional og nasjonal verdi. Fylkeskommunen understreker at de ikke fullt ut har tatt stilling til de fem nye områdene (Barkåkerskogen, Skottebakken, Brekkeskogen, Råen og Løvåsdalen), da de ikke har hatt nødvendig underlagsdokumentasjon tilgjengelig. På grunn av manglende kapasitet har ikke fylkeskommunen hatt anledning til å hente ut egne data og vurdere de fem nye områdene med hensyn til de fagområder fylkeskommunen er satt til å ivareta.</p> <p>Imidlertid vurderes det at området Barkåkerskogen, som ligger innenfor et område som allerede er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel i Tønsberg, kan være et godt egnet område for hensetting. Et tilkoblingsspor kan medføre omdisponering av dyrka mark. En videre konsekvensutredning vil avdekke omfanget av blant annet dette og fylkeskommunens endelige vurdering av Barkåkerskogen. Videre planlegging anbefales gjennomført som en kommunedelplan med utredning av to til tre områder, med krav om videre reguleringsplanprosess for det valgte området. Områder som er i samsvar med kommuneplanens arealdel, som for eksempel området ved Barkåkerskogen, kan vurderes å gjennomføres som en detaljregulering, uten å gå via en kommunedelplanprosess. Begge alternativene vil kreve gode prosesser og utvidet medvirkning.</p>	<p>Arealverdier inngår i vurderingskriteriene og følger prinsippene for ikke prissatte konsekvenser i Håndbok V712. Kartlegging av arealverdier for de ulike områdene er gjort med utgangspunkt i eksisterende grunnlagsmateriale. Innenfor arealverdier inngår de ikke-prissatte temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå. Videre undersøkelser i senere planfaser vil både detaljere og nyansere verdibildet.</p> <p>Bane NOR anbefaler å utrede Barkåkerskogen (6.1.3 [1]) og vil vurdere muligheten for å forenkle planprosessen for arealer som er i tråd med overordnet plan.</p>

Fylkesmannen i Vestfold	Bane NORs kommentarer
<p><b>2015:</b> Fylkesmannen i Vestfold påpekte at området Vestre Stavnum som forutsetter bruk av dagens jernbanespor er ugunstig, da det forhindrer alternativ bruk av dagens trasé når nytt dobbeltspor (InterCity) ferdigstilles. Bøle Nord er mer negativt for jordressurser, men medføre mindre behov for dagens spor. Bøle syd er i konflikt med jordvern hensynet. Det bør kartlegges om det i Torp-området finnes et mer egnet areal som ligger i direkte tilknytning til fremtidig jernbane.</p> <p>På strekningen mellom Torp og Tønsberg har områdene Stokke Sørvest, Lundskogen Østre Vølen og Auli alle meget store negative konsekvenser for jordbruksproduksjon. Østre Vølen og Lundskogen har i tillegg tilsvarende negativ konsekvens for landskapsbilde. Akersmyra har store negative konsekvenser for nærmiljø/friluftsliv, naturmangfold og jordbruksressurser</p> <p>Fylkesmannen oppfattet også at det hersket noe uklarhet om behovet for fordelingen av hensettingsplasser mellom Tønsbergområdet, Sandefjord – Torp og Grenland. Fylkesmannen anbefalte å avklare dette nærmere forut for neste planfase.</p> <p>Fylkesmannen påpeker også at det kan finnes mindre konfliktfylte områder på nordsiden av Barkåker i tilknytning til InterCity-strekningen Nykirke - Barkåker.</p>	<p>Bane NOR er enig i at opprettholdelse av eksisterende spor for å betjene hensetting er lite ønskelig. Dette er nedfelt i vurderingskriteriene og slår ut ift. Vurderingskriteriene Gjennomførbarhet og kostnader og jernbaneteknisk funksjonalitet. På tross av dette anbefales det at Vestre Stavnum tas med da utredningen bør ha med et alternativt sør for Tønsberg (2.2, 2.4 [1])</p> <p>Bane NOR anbefaler ikke at Auli, Akersmyra, Østre Vølen, Lundskogen, Stokke sørvest Bøle nord og Bøle sør videreføres i prosessen blant annet pga arealverdier. (6.2 [1])</p> <p>Høsten 2017 ble det gjennomført en kapasitetsanalyse for å vurdere hensettingsbehovet som utløses ved innføring av rutemodellene (rutetilbudene) R2024 og R2027 på Vestfoldbanen (se kap. 1,5 [1]). Prosjektet Skien hensetting skal ivareta hensettingsbehovet i Skien. I tillegg vil det være behov for ytterligere et hensettingsanlegg på Vestfoldbanen når tilbudskonseptet for 2050 innføres (pendelforlengelse til Sandefjord). Se merknad nedenfor under Sandefjord ang. pendelforlengelse til Torp/Sandefjord (jmf 5.0 [1]).</p> <p>Det er i arealsøket søkt etter arealer nord for Tønsberg stasjon.</p>
<p><b>2018:</b> Området Løvåsdalen anses å ha svært store konflikter med nærmiljø, idrettsaktivitet og friluftsliv for hele Skoppum tettsted. Dette har sammenheng med at et hensettingsanlegg her vil beslaglegge et område avsatt til idrett i kommuneplanens arealdel. Videre vil lysløype/turløype ut fra tettstedets skole- og idrettsanlegg krysses. Påkoblingsspor fra hensettingsanlegget i retning av ny stasjon på Skoppum vil også beslaglegge areal og splitte opp bygeområder. Dette vil innskrenke handlefriheten hva gjelder knutepunktsutvikling knyttet til nye Skoppum stasjon. Fylkesmannen anbefaler at Løvåsdalen utgår fra den videre plan-/utredningsprosessen.</p> <p>Området Råen vil i hovedsak beslaglegge fulldyrka jord, og Fylkesmannen anser at dette er i strid med nasjonale jordvern hensyn. Videre kan det oppstå store</p>	<p>Bane NOR anbefaler ikke at Løvåsdalen videreføres i prosessen pga arealverdier. (6.2 [1])</p> <p>Bane NOR anbefaler ikke at Råen videreføres i prosessen pga arealverdier. (6.2 [1])</p>

konflikter med nærmiljøet knyttet til blant annet støy, terrenginngrep, areabeslag og oppsplitting av ferdselsmønstre. Fylkesmannen anser samlet sett dette området som svært konfliktfyllt, og anbefaler at området utgår av videre plan-/utredningsprosess.

Brekkeskogen anses som et meget lite egnet område for et hensettingsanlegg. Anlegget vil blokkere viltkorridoren som er ivaretatt med viltovergangen som er planlagt på strekningen Nykirke – Barkåker. Videre vil anlegget berøre de øvre delene av Sverstadbekken, som er et sjørettførende vassdrag med stor, naturlig produksjon/foryngelse. Fylkesmannen vurderer at konflikten med dette bekkesystemet er stor ved et hensettingsanlegg ved Brekkeskogen. Området ligger også nært kjerneområdet for rekreasjon og turløyper i Tangsrødmarka. Videre vil det beslaglegge dyrkbar mark av god kvalitet.

Skottebakken anses som et mulig område for hensettingsanlegg. En optimalisering av et hensettingsanlegg i dette området bør innebære å legge anlegget tett inntil dobbeltsporet for å samle naturinngrepene. Oppstillingsområdet burde videre legges nord for områdene med dyrka mark. Samtidig forutsettes det at viltkorridoren i forbindelse med viltovergangen på den planlagte strekningen Nykirke – Barkåker ikke bli forstyrret i ordinær driftsfase. Fylkesmannen er innforstått med at påkoblingssporet og ventesporet vil medføre noe omdisponering av dyrka mark.

Barkåkerskogen anses som en god plassering for et hensettingsanlegg for tog knyttet til Tønsberg stasjon. Fylkesmannen påpeker imidlertid at det er igangsatt reguleringsarbeid innenfor dette området. Området er avsatt til næringsområde i kommuneplanens arealdel for Tønsberg kommune. Fylkesmannen er innforstått med at påkoblingssporet, samt ventespør i midten av dagens dobbeltspor, vil medføre noe omdisponering av fulldyrka, lettbrukt jord og annen fastmark like sør for næringsområdets avgrensning i kommuneplankartet.

På tross av at området innehar noen svært store arealverdier, anbefales det at Brekkeskogen vurderes nærmere i en offentlig planprosess. Det vil ses på optimalisering og avbøtende tiltak. Området vil gi en god jernbaneteknisk funksjonalitet, blant annet på grunn av nærhet til eksisterende dobbeltspor hvor et midtstilt ventespør kan etableres. Brekkeskogen ligger også relativt nært Tønsberg, noe som vil bidra til en robust løsning. (6.1.1 [1])

Bane NOR anbefaler at Skottebakken utredes nærmere i en offentlig planprosess. De største arealverdiene kan muligens reduseres noe ved ytterligere optimalisering eller avbøtende tiltak. Området vil gi en god jernbaneteknisk funksjonalitet, blant annet på grunn av nærhet til eksisterende dobbeltspor hvor et midtstilt ventespør kan etableres. Skottebakken ligger også relativt nært Tønsberg, noe som vil bidra til en robust løsning (6.1.2 [1]).

Bane NOR vil utrede Barkåkerskogen og vurdere muligheten for å forenkle planprosessen for arealer som er i tråd med overordnet plan. (6.1.3 [1])

Horten kommune	Bane NORs kommentarer
<b>2015:</b> Horten kommune sendte ikke innspill i 2015	
<b>2018:</b> Horten kommune fraråder sterkt å benytte området Løvåsdalen til et hensettingsanlegg. Området er avklart i kommuneplanens arealdel som en del av knutepunktutviklingen i forbindelse med ny stasjon på Skoppum. I tillegg ligger området tett på eksisterende og planlagt bebyggelse. Det er også planlagt en videre utvidelse av idrettsanlegget i området. Kommunen fraråder også sterkt å benytte området Råen til et hensettingsanlegg. Konflikten knytter seg særlig opp til dyrka mark, landbruks-, natur- og friluftsområder (LNF) og negative landskapsvirkninger. Området er også et fremtidig utbyggingsområde i	<p>Bane NOR anbefaler ikke at Løvåsdalen videreføres i prosessen pga arealverdier. (6.2 [1])</p> <p>Bane NOR anbefaler ikke at Råen videreføres i prosessen pga arealverdier. (6.2 [1])</p>

kommuneplanens arealdel.

Tønsberg kommune	Bane NORs kommentarer
<p><b>2015:</b> Tønsberg kommune anbefalte ingen av områdene som faller innenfor deres kommune. Det er spesielt stor konflikt med dyrka og dyrkbar mark for alle områdene. Området Tønsberg nord er også i konflikt med hensynssonen for bevaring av kulturmiljø og kulturlandskap på Jarlsbergjordene. Det anbefales at Tønsberg nord forskyves lenger nordover mot Barkåker til et areal avsatt til fremtidig næringsområde i kommuneplanen (D14).</p>	<p>Bane NOR har tatt uttalelsen til etterretning og utvidet arealsøket til å omfatte flere alternativer nord for Tønsberg. Alternativet Barkåkerskogen er en nordlig variant av alternativet Tønsberg nord fra «Hensetting Østlandet».</p>
<p><b>2018:</b> Områdene Skottebakken og Brekkeskogen vil ha svært negative konsekvenser for kulturlandskapet, dyrka mark og attraktive friluftsområder. I nærheten av disse områdene utredes det nå to alternativer for lokalisering av et datalagringscenter i Tønsberg. Et mulig datalagringscenter og et hensettingsanlegg antas å medføre store negative konsekvenser for lokalbefolkningen på Barkåker.</p> <p>Barkåkerskogen fremstår som det eneste reelle området. Store deler av arealet er allerede omdisponert og avsatt til fremtidig byggeområde i kommuneplanens arealdel. Det er en pågående reguleringsplanprosess for området, og kommunen anser det som hensiktsmessig at et eventuelt hensettingsanlegg i området samkjøres med den pågående detaljreguleringen. Kommunen påpeker at deler av området i kommuneplanens arealdel er avsatt til landbruks-, natur- og friluftsområde (LNF), samt hensynssone for bevaring av kulturmiljø, i kommuneplanens arealdel. Hensynssonen utgjør en del av kulturmiljøet Jarlsberg hovedgård og innehar en verneverdig husmannsplass. Ved inngrep i dette området forutsetter kommunen at Bane NOR finner en løsning som ivaretar denne husmannsplassen. Kommunen påpeker at en samlet vurdering av Barkåkerskogen må ses i lys av områdene Brekkeskogen og Skottebakken. Brekkeskogen og Skottebakken anses å ha vesentlig større miljøkonsekvenser i forhold til Barkåkerskogen.</p>	<p>Bane NOR anbefaler at Skottebakken utredes nærmere i en offentlig planprosess. De største arealverdiene kan muligens reduseres noe ved ytterligere optimalisering eller avbøtende tiltak. Området vil gi en god jernbaneteknisk funksjonalitet, blant annet på grunn av nærhet til eksisterende dobbeltspor hvor et midtstilt ventespør kan etableres. Skottebakken ligger også relativt nært Tønsberg, noe som vil bidra til en robust løsning (6.1.2 [1]).</p> <p>Bane NOR vil utrede Barkåkerskogen og vurdere muligheten for å forenkle planprosessen for arealer som er i tråd med overordnet plan. (6.1.3 [1])</p> <p>På tross av at området innehar noen svært store arealverdier, anbefales det at Brekkeskogen vurderes nærmere i en offentlig planprosess. Det vil kunne ses på optimalisering og avbøtende tiltak. Området vil gi en god jernbaneteknisk funksjonalitet, blant annet på grunn av nærhet til eksisterende dobbeltspor hvor et midtstilt ventespør kan etableres. Brekkeskogen ligger også relativt nært Tønsberg, noe som vil bidra til en robust løsning. (6.1.1 [1])</p>
Sandefjord og Stokke kommuner	Bane NORs kommentarer
<p><b>2015:</b> Tidligere Stokke kommune påpekte at et hensettingsanlegg ikke bør gå på bekostning av landbruksarealer. Kommunen stiller seg forøvrig positiv til å vurdere områdene innenfor kommunen nærmere. Kommunen ønsket også mer medvirkning i den videre prosessen.</p> <p>Sandefjord kommune stilte seg positiv til områdene nord for Torp lufthavn, men det bør forutsettes at Torp</p>	<p>Arealverdier inngår i vurderingskriteriene og følger prinsippene for ikke prissatte konsekvenser i Håndbok V712 [5]. Kartlegging av arealverdier for de ulike områdene er gjort med utgangspunkt i eksisterende grunnlagsmateriale. Innenfor arealverdier inngår de ikke-prissatte temaene landskapsbilde, nærmiljø og</p>



<p>lufthavn kan inngå i startpendelen. Videre bør vurderingene inneholde en vurdering av om mulige områder kan utnyttes til flere formål, i tillegg til et hensettingsanlegg. Det påpekes at i det videre utredningsarbeidet må det gjøres en grundigere vurdering av de ikke-prissatte konsekvensene før utsiling. Kommunen ønsker også en klarere kobling mot den pågående planleggingen av InterCity-strekningen Tønsberg – Larvik.</p>	<p>friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser inkludert landbruk. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå. Videre undersøkelser i senere planfaser vil både detaljere og nyansere verdibildet.</p> <p>Tiltaket planlegges i sammenheng med hele IC-utbyggingen. Rutetilbudet på Indre InterCity til Tønsberg er avhengig av hensettingsanlegget.</p>
<p><b>2018:</b> Sandefjord kommune påpeker at lokalisering av hensettingsanlegg kan få betydning for det fremtidige togtilbudet. Kommunen har tidligere bedt Bane NOR utrede muligheten for pendelstart i Sandefjord ved ferdigstillelse av utbyggingsparsellen Tønsberg – Larvik i 2032.</p> <p>Sandefjord kommune anbefaler ikke Bane NOR om å konsentrere arealsøket til nord for Tønsberg, uten en grundigere vurdering av de momenter som fremgår av kommunens tidligere høringsuttalelser og vurderingene i denne saken.</p> <p>Med dette menes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En mer langsiktig vurdering av egnetheten til områdene, herunder økonomiske hensyn (inkl. tomtogkjøring)</li><li>• En grundigere vurdering av de ikke-prissatte konsekvenser før utsiling</li><li>• Vurdering av områdenes egnethet som driftsbasis, samt positive ringvirkninger ved samlokalisering med andre funksjoner og annen infrastruktur</li></ul>	<p>Ved innføring av tilbudskonseptet T2050IC (pendelforlengelse til Sandefjord) vil det være behov for flere hensettingsplasser enn det prosjektet legger opp til. Se kap 5 [1](5. [1])</p> <p>Hensettingsanlegget i Tønsberg må stå ferdig samtidig med ferdigstilt dobbeltspor mellom Oslo og Tønsberg og innføring av rutemodellen R2024. Frekvensøkningen vil ikke være mulig uten et hensettingsanlegg. Et hensettingsanlegg sør for Tønsberg stasjon må derfor ligge langs eksisterende enkeltspor ettersom nytt dobbeltspor sør for Tønsberg ikke er ferdigstilt i tide. (5. [1])</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Investeringskostnader og driftskostnader er vurdert i gjennomført arealsøk. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå som Bane NOR mener er tilstrekkelig for plannivået. Økonomiske hensyn vil bli utredet i det videre planarbeidet og vil ligge til grunn for Bane NORs endelige anbefaling.</li><li>• Arealverdier inngår i vurderingskriteriene og følger prinsippene for ikke prissatte konsekvenser i Håndbok V712 [5]. Kartlegging av arealverdier for de ulike områdene er gjort med utgangspunkt i eksisterende grunnlagsmateriale. Innenfor arealverdier inngår de ikke-prissatte temaene landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold, kulturmiljø og naturressurser. Vurderingene er gjort på et overordnet nivå. Videre undersøkelser i senere planfaser vil både detaljere og nyansere verdibildet</li><li>• Driftsbasis ligger ikke i hensettingsprosjektets mandat.</li></ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• Tydeligere kobling til planleggingen av InterCity-strekningen Tønsberg – Larvik</li><li>• En vurdering av hvordan de nye statlige planretningslinjene for samordning av bolig, areal og transportplanlegging skal hensyntas i planleggingen av tiltaket</li><li>• Erfaringsutveksling med et bredere utvalg togoperatører</li><li>• En vurdering av eventuelle langsiktige fordeler ved å tilrettelegge for en "flyplasspendel" mellom Torp og Gardermoen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tiltaket planlegges i sammenheng med hele IC-utbyggingen. Hensettingsanlegget er en del av rutetilbudet som skal realiseres på indre InterCity (Oslo-Tønsberg).</li><li>• Det skal foretas konsekvensutredning etter plan og bygningsloven med forskrifter. Statlige planretningslinjer ligger til grunn for Nasjonal transportplan, IC-satsingen er et virkemiddel i denne sammenhengen.</li><li>• Hensettingsanleggene planlegges for å være konkurransenøytrale i forhold til togoperatører.</li><li>• Pendelen vil stoppe både på Oslo Lufthavn og Torp slik det fremgår av det planlagte rutetilbudet. Også reisende som skal mellom flyplassen vil ha nytte av denne.</li></ul>
---	---

## 4 DOKUMENTINFORMASJON

### 4.1 Referanser

- [1] «Hensetting Tønsbergområdet ICH-30-A10000,» Bane NOR, 2018.
- [2] «Areal søk for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet ICH-30\_A-10000, Vedlegg 2 Innspill til areal søk,» Bane NOR, 2018.
- [3] «Areal søk for hensettingsanlegg i Tønsbergområdet ICH-30\_A-10000, Vedlegg 1 Høringsuttalelser fra Hensetting Østlandet,» Bane NOR.
- [4] «Hensetting Østlandet Merknadsdokument,» Bane NOR.
- [5] «Konsekvensanalyser Håndbok V712,» Vegdirektoratet, 2018.
- [6] «Hensetting Østlandet del 3,» 2015.