



Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
001/19	Formannskapet	09.01.2019
005/19	Kommunestyret	09.01.2019

KDP DOBBELTSPOR STOKKE - LARVIK

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik, legges ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.

Planforslaget inneholder bl.a. følgende dokumenter:

- Plankarthefte, desember 2018
- Planbestemmelser og retningslinjer, desember 2018
- Planbeskrivelse, desember 2018
- ROS-analyse, desember 2018
- Illustrasjonshefte, desember 2018
- Fagrapport samfunnsøkonomisk analyse – prissatte konsekvenser, desember 2018
- Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger, desember 2018
- Sammenstilling og anbefaling, desember 2018
- Rapport by- og knutepunktutvikling Larvik kommune med vedlegg, desember 2018
- Fagrapport landskapsbilde, desember 2018
- Fagrapport nærmiljø og friluftsliv, desember 2018
- Fagrapport kulturminner og kulturmiljø, desember 2018
- Fagrapport naturmangfold, desember 2018
- Fagrapport naturressurs, desember 2018
- Fagrapport konsekvenser i anleggsperioden, desember 2018
- Fagrapport støy i driftsfasen inkl. vedlegg, desember 2018
- Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi inkl. vedlegg, mai 2018
- Fagrapport geoteknikk inkl. vedlegg, mai 2018
- Trafikkvurderinger Larvik med vedlegg, datert 20.11.2018
- Temarapport havnespor Larvik, desember 2018
- Teknisk hovedplan, november 2018

Høringsfristen settes til 15. mars 2019.

2. Forslaget omfatter følgende alternativer for Virik(Sandefjord grense) - Byskogen: Varningenkorridoren, Stålakerkorridor øst og Stålakerkorridor vest, og følgende alternativer for Byskogen - Kleivertunnelen: Kongegata høy, Kongegata lav, Indre havn høy og Indre havn lav.
3. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av materialet som danner grunnlag for Konsekvensutredning/Samfunnsøkonomisk analyse før sluttbehandling:
 - a. Hvordan avbøtende tiltak blir tillagt vekt i konsekvensanalysen bør framkomme tydeligere. Det bør vurderes om det bør lages en sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser etter at avbøtende tiltak er vurdert, og at denne bør tillegges vekt i den samlede konsekvensoversikten.
 - b. Kongegataalternativene innebærer at eksisterende jernbaneanlegg kan fjernes. De positive konsekvensene dette medfører for nærmiljø, friluftsliv, landskapsbilde og kulturmiljø i delområdene Herregården/Tollerodden, Indre havn og Hammerdalen må vektes i konsekvensutredningen og komme klarere til uttrykk i innlevert materiale.
 - c. Hvordan alternativet Indre havn høy innvirker på Herregårdens fundamenter, konstruksjon og historiske kontekst, må klargjøres tydeligere og vektes med den negative konsekvensen dette har for temaet landskapsbilde og kulturminner/kulturmiljø.
 - d. Konsekvensene Stålakerkorridoren har for steinressursene må klargjøres tydeligere. Regiongeologens innspill må svares ut.
 - e. Påpekningen av feil i kategoriseringen av «skogbruksområder» fremfor bruk av begrepet «dyrkbare jord» i jordlovens §9 må svares ut.
4. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av materialet som inngår i Andre samfunnsmessige virkninger før sluttbehandling:
 - f. For å unngå at en eventuell metodisk skjevfordeling blir tillagt vekt bør «Rapport by- og knutepunktutvikling» justeres i samarbeid med Larvik kommune slik at fastsetting av områder for kategorisering av «lav motstand mot transformasjon» (grønn farge) og «høy motstand mot transformasjon» (rød farge) samsvarer bedre med de planer og muligheter som foreligger for byutvikling i Larvik sentrum. I den forbindelse bør også kategorien «kan vurderes for transformasjon» (gul farge), som er brukt i vurderingen av by og knutepunktutvikling i Sandefjord og Stokke, vurderes for flere områder i Larvik sentrum, og handlingsrommet for bebyggelse inntil og oppå betongtunnelen i forbindelse med alternativene i Kongegata avklares/tydeliggjøres bedre.
 - g. Det bør komme klarere fram hva som er grunnlaget for at nærheten mellom transformasjonspotensial og knutepunkt tillegges så stor vekt i vurderingen av Indre havn høy som et bedre alternativ enn Kongegata høy.
5. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt materiale for Trafikkvurderinger Larvik før sluttbehandling:
 - h. For at konsekvensene av stasjonsalternativene skal være tydelige, må endringer i trafikkmønsteret ved å stenge Kongegata, legge om Storgata inn i området Skottebrygga/Tollerodden og fjerne Fv. 103 (veien langs dagen jernbanespor gjennom Indre havn) utredes bedre. Koblingen mot nytt trafikksystem på Farriseidet må også vurderes.
6. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt materiale for Temarapport havnespor Larvik før sluttbehandling:
 - i. For at gjennomførbarheten av framtidig banetilknytning som erstatning for eksisterende banetilknytning skal være tydelig og kunne sikres for framtida, må status på framtidig løsning for banetilknytning for godshåndtering fra Larvik Havn avklares med Jernbanedirektoratet og beskrives i rapporten. Havnesjefens innspill i e-post av 19. desember 2018 må svares ut.

7. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt Illustrasjonshefte før sluttbehandling:
 - j. For å få et tydeligere bilde av trasealternativenes påvirkning i områdene Herregården/Tollerodden, Indre havn, Hammerdalen, Bøkelia, Farriseidet og området rundt Torget må det suppleres med flere illustrasjoner og terrengsnitt. Det bør spesielt vektlegges hvordan alternativene Indre havn høy og lav vil medføre store terrenginngrep og fjellskjæring mellom Munken og Herregården.
8. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av det juridiske materialet før sluttbehandling:
 - k. Hensynssonens juridiske grunnlag bør avklares tydeligere, og må vurderes opp mot behovet for å innføre eventuelt midlertidig forbud mot tiltak etter PBL kapittel 13.
 - l. Det bør ses på hvordan båndleggingssonen for strekningen eventuelt kan minimeres, spesielt for alternativet Kongegata høy.
 - m. Bestemmelsene må inneholde krav til høy arkitektonisk og estetisk kvalitet på de delene av anleggene som vil være synlige innenfor Larvik by og Hammerdalen. Bestemmelsene må koordineres med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel.
 - n. Bestemmelsene må omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt masseforflytning/massedeponi, etterbruk av eksisterende jernbanespor, nytt trafikksystem og avbøtende tiltak før reguleringsplan for første delstrekning kan vedtas.
 - o. Bestemmelsene må omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt gatebruk, parkering og opparbeidelse av gater og byrom og gjennomføring av en plan- og designkonkurranse inkl. avbøtende tiltak i samarbeid med kommunen som fastsetter rammer for utbyggingspotensialet i knutepunktet før reguleringsplan for stasjonsområdet kan vedtas.
 - p. Bestemmelsene må vurderes å omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt framtidig banetilknytning for godshåndtering fra Larvik havn og handlingsplan for gjennomføring av tiltak for å motvirke sentrumsforvitring, før reguleringsplan for første delstrekning kan vedtas.
9. For å sikre at Larvik kommunes innbyggere skal forstå omfanget av det foreslåtte tiltaket har Larvik kommune følgende krav for høringsprosessen:
 - q. Det skal utarbeides en medvirkningsplan som skal sikre dialog og involvering fra innbyggere og andre berørte, med et spesielt fokus i høringsperioden på barn og ungdom og de som kan bli sterkest berørt på Farriseidet, i Larvik sentrum, på Verningen og gårdeiere i Tjølling. Medvirkningsplanen skal foreligge når materialet legges ut til offentlig ettersyn og høring.
 - r. Det skal utarbeides fysiske modeller av stasjonsalternativene som viser hvordan tiltaket vil være tilpasset terreng og eksisterende bebyggelse, og som anviser trasébredden som båndlegges som skal stilles ut på et offentlig sted i minst 2 uker i høringsperioden og frem mot sluttbehandling.
 - s. I samråd med Larvik kommune skal det gjennomføres en stedlig påvisning av planlagt trasébredde for alternativet i Indre havn forbi Residensveien, tunnelutløpet og fjellarrondering mellom Munken og Herregården, ute ved Strandpromenaden, langs Dronningensgate, ved Mølla, inn over Langestrand og inn på Farriseidet. Videre skal det gjennomføres en stedlig påvisning av Indre havn høy løsning som angir høyden for nedre og øvre linje for konstruksjonen på et egnet sted i Indre havn. Det skal også gjennomføres en stedlig påvisning av Kongegatakorridoren fra Jegersborggate til Hammerdalen på tilgjengelige deler av strekningen.
10. Larvik kommune kan ikke akseptere noen risiko for at Herregården kan få varige skader eller dårligere vilkår for å kunne foredles som nasjonalt viktig kulturminne, som følge av tiltaket.
11. Larvik kommune kan ikke akseptere at utviklingen av og aktiviteten i Larvik sentrum

stagnerer som følge av den lange båndleggingsperioden som er angitt mellom vedtatt kommunedelplan og ferdig anlegg i 2032 (fra NTP 2018-2029) og usikkerheten som i 2018 er skapt omkring gjennomføringen av ytre del av InterCity prosjektet etter 2029. Larvik kommune forutsetter at finansiering og oppstart av arbeidet med reguleringsplan for arealet som båndlegges i Larvik sentrum skjer så raskt som mulig, og senest 2 år etter vedtatt kommunedelplan, og at gjennomføring av hele tiltaket skjer i tråd med fremdrift i NTP 2018-2029.

12. Larvik kommune tar forbehold om at det i høringsperioden kan framkomme forhold som trenger avklaring, og som kan ha betydning for endring av materialet før sluttbehandling.

SAKSBEHANDLER: Virksomhetsleder Hege Eick

09.01.2019 Formannskapet

Møtebehandling:

Hallstein Bast, V, fremmet følgende tilleggsforslag til rådmannens forslag på vegne av Venstre;
Tillegg til pkt. 12 i rådmannens forslag:

- *Dersom de fremlagte høringsalternativene ikke fremstår som gode løsninger etter høringen, vil ytterligere alternativ vurderes ved neste behandling.*
- *Alle innspill til høringen vil uansett bli kommentert.*

Knut Olav Omholt, Sp, fremmet følgende tilleggsforslag til rådmannens forslag, på vegne av Senterpartiet;

Tilleggsforslag: Nytt pkt. 3 f:

BaneNOR må legge fram gode løsninger for framtidig arrondering av berørte landbrukseiendommer for å redusere driftsulempene. Herunder bidra til jordskifte.

Bjarne Steen, H, fremmet alternativt forslag som følger på vegne av Høyre:

Indre havn alternativene går i tunell gjennom Mesterfjellet, og kommer ut i dagen ved Herregården i Larvik. Her er det et nasjonalt viktig kulturmiljø som ikke må forringes ved jernbaneutbygging. Foruten Herregården, er Larvik fengsel forskriftsfredet, og traseen griper inn i Riksantikvarens NB! - område «Tollerodden».

Indre havn-korridoren vil derfor ødelegge det nasjonalt og internasjonalt viktige kulturmiljøet Herregården / Tollerodden og den historiske byen med Storgata som byens opprinnelige gateløp. Dette alternativet må derfor utgå fra den videre planleggingen.

Forslag til vedtak:

Rådmannens forslag vedtas med følgende endringer:

- *Pkt 2. Indre havn høy og Indre havn lav tas ut av planforslaget, og disse alternativene legges ikke ut til offentlig ettersyn og høring.*
- *Pkt 3c tas ut.*

Per Manvik, Frp, fremmet følgende alternative forslag på vegne av Fremskrittspartiet:

Kommunestyret ser at begge Bane Nors forslag til plassering av stasjonen i Larvik by vil føre til store konsekvenser for sentrum og Indre Havn.

Kongegata alternativet vil få konsekvenser for store deler av den gamle godt bevarte bygningsmasse som i årtier har gitt sentrum sin identitet.

Bygningsmassen i en lengde på ca 300 m og en bredde på ca 30 m vil måtte saneres. 220 boenheter og næringseiendommer blir borte.

Anleggsperioden er beregnet å vare i 5-6 år dersom inget uforutsett inntreffer.

Indre Havn alternativet vil uansett om det blir høy eller lav utgave ikke føre til at dagens barriere blir vesentlig endret, og den etterlengtede muligheten for åpning mot sjøen vil bli borte for all framtid.

Kommunestyret er forpliktet til å ta hensyn til hele Larvik kommunes befolkning og kan ikke se at en plassering i Kongegata eller Indre havn vil gi økt tilgjengelighet og nok parkeringsmuligheter for de som nødvendigvis må bruke bil til stasjonen. Tre firedeler av Larvik kommunes befolkning bor utenfor Larvik by.

Larvik kommune er ansvarlig for planlegging og bekostning av parkeringsplasser som pr i dag ikke er planlagt eller kostnadsberegnet. Kommunestyret har ikke oversikt over arealbruk, berørte boliger eller næringer. Å fatte vedtak i en sak uten å ha oversikt over hvilke kostnader som vil påløpe - er ikke forsvarlig.

Kommunestyret kan ikke se at en investering i prosjekter som ikke ivaretar hele befolkningen på en god nok måte - er en samfunnsøkonomisk god investering.

Vedtak :

Pkt 1. Kommunestyret sier nei til begge Bane Nors alternativer til plassering av togstasjon i Larvik by.

Pkt 2. Kommunestyret ber Bane Nor utrede andre alternativer til stasjonsplassering i Larvik der det gis mulighet for god parkering og kollektivknutepunkt.

Erik A. Sørensen, Bedre Larvik, fremmet følgende alternative forslag:

Kommunestyret ber Bane Nor utrede alternativ løsning med plassering av ny togstasjon på-/under- eller i umiddelbar og nær tilknytning til Bergeløkka. Linjeføring fra Furustad via allerede foreslått korridor gjennom Verningen videre over Lågen nord for Hegdal Ind. område og til Bergeløkka.

Kommunestyret ønsker fortrinnsvis fjelltunnel gjennom nordre del av Larvik by, men setter ikke dette som et ubetinget krav pr dd. Kommunestyret ønsker at utredningen skal være ferdig innen 1.10.2019. Saken legges frem for kommunestyret innen 31.12.2019 og sammen med dette må alle de spørsmål og usikkerhetsmomenter som rådmannen har påpekt, også være svart opp i saken av BaneNOR.

Turid Løsnæs, Ap, fremmet følgende tilleggsforslag til rådmannens forslag:

Pkt. 13.

Bane Nor bes om å legge fram en oversikt over de samfunnsmessige og økonomiske konsekvensene av ikke å ha jernbane i anleggsperioden, som er tilfellet hvis en velger Indre Havn.

Pkt. 14.

Når informasjon som rådmannen ber om i sin innstilling er klar, bør denne fortløpende gjøres tilgjengelig for folkevalgte og for de som skal avgi høringsuttalelser.

Ordfører påpekte redaksjonell endring til pkt. 14 som følger:

*"Når informasjon som **kommunestyret ber om i sitt vedtak** er klar, ..."*

Tormod Knutsen, MDG, fremmet følgende forslag:

Tillegg til Rådmannens innstilling:

Pkt 11:

Virkningene på byliv og sentrumshandel før, under og ved reetablering etter anleggsperioden for alternativ Kongegata må belyses grundigere.

Øvrig:

- *Kostnader og finansiering av nytt havnespor må belyses utfyllende. (Pkt. 6 b)*
- *Alternativ Indre havn høy må illustreres sammen med sannsynlig bebyggelse på begge sider jfr. f.eks. vinnerutkastet i arkitektkonkurransen for noen år siden, slik at en ser hvor mye av utsiktstap og barrierevirkning som skyldes jernbanen og hvor mye som skyldes sannsynlig ny bebyggelse. (Pkt. 3 g)*

Votering:

Det ble først votert over alternativt forslag fra Sørensen som falt mot 2 stemmer.

2=BL, FRP1

Deretter ble det votert over Manviks alternative forslag, som likeledes falt mot 3 stemmer.

3=FRP 2, BL

Steens alternative forslag ble votert over og falt mot 2 stemmer.

2=H 2

Rådmannens innstilling ble deretter tatt opp til votering og enstemmig anbefalt vedtatt.

Tilleggsforslagene ble deretter tatt opp til votering:

Tilleggsforslag fra Løsnæs ble votert over punktvis;

Pkt. 13 ble enstemmig anbefalt vedtatt

Pkt. 14 ble likeledes enstemmig anbefalt vedtatt inkludert ordførers redaksjonelle endring

Knutsens tilleggsforslag ble likeledes votert over punktvis:

Pkt. 11 ble enstemmig anbefalt vedtatt

Pkt. 6 b falt med støtte fra 4 stemmer.

4=SP 2, MDG 1, V 1

Pkt. 3 g ble anbefalt vedtatt med 7 stemmer mot 6

7=KRF 1, SP 2, BL 1, V 1, MDG 1, FRP 1

6=AP 3, H 2, FRP 1

Omholts tilleggsforslag ble deretter enstemmig anbefalt vedtatt.

Basts tilleggsforslag ble til slutt votert over og falt i det 6 stemte for og 7 stemte mot.

6=V 1, BL 1, SP 2, KRF 1, MDG 1

7=AP 3, H 2, FRP 2

FSK- 001/19 Vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik, legges ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.

Planforslaget inneholder bl.a. følgende dokumenter:

- Plankartheft, desember 2018
- Planbestemmelser og retningslinjer, desember 2018
- Planbeskrivelse, desember 2018
- ROS-analyse, desember 2018
- Illustrasjonshefte, desember 2018
- Fagrapport samfunnsøkonomisk analyse – prissatte konsekvenser, desember 2018
- Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger, desember 2018
- Sammenstilling og anbefaling, desember 2018
- Rapport by- og knutepunktutvikling Larvik kommune med vedlegg, desember 2018
- Fagrapport landskapsbilde, desember 2018
- Fagrapport nærmiljø og friluftsliv, desember 2018
- Fagrapport kulturminner og kulturmiljø, desember 2018
- Fagrapport naturmangfold, desember 2018
- Fagrapport naturressurs, desember 2018
- Fagrapport konsekvenser i anleggsperioden, desember 2018
- Fagrapport støy i driftsfasen inkl. vedlegg, desember 2018
- Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi inkl. vedlegg, mai 2018

- Fagrapport geoteknikk inkl. vedlegg, mai 2018
- Trafikkvurderinger Larvik med vedlegg, datert 20.11.2018
- Temarapport havnespor Larvik, desember 2018
- Teknisk hovedplan, november 2018

Høringsfristen settes til 15. mars 2019.

2. Forslaget omfatter følgende alternativer for Virik(Sandefjord grense) - Byskogen: Verningenkorridoren, Stålakerkorridor øst og Stålakerkorridor vest, og følgende alternativer for Byskogen - Kleivertunnelen: Kongegata høy, Kongegata lav, Indre havn høy og Indre havn lav.
3. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av materialet som danner grunnlag for Konsekvensutredning/Samfunnsøkonomisk analyse før sluttbehandling:
 - a. Hvordan avbøtende tiltak blir tillagt vekt i konsekvensanalysen bør framkomme tydeligere. Det bør vurderes om det bør lages en sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser etter at avbøtende tiltak er vurdert, og at denne bør tillegges vekt i den samlede konsekvensoversikten.
 - b. Kongegataalternativene innebærer at eksisterende jernbaneanlegg kan fjernes. De positive konsekvensene dette medfører for nærmiljø, friluftsliv, landskapsbilde og kulturmiljø i delområdene Herregården/Tollerodden, Indre havn og Hammerdalen må vektes i konsekvensutredningen og komme klarere til uttrykk i innlevert materiale.
 - c. Hvordan alternativet Indre havn høy innvirker på Herregårdens fundamenter, konstruksjon og historiske kontekst, må klargjøres tydeligere og vektes med den negative konsekvensen dette har for temaet landskapsbilde og kulturminner/kulturmiljø.
 - d. Konsekvensene Stålakerkorridoren har for steinressursene må klargjøres tydeligere. Regiongeologens innspill må svares ut.
 - e. Påpekningen av feil i kategoriseringen av «skogbruksområder» fremfor bruk av begrepet «dyrkbare jord» i jordlovens §9 må svares ut.
 - f. BaneNOR må legge fram gode løsninger for framtidig arrondering av berørte landbrukseiendommer for å redusere driftsulempene. Herunder bidra til jordskifte.
 - g. Alternativ Indre havn høy må illustreres sammen med sannsynlig bebyggelse på begge sider jfr. f.eks. vinnerutkastet i arkitektkonkurransen for noen år siden, slik at en ser hvor mye av utsiktstap og barrierevirkning som skyldes jernbanen og hvor mye som skyldes sannsynlig ny bebyggelse
4. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av materialet som inngår i Andre samfunnsmessige virkninger før sluttbehandling:
 - h. For å unngå at en eventuell metodisk skjevfordeling blir tillagt vekt bør «Rapport by- og knutepunktutvikling» justeres i samarbeid med Larvik kommune slik at fastsetting av områder for kategorisering av «lav motstand mot transformasjon» (grønn farge) og «høy motstand mot transformasjon» (rød farge) samsvarer bedre med de planer og muligheter som foreligger for byutvikling i Larvik sentrum. I den forbindelse bør også kategorien «kan vurderes for transformasjon» (gul farge), som er brukt i vurderingen av by og knutepunktutvikling i Sandefjord og Stokke, vurderes for flere områder i Larvik sentrum, og handlingsrommet for bebyggelse inntil og oppå betongtunnelen i forbindelse med alternativene i Kongegata avklares/tydeliggjøres bedre.
 - i. Det bør komme klarere fram hva som er grunnlaget for at nærheten mellom transformasjonspotensial og knutepunkt tillegges så stor vekt i vurderingen av Indre havn høy som et bedre alternativ enn Kongegata høy.
5. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt materiale for

Trafikkvurderinger Larvik før sluttbehandling:

- j. For at konsekvensene av stasjonsalternativene skal være tydelige, må endringer i trafikkmønsteret ved å stenge Kongegata, legge om Storgata inn i området Skottebrygga/Tollerodden og fjerne Fv. 103 (veien langs dagen jernbanespor gjennom Indre havn) utredes bedre. Koblingen mot nytt trafikksystem på Farriseidet må også vurderes.
6. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt materiale for Temarapport havnespor Larvik før sluttbehandling:
- k. For at gjennomførbarheten av framtidig banetilknytning som erstatning for eksisterende banetilknytning skal være tydelig og kunne sikres for framtida, må status på framtidig løsning for banetilknytning for godshåndtering fra Larvik Havn avklares med Jernbanedirektoratet og beskrives i rapporten. Havnesjefens innspill i e-post av 19. desember 2018 må svares ut.
7. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt Illustrasjonshefte før sluttbehandling:
- l. For å få et tydeligere bilde av trasealternativenes påvirkning i områdene Herregården/Tollerodden, Indre havn, Hammerdalen, Bøkeli, Farriseidet og området rundt Torget må det suppleres med flere illustrasjoner og terrengsnitt. Det bør spesielt vektlegges hvordan alternativene Indre havn høy og lav vil medføre store terrenginngrep og fjellskjæring mellom Munken og Herregården.
8. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av det juridiske materialet før sluttbehandling:
- m. Hensynssonens juridiske grunnlag bør avklares tydeligere, og må vurderes opp mot behovet for å innføre eventuelt midlertidig forbud mot tiltak etter PBL kapittel 13.
 - n. Det bør ses på hvordan båndleggingssonen for strekningen eventuelt kan minimeres, spesielt for alternativet Kongegata høy.
 - o. Bestemmelsene må inneholde krav til høy arkitektonisk og estetisk kvalitet på de delene av anleggene som vil være synlige innenfor Larvik by og Hammerdalen. Bestemmelsene må koordineres med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel.
 - p. Bestemmelsene må omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt masseforflytning/massedeponi, etterbruk av eksisterende jernbanespor, nytt trafikksystem og avbøtende tiltak før reguleringsplan for første delstrekning kan vedtas.
 - q. Bestemmelsene må omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt gatebruk, parkering og opparbeidelse av gater og byrom og gjennomføring av en plan- og designkonkurranse inkl. avbøtende tiltak i samarbeid med kommunen som fastsetter rammer for utbyggingspotensialet i knutepunktet før reguleringsplan for stasjonsområdet kan vedtas.
 - r. Bestemmelsene må vurderes å omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt framtidig banetilknytning for godshåndtering fra Larvik havn og handlingsplan for gjennomføring av tiltak for å motvirke sentrumsforvitring, før reguleringsplan for første delstrekning kan vedtas.
9. For å sikre at Larvik kommunes innbyggere skal forstå omfanget av det foreslåtte tiltaket har Larvik kommune følgende krav for høringsprosessen:
- s. Det skal utarbeides en medvirkningsplan som skal sikre dialog og involvering fra innbyggere og andre berørte, med et spesielt fokus i høringsperioden på barn og ungdom og de som kan bli sterkest berørt på Farriseidet, i Larvik sentrum, på Verningen og gårdeiere i Tjølling. Medvirkningsplanen skal foreligge når materialet legges ut til offentlig ettersyn og høring.
 - t. Det skal utarbeides fysiske modeller av stasjonsalternativene som viser hvordan tiltaket vil være tilpasset terreng og eksisterende bebyggelse, og som anviser trasébredden som båndlegges som skal stilles ut på et offentlig sted i minst 2

- uker i høringsperioden og frem mot sluttbehandling.
- u. I samråd med Larvik kommune skal det gjennomføres en stedlig påvisning av planlagt trasébredde for alternativet i Indre havn forbi Residensveien, tunnelutløpet og fjellarrondering mellom Munken og Herregården, ute ved Strandpromenaden, langs Dronningensgate, ved Mølla, inn over Langestrand og inn på Farriseidet. Videre skal det gjennomføres en stedlig påvisning av Indre havn høy løsning som angir høyden for nedre og øvre linje for konstruksjonen på et egnet sted i Indre havn. Det skal også gjennomføres en stedlig påvisning av Kongegatakorridoren fra Jegersborggate til Hammerdalen på tilgjengelige deler av strekningen.
10. Larvik kommune kan ikke akseptere noen risiko for at Herregården kan få varige skader eller dårligere vilkår for å kunne foredles som nasjonalt viktig kulturminne, som følge av tiltaket.
 11. Larvik kommune kan ikke akseptere at utviklingen av og aktiviteten i Larvik sentrum stagnerer som følge av den lange båndleggingsperioden som er angitt mellom vedtatt kommunedelplan og ferdig anlegg i 2032 (fra NTP 2018-2029) og usikkerheten som i 2018 er skapt omkring gjennomføringen av ytre del av InterCity prosjektet etter 2029. Larvik kommune forutsetter at finansiering og oppstart av arbeidet med reguleringsplan for arealet som båndlegges i Larvik sentrum skjer så raskt som mulig, og senest 2 år etter vedtatt kommunedelplan, og at gjennomføring av hele tiltaket skjer i tråd med fremdrift i NTP 2018-2029.
Virkningene på byliv og sentrumshandel før, under og ved reetablering etter anleggsperioden for alternativ Kongegata må belyses grundigere.
 12. Larvik kommune tar forbehold om at det i høringsperioden kan framkomme forhold som trenger avklaring, og som kan ha betydning for endring av materialet før sluttbehandling.
 13. Bane Nor bes om å legge fram en oversikt over de samfunnsmessige og økonomiske konsekvensene av ikke å ha jernbane i anleggsperioden, som er tilfellet hvis en velger Indre Havn.
 14. Når informasjon som kommunestyret ber om i sitt vedtak er klar, bør denne fortløpende gjøres tilgjengelig for folkevalgte og for de som skal avgi høringsuttalelser.

09.01.2019 Kommunestyret

Møtebehandling:

Det var 42 stemmeberettigede til stede ved behandlingen av denne saken.

Ved behandling av saken anmodet gruppelederne ordfører om å øke taletiden fra 3 til 5 minutter, og det ble gjennomført. Det var 26 kommunestyremedlemmer som hadde ordet i saken, og kl. 19.50 tok ordfører opp at møtet var berammet til kl. 20, men at det ville gå noe lenger tid. Han antok at møtet ville kunne strekke seg frem til ca. kl. 21.00. Kommunestyret sluttet seg til at møtet skulle fortsette til alle sakene var ferdig behandlet.

Bjarne Steen, H, løftet sitt alternative forslag fra behandlingen i formannskapet:

Indre havn alternativene går i tunell gjennom Mesterfjellet, og kommer ut i dagen ved Herregården i Larvik. Her er det et nasjonalt viktig kulturmiljø som ikke må forringes ved jernbaneutbygging.

Foruten Herregården, er Larvik fengsel forskriftsfredet, og traseen griper inn i Riksantikvarens NB! - område «Tollerodden».

Indre havn-korridoren vil derfor ødelegge det nasjonalt og internasjonalt viktige kulturmiljøet

Herregården / Tollerodden og den historiske byen med Storgata som byens opprinnelige gateløp. Dette alternativet må derfor utgå fra den videre planleggingen.

Forslag til vedtak:

Rådmannens forslag vedtas med følgende endringer:

- *Pkt 2. Indre havn høy og Indre havn lav tas ut av planforslaget, og disse alternativene legges ikke ut til offentlig ettersyn og høring.*
- *Pkt 3c tas ut.*

Per Manvik, Frp, løftet sitt alternative forslag fra behandlingen i formannskapet:

Kommunestyret ser at begge Bane Nors forslag til plassering av stasjonen i Larvik by vil føre til store konsekvenser for sentrum og Indre Havn.

Kongegata alternativet vil få konsekvenser for store deler av den gamle godt bevarte bygningsmasse som i årtier har gitt sentrum sin identitet.

Bygningsmassen i en lengde på ca 300 m og en bredde på ca 30 m vil måtte saneres. 220 boenheter og næringseiendommer blir borte.

Anleggsperioden er beregnet å vare i 5-6 år dersom inget uforutsett inntreffer.

Indre Havn alternativet vil uansett om det blir høy eller lav utgave ikke føre til at dagens barriere blir vesentlig endret, og den etterlengtede muligheten for åpning mot sjøen vil bli borte for all framtid.

Kommunestyret er forpliktet til å ta hensyn til hele Larvik kommunes befolkning og kan ikke se at en plassering i Kongegata eller Indre havn vil gi økt tilgjengelighet og nok parkeringsmuligheter for de som nødvendigvis må bruke bil til stasjonen. Tre firedeler av Larvik kommunes befolkning bor utenfor Larvik by.

Larvik kommune er ansvarlig for planlegging og bekostning av parkeringsplasser som pr i dag ikke er planlagt eller kostnadsberegnet. Kommunestyret har ikke oversikt over arealbruk, berørte boliger eller næringer. Å fatte vedtak i en sak uten å ha oversikt over hvilke kostnader som vil påløpe - er ikke forsvarlig.

Kommunestyret kan ikke se at en investering i prosjekter som ikke ivaretar hele befolkningen på en god nok måte - er en samfunnsøkonomisk god investering.

Vedtak :

Pkt 1. Kommunestyret sier nei til begge Bane Nors alternativer til plassering av togstasjon i Larvik by.

Pkt 2. Kommunestyret ber Bane Nor utrede andre alternativer til stasjonsplassering i Larvik der det gis mulighet for god parkering og kollektivknutepunkt.

Hallstein Bast, V, løftet sitt tilleggsforslag til rådmannens forslag fra behandlingen i formannskapet;

Tillegg til pkt. 12 i rådmannens forslag:

- Dersom de fremlagte høringsalternativene ikke fremstår som gode løsninger etter høringen, vil ytterligere alternativ vurderes ved neste behandling.

- Alle innspill til høringen vil uansett bli kommentert.

Erik A. Sørensen, Bedre Larvik, løftet sitt alternative forslag fra behandlingen i formannskapet:

Kommunestyret ber Bane Nor utrede alternativ løsning med plassering av ny togstasjon på-/under- eller i umiddelbar og nær tilknytning til Bergeløkka. Linjeføring fra Furustad via allerede foreslått korridor gjennom Veringen videre over Lågen nord for Hegdal Ind. område og til Bergeløkka.

Kommunestyret ønsker fortrinnsvis fjelltunnel gjennom nordre del av Larvik by, men setter ikke dette som et ubetinget krav pr dd. Kommunestyret ønsker at utredningen skal være ferdig innen 1.10.2019. Saken legges frem for kommunestyret innen 31.12.2019 og sammen med dette må alle de spørsmål og usikkerhetsmomenter som rådmannen har påpekt, også være svart opp i saken av BaneNOR.

Tormod Knutsen, MDG, løftet sitt forslag til pkt. 6 b fra behandlingen i formannskapet:
Kostnader og finansiering av nytt havnespor må belyses utfyllende.

Votering:

Manviks alternative forslag ble først tatt opp til votering og falt mot 8 stemmer.

8=FRP 6, BL 1, V 1

Det ble deretter voert over alternativt forslag fra Sørensen, som likeledes falt idet 8 stemte for.

8=BL 2, V 1, FRP 5

Steens alternative forslag ble votert over og falt likeledes i det 9 stemte for.

9=H

Innstilling fra formannskapet ble deretter tatt opp til votering og enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fra Bast falt ved votering mot 18 stemmer.

18=V 2, BL 2, MDG 1, SP 4, KRF 2, PU 1, FRP 6

Knutsens tilleggsforslag falt likeledes mot 8 stemmer.

8=MDG 1, SP 4, V 2, PU 1

KST- 005/19 Vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik, legges ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14.

Planforslaget inneholder bl.a. følgende dokumenter:

- Plankartheft, desember 2018
- Planbestemmelser og retningslinjer, desember 2018
- Planbeskrivelse, desember 2018
- ROS-analyse, desember 2018
- Illustrasjonsheft, desember 2018
- Fagrapport samfunnsøkonomisk analyse – prissatte konsekvenser, desember 2018
- Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger, desember 2018
- Sammenstilling og anbefaling, desember 2018
- Rapport by- og knutepunktutvikling Larvik kommune med vedlegg, desember 2018
- Fagrapport landskapsbilde, desember 2018
- Fagrapport nærmiljø og friluftsliv, desember 2018
- Fagrapport kulturminner og kulturmiljø, desember 2018
- Fagrapport naturmangfold, desember 2018
- Fagrapport naturressurs, desember 2018
- Fagrapport konsekvenser i anleggsperioden, desember 2018
- Fagrapport støy i driftsfasen inkl. vedlegg, desember 2018
- Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi inkl. vedlegg, mai 2018
- Fagrapport geoteknikk inkl. vedlegg, mai 2018
- Trafikkvurderinger Larvik med vedlegg, datert 20.11.2018
- Temarapport havnespor Larvik, desember 2018
- Teknisk hovedplan, november 2018

Høringsfristen settes til 15. mars 2019.

2. Forslaget omfatter følgende alternativer for Virik(Sandefjord grense) - Byskogen: Verningenkorridoren, Stålakerkorridor øst og Stålakerkorridor vest, og følgende alternativer for Byskogen - Kleivertunnelen: Kongegata høy, Kongegata lav, Indre havn høy og Indre havn lav.
3. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av materialet som danner grunnlag for Konsekvensutredning/Samfunnsøkonomisk analyse før sluttbehandling:
 - a. Hvordan avbøtende tiltak blir tillagt vekt i konsekvensanalysen bør framkomme tydeligere. Det bør vurderes om det bør lages en sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser etter at avbøtende tiltak er vurdert, og at denne bør tillegges vekt i den samlede konsekvensoversikten.
 - b. Kongegataalternativene innebærer at eksisterende jernbaneanlegg kan fjernes. De positive konsekvensene dette medfører for nærmiljø, friluftsliv, landskapsbilde og kulturmiljø i delområdene Herregården/Tollerodden, Indre havn og Hammerdalen må vektas i konsekvensutredningen og komme klarere til uttrykk i innlevert materiale.
 - c. Hvordan alternativet Indre havn høy innvirker på Herregårdens fundamenter, konstruksjon og historiske kontekst, må klargjøres tydeligere og vektas med den negative konsekvensen dette har for temaet landskapsbilde og kulturminner/kulturmiljø.
 - d. Konsekvensene Stålakerkorridoren har for steinressursene må klargjøres tydeligere. Regiongeologens innspill må svares ut.
 - e. Påpekningen av feil i kategoriseringen av «skogbruksområder» fremfor bruk av begrepet «dyrkbare jord» i jordlovens §9 må svares ut.
 - f. BaneNOR må legge fram gode løsninger for framtidig arrondering av berørte landbrukseiendommer for å redusere driftsulempene. Herunder bidra til jordskifte.
 - g. Alternativ Indre havn høy må illustreres sammen med sannsynlig bebyggelse på begge sider jfr. f.eks. vinnerutkastet i arkitektkonkurransen for noen år siden, slik at en ser hvor mye av utsiktstap og barrierevirkning som skyldes jernbanen og hvor mye som skyldes sannsynlig ny bebyggelse
4. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av materialet som inngår i Andre samfunnsmessige virkninger før sluttbehandling:
 - h. For å unngå at en eventuell metodisk skjevfordeling blir tillagt vekt bør «Rapport by- og knutepunktutvikling» justeres i samarbeid med Larvik kommune slik at fastsetting av områder for kategorisering av «lav motstand mot transformasjon» (grønn farge) og «høy motstand mot transformasjon» (rød farge) samsvarer bedre med de planer og muligheter som foreligger for byutvikling i Larvik sentrum. I den forbindelse bør også kategorien «kan vurderes for transformasjon» (gul farge), som er brukt i vurderingen av by og knutepunktutvikling i Sandefjord og Stokke, vurderes for flere områder i Larvik sentrum, og handlingsrommet for bebyggelse inntil og oppå betongtunnelen i forbindelse med alternativene i Kongegata avklares/tydeliggjøres bedre.
 - i. Det bør komme klarere fram hva som er grunnlaget for at nærheten mellom transformasjonspotensial og knutepunkt tillegges så stor vekt i vurderingen av Indre havn høy som et bedre alternativ enn Kongegata høy.
5. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt materiale for Trafikkvurderinger Larvik før sluttbehandling:
 - j. For at konsekvensene av stasjonsalternativene skal være tydelige, må endringer i trafikkmønsteret ved å stenge Kongegata, legge om Storgata inn i området Skottebrygga/Tollerodden og fjerne Fv. 103 (veien langs dagen jernbanespor gjennom Indre havn) utredes bedre. Koblingen mot nytt trafikksystem på Farriseidet må også vurderes.
6. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt materiale for

Temarapport havnespor Larvik før sluttbehandling:

- k. For at gjennomførbarheten av framtidig banetilknytning som erstatning for eksisterende banetilknytning skal være tydelig og kunne sikres for framtida, må status på framtidig løsning for banetilknytning for godshåndtering fra Larvik Havn avklares med Jernbanedirektoratet og beskrives i rapporten. Havnesjefens innspill i e-post av 19. desember 2018 må svares ut.
7. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av innsendt Illustrasjonshefte før sluttbehandling:
- l. For å få et tydeligere bilde av trasealternativenes påvirkning i områdene Herregården/Tollerodden, Indre havn, Hammerdalen, Bøkelia, Farriseidet og området rundt Torget må det suppleres med flere illustrasjoner og terrengsnitt. Det bør spesielt vektlegges hvordan alternativene Indre havn høy og lav vil medføre store terrenginngrep og fjellskjæring mellom Munken og Herregården.
8. Larvik kommune ber om følgende justering/supplering av det juridiske materialet før sluttbehandling:
- m. Hensynssonens juridiske grunnlag bør avklares tydeligere, og må vurderes opp mot behovet for å innføre eventuelt midlertidig forbud mot tiltak etter PBL kapittel 13.
 - n. Det bør ses på hvordan båndleggingssonen for strekningen eventuelt kan minimeres, spesielt for alternativet Kongegata høy.
 - o. Bestemmelsene må inneholde krav til høy arkitektonisk og estetisk kvalitet på de delene av anleggene som vil være synlige innenfor Larvik by og Hammerdalen. Bestemmelsene må koordineres med bestemmelsene i kommuneplanens arealdel.
 - p. Bestemmelsene må omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt masseforflytning/massedeponi, etterbruk av eksisterende jernbanespor, nytt trafikksystem og avbøtende tiltak før reguleringsplan for første delstrekning kan vedtas.
 - q. Bestemmelsene må omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt gatebruk, parkering og opparbeidelse av gater og byrom og gjennomføring av en plan- og designkonkurranse inkl. avbøtende tiltak i samarbeid med kommunen som fastsetter rammer for utbyggingspotensialet i knutepunktet før reguleringsplan for stasjonsområdet kan vedtas.
 - r. Bestemmelsene må vurderes å omfatte rekkefølgekrav om forhold rundt framtidig banetilknytning for godshåndtering fra Larvik havn og handlingsplan for gjennomføring av tiltak for å motvirke sentrumsforvitring, før reguleringsplan for første delstrekning kan vedtas.
9. For å sikre at Larvik kommunes innbyggere skal forstå omfanget av det foreslåtte tiltaket har Larvik kommune følgende krav for høringsprosessen:
- s. Det skal utarbeides en medvirkningsplan som skal sikre dialog og involvering fra innbyggere og andre berørte, med et spesielt fokus i høringsperioden på barn og ungdom og de som kan bli sterkest berørt på Farriseidet, i Larvik sentrum, på Verningen og gårdeiere i Tjølling. Medvirkningsplanen skal foreligge når materialet legges ut til offentlig ettersyn og høring.
 - t. Det skal utarbeides fysiske modeller av stasjonsalternativene som viser hvordan tiltaket vil være tilpasset terreng og eksisterende bebyggelse, og som anviser trasébredden som båndlegges som skal stilles ut på et offentlig sted i minst 2 uker i høringsperioden og frem mot sluttbehandling.
 - u. I samråd med Larvik kommune skal det gjennomføres en stedlig påvisning av planlagt trasébredde for alternativet i Indre havn forbi Residensveien, tunnelutløpet og fjellarrondering mellom Munken og Herregården, ute ved Strandpromenaden, langs Dronningensgate, ved Mølla, inn over Langestrand og inn på Farriseidet. Videre skal det gjennomføres en stedlig påvisning av Indre havn høy løsning som angir høyden for nedre og øvre linje for konstruksjonen på

et egnet sted i Indre havn. Det skal også gjennomføres en stedlig påvisning av Kongegatakorridoren fra Jegersborggate til Hammerdalen på tilgjengelige deler av strekningen.

10. Larvik kommune kan ikke akseptere noen risiko for at Herregården kan få varige skader eller dårligere vilkår for å kunne foredles som nasjonalt viktig kulturminne, som følge av tiltaket.
11. Larvik kommune kan ikke akseptere at utviklingen av og aktiviteten i Larvik sentrum stagnerer som følge av den lange båndleggingsperioden som er angitt mellom vedtatt kommunedelplan og ferdig anlegg i 2032 (fra NTP 2018-2029) og usikkerheten som i 2018 er skapt omkring gjennomføringen av ytre del av InterCity prosjektet etter 2029. Larvik kommune forutsetter at finansiering og oppstart av arbeidet med reguleringsplan for arealet som båndlegges i Larvik sentrum skjer så raskt som mulig, og senest 2 år etter vedtatt kommunedelplan, og at gjennomføring av hele tiltaket skjer i tråd med fremdrift i NTP 2018-2029.
Virkningene på byliv og sentrumshandel før, under og ved reetablering etter anleggsperioden for alternativ Kongegata må belyses grundigere.
12. Larvik kommune tar forbehold om at det i høringsperioden kan framkomme forhold som trenger avklaring, og som kan ha betydning for endring av materialet før sluttbehandling.
13. Bane Nor bes om å legge fram en oversikt over de samfunnsmessige og økonomiske konsekvensene av ikke å ha jernbane i anleggsperioden, som er tilfellet hvis en velger Indre Havn.
14. Når informasjon som kommunestyret ber om i sitt vedtak er klar, bør denne fortløpende gjøres tilgjengelig for folkevalgte og for de som skal avgi høringsuttalelser.

SAMMENDRAG:

Vi bygger ny jernbane for kommende generasjoner, for å redusere klimautslipp og for å bidra til bærekraftig samfunnsutvikling. Dagens jernbanetrasé mellom Drammen og Larvik ble åpnet den 13. oktober 1881, mens strekningen Larvik – Skien ble åpnet den 23. november 1882. Hvis ny jernbanetrasé gjennom kommunen åpner i 2032, vil den eksisterende ha virket og påvirket Larvik by og omland i 150 år.

Den 13. desember 2018 oversendte Bane NOR forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke – Larvik til Larvik kommune for politisk behandling. Kommunen henstilles om å legge alle utredede korridorer på høring og offentlig ettersyn.

Bane NORs anbefalinger er:

Strekningen Sandefjord grense (Furustad) – Byskogen:

Bane NOR anbefaler Stålaker Øst-korridoren. I oversendelsesbrevet står følgende begrunnelse:

«Korridoren har lavest investeringskostnader, høyest nytte og minst negative konsekvenser for ikke-prissatte fag.»

Bane NOR anbefaler ikke Stålaker Vest-korridoren.

Bane NOR fraråder Verningenkorridoren. At en korridor frarådes, innebærer at Bane NOR selv vil fremme innsigelse til korridoren.

Strekningen Byskogen – Kleivertunnelen:

Bane NOR anbefaler Indre havn, høy løsning og begrunner det med følgende:

«Indre havn høy løsning har noe høyere investeringskostnad enn Indre havn lav løsning, men er vurdert som bedre for ikke-prissatte tema. En hevet stasjon med fri høyde for passasje under jernbanen vil gi gode forbindelsesmuligheter mellom byen og sjøen og redusere de fysiske barrierevirkningene sammenlignet med dagens situasjon.»

Bane NOR anbefaler ikke Kongegata høy løsning.

Bane NOR anbefaler ikke Indre Havn lav løsning.

Bane NOR fraråder Kongegata lav løsning.

Når konsekvensene skal vurderes, er det avgjørende hva som legges til grunn for sammenligningene, en referansesituasjon. Denne er beskrevet i Planbeskrivelsens kapittel 4.2.

Gjennom den politiske behandlingen skal Larvik kommune ta stilling til om forslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning for Sandefjord grense – Kleivertunnelen, i flere alternative korridorer, skal legges ut til offentlig ettersyn.

Materialet ble forelagt kommunens politikere og innbyggere i åpent møte den 12. desember 2018. Rådmannen har i den korte tiden som har blitt stilt til disposisjon hatt fokus på å vurdere:

- a. Om alle eller bare noen av alternativene bør legges ut på høring
- b. Om saken er tilstrekkelig utredet til å kunne legges ut på høring
- c. Om planmaterialet bør suppleres/ justeres før sluttbehandling
- d. Om det er krav som bør stilles i høringsperioden

I saken redegjøres det for det omfattende planmaterialet. Rådmannens vurderinger og merknader fremkommer i rådmannens forslag til vedtak og avsnittet «Vurderinger og konsekvenser».

Rådmannen antar at justeringer ikke vil rokke ved Bane NORs anbefalinger. Det er likevel slik at rådmannen mener de aktuelle rapportene må rettes opp for å gi et mer korrekt og balansert bilde av de ikke prissatte konsekvensene.

Det er ikke bevilget midler til oppstart av et reguleringsplanarbeid for den korridoren som til slutt blir vedtatt gjennom Larvik kommune. Strekningen mellom Virik i Sandefjord og Kleivertunnelen er i jernbanesektorens handlingsprogram gitt oppstart etter 2029. I gjeldende NTP 2018 - 2029 står det fremdeles at ytre InterCity som vår kommune er en del av, skal være ferdig bygget i 2032. Denne fremdriften henger ikke sammen når vi vet at vi står foran en byggeperiode bare gjennom sentrum på inntil 5 år.

Rådmannen er bekymret for fremdriften til prosjektet. En båndlegging av arealer etter vedtak av kommunedelplanen i 4 år, med mulighet for forlengelse i 4 nye år, i påvente av et reguleringsplanarbeid, vil ha en merkbar og målbar negativ konsekvens for utviklingen av Larvik som by og handelssentrum. At dette omfattende anlegget heller ikke er gitt et oppstartår, forsterker bekymringen. Rådmannen mener det må arbeides tydelig administrativt og politisk mot statlig myndighet, både fra kommune- og fylkesnivå, for å få de avklaringer som skal til for å holde en nødvendig fremdrift for gjennomføring.

Rådmannen understreker at trasévalg og stasjonsplassering for InterCity er et veivalg for framtida og for kommende generasjoner i Larviksamfunnet. I et slikt perspektiv er det viktig å vektlegge det som bidrar til å definere Larviks identitet og utviklingsmuligheter ut over dagens behov og det kortsiktige utfordringsbildet. Larvik kommunes rolle som forvalter av planmyndigheten i henhold til Plan- og bygningsloven, kan avveie og vektlegge annerledes enn Bane NOR som statlig infrastrukturutbygger, og dermed komme fram til andre konklusjoner basert på det samme beslutningsgrunnlaget.

Rådmannen har i den begrensede tiden man har hatt til rådighet fra den 13. desember 2018 til

publisering av saken 2. januar 2019, fokusert sin innsats til å gå gjennom materialet, vurdere om saken er tilstrekkelig utredet til å kunne legges ut på høring og sett på hvilke suppleringer som bør etterspørres før sluttbehandling. De trasealternativene som foreligger, er etter rådmannens vurdering ut fra de utredninger Bane NOR har gjort, de mest relevante for linjeføringen gjennom Larvik kommune.

For rådmannen er det avgjørende at de utvalgte traséene er utredet med et så konsistent og fullverdig kunnskapsgrunnlag som mulig før saken endelig skal besluttet. Rådmannen har derfor pekt på at plan- og utredningsmaterialet må suppleres og justeres før sluttbehandling. Rådmannen har, til tross for enkelte svakheter, vurdert materialet som tilstrekkelig til å kunne legges ut på høring. Rådmannen anbefaler at alle alternativene, også de Bane NOR fraråder, legges ut på høring.

Foreløpig vurdering ut fra foreliggende materiale og sett i lys av en totalvurdering av kostnader, konsekvenser og videre prosess for hele strekningen ser rådmannen kombinasjonen av Kongegata høy og Stålaker øst som de mest relevante alternativene å anbefale for videre prosess. Selv om rådmannen på nåværende tidspunkt har noen betraktninger rundt hovedavveininger for de ulike alternativene, ønsker rådmannen å avvente sin endelige anbefaling til etter at høringsinnspillene foreligger.

Leseveiledning:

Saken er omfattende. Under avsnittet «Vurderinger og konsekvenser» er vurderingene sortert pr. delstrekning, Virik – Byskogen og Byskogen – Kleivertunnelen, for å lette lesingen.

HANDLINGSROM:

Plan- og bygningsloven

Loven legger føringer for hvordan arealplaner skal utarbeides og behandles.

§ 3-7 slår fast at myndigheter med ansvar for større samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur kan, etter samråd med planmyndigheten, utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype.

Føringene for hvordan en kommunedelplan skal utarbeides og hva den skal inneholde ligger i kapittel 11 i plan- og bygningsloven.

Transportpolitiske føringer

Nasjonal transportplan, NTP, legger føringer for hvordan transportsystemet skal utvikles. Gjeldene NTP, Nasjonal transportplan 2018-2029, legger føringer for blant annet InterCity utbyggingen. Planleggingen skal bygge oppunder de tre hovedmålene i gjeldene NTP. Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet skal sikres gjennom et pålitelig og tilgjengelig transportsystem, et langsiktig perspektiv med fokus på barn og unge, en sterk satsning i byområdene og effektiv og miljøvennlig godstransport.

I henhold til gjeldene NTP skal dobbeltsporet jernbane mellom Tønsberg – Larvik planlegges og bygges innen 2032.

Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029 har til hensikt å følge opp Stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2018–2029 innenfor de rammene man har fått til rådighet. I handlingsprogrammet er videre utbygging av indre intercity på Vestfoldbanen gitt høy prioritert. I siste del av perioden legges det opp til byggestart på hele eller deler av strekningen Tønsberg – Sandefjord i 2027. Strekningen Sandefjord – Larvik er satt med oppstart etter 2029.

Nasjonale forventninger til regional og lokal planlegging (2015)

De nasjonale forventningene til regional og lokal planlegging skal legges til grunn for all planlegging etter plan- og bygningsloven. De peker blant annet på at det må utvikles et moderne og framtidsrettet transportsystem som gjør trafikkavviklingen raskere, sikrere og mer miljøvennlig, der det mellom regionene er behov for effektive veg- og jernbaneforbindelser. For å redusere byspredning, transportbehov og klimagassutslipp, må det utvikles kompakte byer og tettsteder, og bygges rundt kollektivknutepunkt.

Statlige planretningslinjer og rikspolitiske retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014) slår bl.a. fast at planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Gjennom Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen, stilles det krav til involvering og synliggjøring for å styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven.

Nasjonal jordvernstrategi

Formålet med jordvernstrategien er strengere vern av matjord. Dette betyr blant annet at årlig omdisponering av dyrka jord er skjerpet fra 6 000 til 4 000 dekar i året.

Regionale føringer

I sak 26/17 den 04.05.17 behandlet Vestfold fylkeskommune planprogrammet for strekningen Tønsberg-Larvik. Fylkestinget hadde følgende innspill til planprogrammet:

- 1. Vestfold fylkeskommune støtter planlegging av dobbeltsporet jernbane og anbefaler at planleggingen gjennomføres i henhold til foreslått fremdriftsplan.*
- 2. Vestfold fylkeskommune anbefaler Bane Nor å fortsette planleggingen av «Vear korridoren», men at «Nøtterøy korridoren» utgår av planprogrammet.*
- 3. Vestfold Fylkeskommune anbefaler at det utredes et tredje alternativ over Jarlsberg.*
- 4. Konsekvensutredningen og optimalisering av korridorene må ta særlig hensyn til nasjonale og regionale verdier knyttet til kulturminner, kulturmiljø, naturressurser, dyrka mark, landskapsbilde og bymiljø.*
- 5. Både for det vestre og det østre alternativet til trasé forbi Torp flyplass må det bygges togstopp.*
- 6. Vestfold fylkeskommune viser til at naturressurser av meget stor verdi og samfunnsmessig betydning kan gå tapt i forbindelse med fremføring av ny jernbanetrasé. Larvikitt er en spesiell og verdifull bergart, og den har stor betydning for samfunnet hva angår arbeidsplasser og lokal identitet. Vestfold fylkeskommune ber på denne bakgrunn Bane Nor ta inn trasé 3a-5 i planprogrammet, og vurdere det på linje med de to andre alternativene i planen.*
- 7. Godsspor til Larvik Havn må inngå i IC-prosjektet, gjennomføringsmessig og finansielt.*
- 8. Vestfold fylkeskommune vil sammen med de berørte kommunene gå i aktiv dialog med Bane Nor for å sikre best mulig traséutforming.*

I sak 63/18 den 21.06.18 behandlet Fylkestinget høringsutkastet til Jernbanesektorens handlingsprogram og hadde følgende innspill til Jernbanesektorens handlingsprogram 2018-2029:

- 1. Utbygging av Vestfoldbanen må holde forutsatt fremdrift i NTP 2018-2029, det vil si Ytre IC må være ferdig utbygd innen 2032.*
- 2. Handlingsprogrammet må vise en tydelig satsing på knutepunktutvikling. Det må avsettes tilstrekkelig med planleggingsmidler tidlig i perioden for å få en snarest mulig planavklaring, da dette er avgjørende for vekst og utvikling i byer og tettsteder.*
- 3. Det må settes av driftsmidler til to tog i timen til Skien i 2027 i tråd med NTP 2018 – 2029 etter at dobbeltspor mellom Stokke og Sandefjord er ferdigstilt.*
- 4. Det bør snarest settes i gang en utredning om hvordan Bratsbergbanen kan utnyttes bedre mellom Notodden – Grenland og sørlige Vestfold.*
- 5. Grenlandsbanen er viktig for sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Oppstart av planlegging av Grenlandsbanen må i gang i første del av planperioden, slik at utbyggingen kan*

komme i gang samtidig med slutføringen av InterCity Vestfoldbanen.

6. Det er behov for å utvide driftsdøgnet på Vestfoldbanen for blant annet å korrespondere med morgen- og kveldsavgangene på Torp Sandefjord Lufthavn, samt å knytte den nye arbeidsregionen sammen når fylkene Vestfold og Telemark slås sammen.

7. Tiltakene innenfor «Godskonsept Vestfold & Telemark» må bli gjennomført innen 2021. For å legge til rette for overføring av gods fra vei til båt og bane må det innføres incentivordninger for å redusere risiko ved en slik overgang.

8. Ny tømmerterminal i Telemark må bygges innen 2022/23.

9. Kopstad godsterminal må være med i vurderingen av en fremtidig terminalstruktur for Østlandet.

10. Toetasjes togsett må anskaffes for Vestfoldbanen i likhet med Østfoldbanen og tas i bruk så fort som mulig for å forhindre stans i passasjerveksten frem mot 2025.

Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA), ble vedtatt i Fylkestinget den 25. april 2013.

Lokale føringer

Kommuneplanens samfunnsdel 2012-2020, vedtatt mai 2013,

Kommuneplanens arealdel 2015-2027, vedtatt september 2015/bestemmelser 2017,

Kommunedelplan for Larvik by 2015-2027, vedtatt september 2015/bestemmelser 2017 og

Kommunedelplan for steinressurser 2012-2024, vedtatt april 2012.

Planprogrammet for arbeidet med kommunedelplanen for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik ble vedtatt av kommunestyret i nye Larvik kommune den 13.12.2017, sak 068/17:

1. I hht plan- og bygningsloven § 11-13 fastsettes planprogram for kommunedelplan «Dobbeltspor Stokke – Larvik, oktober 2017» for strekningen gjennom Larvik kommune.

2. Larvik kommune ønsker å videreføre og inkludere følgende punkter, fra KST-sak 043/17, i planprogrammet.

a. Punktene 8, 9 og 13-15 må sees i sammenheng, og legges inn i planprogrammets kap. 5.4.1 – «Potensialet for knutepunktutvikling», med krav om at det utarbeides en trafikkanalyse og gatebruksplaner.

o Pkt. 8 – Det må etableres tilstrekkelig med parkeringsplasser i nær tilknytning til stasjonen.

o Pkt. 9 – Det må etableres gode og effektive tilførselsveier til stasjonen og parkeringsplassene.

o Pkt. 13 – Konsekvensene for vegsystemet og parkeringsforhold på beskrives tydelig i utredningen.

o Pkt. 14 – Reservekapasitet for parkering må utredes.

o Pkt. 15 – Det må utarbeides gatebruksplaner for nærområdene til den nye stasjonen.

b. Bane NOR skal gjennom planarbeidet både vise mulige sportilknytninger til Larvik havn og kostnadsestimere disse løsningene. Sportilknytningen må løses uten å benytte eksisterende spor over Torstrand. Dette må legges inn som eget underpunkt i kap. 5.4 – «Andre samfunnsmessige» virkninger.

c. For korridorer via Kongegata er det viktig å konsekvensutrede forskjellige drivemetoder, herunder løsmassetunnel og «cut&cover» kulvert, for jernbanetunnelen gjennom Larvik sentrum. I utredningen skal både ulemper i anleggsperioden og potensialet for gjenoppbygging av en bystruktur vises for begge drivemetodene, slik at beslutningsgrunnlaget blir tilstrekkelig.

3. Bane NOR åpner i planprogrammets kapittel 6, «planprosess og medvirkning», for

siling av alternativer innenfor en korridor underveis i planarbeidet. Premisset for siling er at det finnes flere alternativer innenfor korridoren. For å ivareta kommunens interesser og for å sikre framdriften i prosjektet kan Larvik kommune, underveis i planprosessen, fatte vedtak knyttet til planarbeidet. Kommunestyret delegerer slik vedtaksmyndighet til formannskapet.

4. Larvik kommune ber Bane NOR utarbeide en mulighetsanalyse for stasjonsalternativene i Kongegata og på Indre havn. Arbeidet gjøres i samarbeid med Larvik kommune. Etterbruk av dagens sporområde fra Lågen til Kleivertunnelen inkluderes i arbeidet.

5. Slik det framkommer i planprogrammets kapittel 6.7 – «Videre planlegging», skal etterbruk av eksisterende jernbane avklares i en egen planprosess. Larvik kommune forutsetter at dette skjer gjennom en egen reguleringsplanprosess i regi av Bane NOR.

6. For å ivareta Larvik kommunes innbyggere i planprosessen vil det være behov for en omfattende medvirkningsprosess. Det må derfor utarbeides en medvirkningsplan i samarbeid med Bane NOR umiddelbart etter fastsettelse av planprogram.

7. «Kongegataalternativet» fremstår som det klart foretrukne alternativ for videre konsekvensutredning. Med bakgrunn i opplysninger i revidert planprogram og BaneNors orientering i formannskapet, mener Larvik kommunestyre at stasjonsalternativet i «Indre Havn» ikke vil gi en tilfredsstillende by -og sentrumsutvikling. Larvik kommune kan ikke akseptere en forringelse av de historiske viktige områdene rundt Herregården. Larvik kommunestyre ber om at en i den videre planprosess og konsekvensutredninger ser på en fleksibel plassering av fremtidig stasjon i dette området som muliggjør en parkering / adkomst fra Bergeløkkaområdet, samtidig som en også ivaretar en sentrumsutvikling. Larvik kommunestyre legger til grunn intensjonene i et kollektivknutepunkt. Larvik kommunestyre ber om at det utredes en mulighet for heis / rulletrapp forbindelse fra Øvre Bøkeligate / Gårdsbakken til stasjonsområdet.

Hvordan Bane NOR har vurdert det enkelte vedtakspunkt, fremkommer i Planbeskrivelsens kapittel 5.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Den 13. desember 2018 oversendte Bane NOR forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke – Larvik til Larvik kommune for politisk behandling. I brevet opplyses det om Bane NOR sine anbefalinger og kommunen henstilles om å legge alle korridorer ut på offentlig ettersyn.

I denne saken redegjøres det for det oversendte materialet. Gjennom den politiske behandlingen skal man ta stiling til om forslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen Furustad/Sandefjord grense – Kleivertunnelen, i flere alternative korridorer, skal legges ut til offentlig ettersyn.

Planområdet

Kommunedelplanen strekker seg fra Stokke i Sandefjord til Kleivertunnelen, den nye jernbanetunnelen under Martineåsen, i Larvik. Kommunedelplanen er delt opp i tre delstrekninger og på hver av delstrekning er det to eller flere korridorer. Delstrekningene er som følger:

- Stokke – Virik som i sin helhet ligger i Sandefjord kommune,
- Virik – Byskogen som ligger i begge kommunene,
- Byskogen – Kleivertunnelen som i sin helhet ligger i Larvik kommune.

Korridorene som er utredet er omtrent 300 meter på det smaleste og 1200 meter på det bredeste. Det er innenfor utredningskorridorene Bane NOR har utarbeidet forslaget til kommunedelplanen.

Det er utarbeidet forslag til plankart med hensynssoner/ båndleggingssoner for samtlige korridorer, på tross av at det kun er en korridor på hver delstrekning som skal vedtas til slutt.

Følgende hovedprinsipper er lagt til grunn når Bane NOR har utarbeidet plankart og avgrenset hensynssonene for de forskjellige korridorene:

I byområdene er hensynssonen trukket 25 meter ut fra senterlinjen til det ytterste sporet, mens den utenfor byen er trukket 75 meter ut. Hensynssonen er derfor hovedsakelig i overkant av 50 meter bred i byområdene og 150 meter bred utenfor byområdene. For vegomlegginger er det trukket en hensynssone med 30 meters bredde i hele den omlagte veges lengde før den er koblet til det eksisterende vegnettet. For alle betong- og bergtunneler er hensynssonen trukket 50 meter ut fra tunnelveggen.

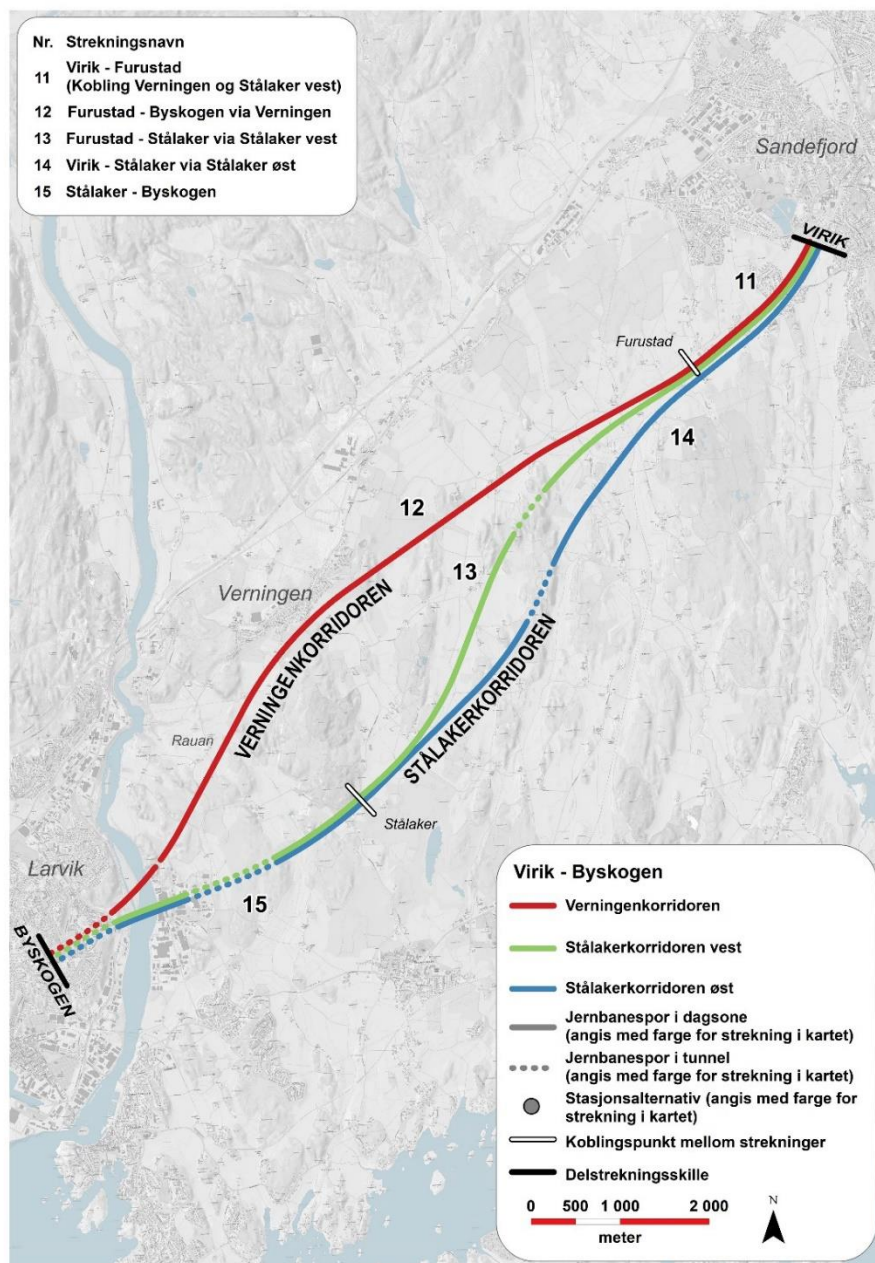
For den korridoren som tilslutt vedtas vil hele planområdet, i form av hensynssone H710, være båndlagt for videre planlegging til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter pbl §11-7, pkt. 2, jfr. pbl §11.8, pkt d.

Ferdig bygget dobbeltspor vil ha et betydelig smalere fotavtrykk. Endelig linjeføring avklares i reguleringsplanfasen.

Under er det gitt en nærmere beskrivelse av korridorene som er utredet i Larvik kommune. Beskrivelsen er gitt med utgangspunkt i at man beveger seg fra nord mot sør.

Virik - Byskogen

På delstrekningen Virik – Byskogen er det utredet to korridorer, Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren. Stålakerkorridoren kommer i et vestlig og et østlig alternativ, heretter omtalt som Stålakerkorridoren vest og Stålakerkorridoren øst.



I Larvik kommune starter korridorene på hver sin side av transformatorstasjonen/koblingsstasjonen på Jåberg. Denne ligger omtrent på kommunegrensa mot Sandefjord, like ved Furustad, se kartet over.

Etter å ha krysset kommunegrensa går Vervingenkorridoren videre sørvest mot tettstedet på Vervingen. Korridoren krysser sør for tettstedet på Vervingen og dreier av mot sørøst. Korridoren går så i retning Lågen etter en kort strekning i tunnel helt i nordenden av Hegdal industriområde. Korridoren går etter kryssing av Lågen inn i en fjelltunnel over Elveveien og under Yttersøveien.

Etter at Stålakerkorridoren vest har krysset Skallebergveien endrer korridoren retning og svinger ned mot Ramsåsen som den krysser under i tunnel. Herfra går korridoren hovedsakelig over dyrka mark frem til den møter Stålakerkorridoren øst like før Stålakerbruddet. Herfra og frem til fellespunktet har de to alternativene i Stålakerkorridoren lik korridor.

Stålakerkorridoren øst har en mer direkte korridor med større tunnelandel. Denne korridoren går under Løkåsen før alternativene i Stålakerkorridoren møtes. Korridorene går mellom Stålakerbruddet, som er i drift, og den registrerte Larvikittforekomsten i Gjerstadsbogen. Etter at Stålaker korridoren har passert steinbruddet går den inn i en ny tunnel under den øvre delen av

Hegdal industriområde, før den krysser Lågen på bru og treffer det samme fellespunktet under Byskogen. I dette punktet er samtlige korridorer like.

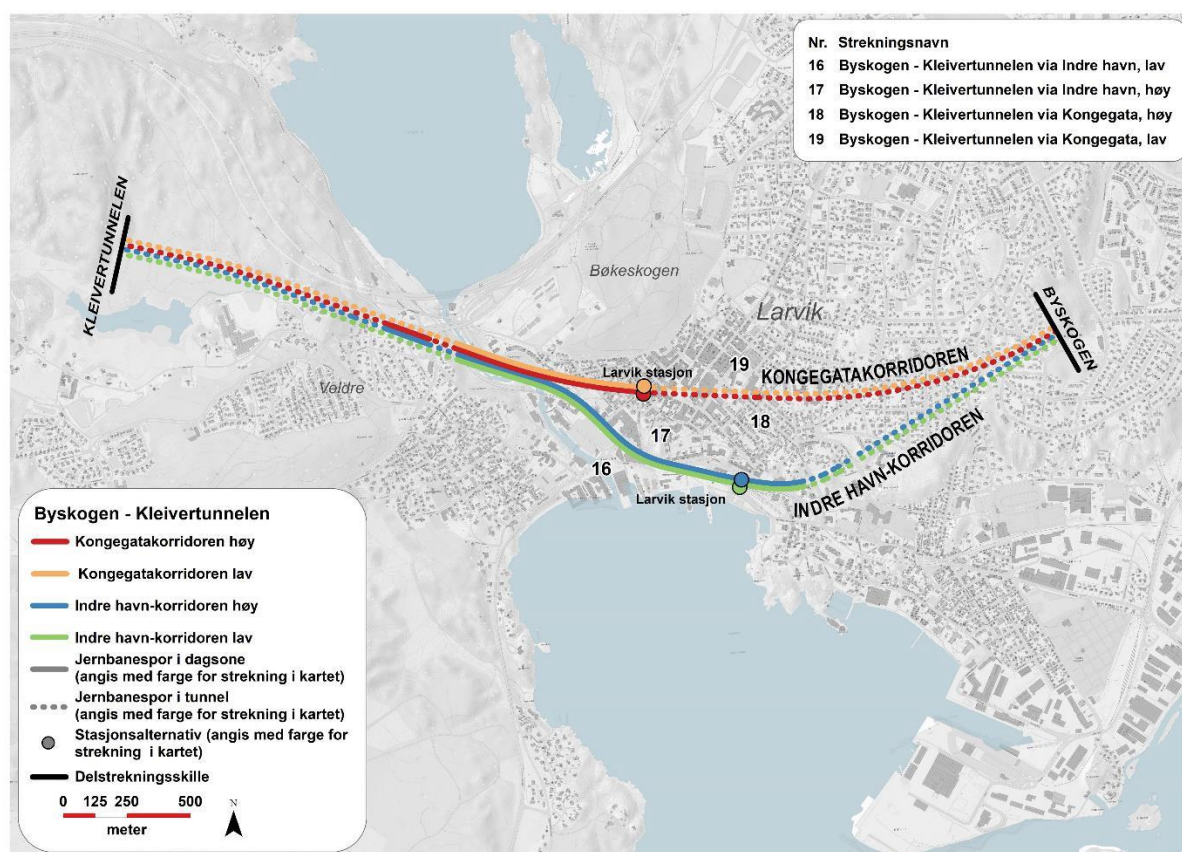
Tabellen under gir en kort oppsummering av noen nøkkeltall for hver korridor på strekningen Virik – Byskogen. Tallene er i kilometer.

Virik - Byskogen			
	Stålakerkorridoren		Verningenkorridoren
	Øst	Vest	
På terreng*	8,1	8	8,3
Betongtrau (Åpent)	0,1	0,1	0,5
Betongtunnel (Cut and Cover og tunnelportaler)	0,2	0,1	0,1
Bergtunnel	2,7	2,6	0,9
Bru	1	1,4	2,2
Total	12,1	12,2	12

*Dette inkluderer spor i skjæring og på fylling med og uten støttemurer

Byskogen - Kleivertunnelen

På delstrekningen Byskogen – Kleivertunnelen er det utredet to korridorer, Kongegatakorridoren og Indre havn-korridoren. Begge disse kommer i et høyt og et lavt alternativ.



Indre havn-korridoren går i tunnel fra fellespunktet under Byskogen og fram til fjellknausen rett øst for Munken. Derfra ligger korridoren over Indre havn og oppover Hammerdalen. Det høye alternativet ligger på bru, sporene på rundt kote 11, på hele strekningen gjennom Indre havn, mens det lave alternativet ligger på en fylling med varierende høyde over hele indre havn før den fortsetter på bru opp til tunnelpåhugget.

Kongegatakorridoren starter i det samme fellespunktet under Byskogen. Korridoren går i tunnel under hele byen. Når korridoren krysser Jegersborggate er det ikke lenger mulig å bygge en bergtunnel og man er nødt til å bygge en betongtunnel. Korridoren går gjennom sentrum og krysser under søndre del av Torget. Ny stasjon er lagt etter kryssingen av Bredochs gate. Korridoren går så på bru over Hamnerdalen før den treffer det samme tunnelpårugget som Indre havn-korridoren. Herfra og fram til Kleivertunnelen er de to korridorene like.

I tabellen under gis en kort oppsummering av noen nøkkeltall for hver korridor på strekningen Byskogen - Kleivertunnelen. Avstandene er gitt i kilometer.

Byskogen - Kleivertunnelen				
	Indre hav- korridoren		Kongegatakorridoren	
	Høy	Lav	Høy	Lav
På terreng*	0,3	1	0,6	0,6
Betongtrau (Åpent)	0,2	-	0,2	-
Betongtunnel (Cut and Cover og tunnelportaler)	0,4	0,7	0,7	0,7
Løsmassetunnel	-	-	-	0,1
Bergtunnel	1,7	1,7	2	2,1
Bru	1,4	0,7	0,4	0,4
Total	4,1	4,1	3,9	3,9

**Dette inkl. spor i skjæring og på fylling med og uten støttemurer*

Formålet med planen

Formålet med en kommunedelplan som dette er å kartlegge konsekvenser, positive og negative, ved alternativene som utredes, for å gi et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag for valg av korridor. Det skal gjennom kommunedelplanarbeidet båndlegges tilstrekkelige arealer for å utarbeide en detaljert reguleringsplan for det valgte alternativet.

Planstatus i området

Båndleggingssonen blir liggende oppå formålene som er avsatt i kommuneplanens arealdel, kommunedelplanen for Larvik by og eventuelle vedtatte reguleringsplaner.

Tiltaket

Bane NOR sitt tekniske regelverk har en rekke føringer for hvordan jernbane i Norge kan prosjekteres og bygges. Formålet med det tekniske regelverket er å sikre like løsninger ved prosjektering og bygging av det statlige jernbanenettet i Norge. Regelverket inneholder minimums- og maksimumskrav til infrastrukturen, men også begrensninger i infrastrukturen.

I konseptdokumentet for InterCity-prosjektet beskrives de tekniske løsningene og kravene som skal legges til grunn ved planleggingen av InterCity. Dette handler blant annet om hvor lange plattformer man skal legge til grunn og hvor høye hastigheter man skal dimensjonere jernbanen for. Avvik beskrives i den tekniske hovedplanen som ligger som vedlegg til saken.

På strekningen Stokke – Larvik gjelder følgende rammer:

- Det dimensjoneres for 250 km/t mellom byene. Gjennom byene har man valgt å planlegge for lavere hastigheter dersom kostnadsulempen har vært for stor eller det har vært fysiske begrensninger.
- Det legges opp til 350 meter lange plattformer, slik at man kan kjøre triple togsett på alle InterCity-strekningene.
- En dobbeltsporet trasé er i underkant av 13 meter bred. En typisk trasé uten plattformer vil beslaglegge et belte på 15 til 20 meter fra gjerde til gjerde.

- I Larvik legges det opp til en tospors stasjon med sideplattformer. Plattformbredden er 5 meter.

Der dobbeltsporet bygges i åpen byggegrop vil det typisk være omtrent 15 meter mellom spuntene som slås ned, og ytterligere 3-5 meter i hver retning i byggeperioden som er sperret av med anleggsgjerder. Når man bygger dobbeltsporet på bru er bredden på brua avhengig av hvilken type bru som legges til grunn. I planbeskrivelsen har Bane NOR illustrert to brukonstruksjoner med bredder på 12, 13 og 16 meter, for henholdsvis en samvirkebru, bjelkebru og traubru. Bruene har en konstruksjonstykkel på ca 2 meter.

Stasjonen som skal bygges i Larvik vil måtte detaljeres ut i reguleringsplanfasen. Det er undersøkt at det vil være plass til adkomst fra eksisterende vegnett for gående, syklende og kjørende. Det vil også være tilstrekkelig areal for å etablere pendlerparkering tilsvarende det man har i dag.

Tiltaket vil også kreve omlegging av veger og annen teknisk infrastruktur. Man har undersøkt og kartlagt 1:1-erstatninger av alle veger og etableringen av disse er kostnadsestimert som en del av tiltaket. En beskrivelse av alle konstruksjoner og omlegginger er gitt i teknisk hovedplan som følger kommunedelplanen.

På grunn av jernbanens strenge krav til både horisontal- og vertikalkurvatur er det generelt et stort innslag av fylling, skjæring, tunneler og bruer i alle korridorene i Larvik kommune.

Tiltakshaver/forslagsstiller

Bane NOR SF er forslagstiller og tiltakshaver. Med seg til å utarbeide planene har de hatt konsulentgruppen NOAV, bestående av Norconsult og Asplan Viak.

Planprosess og medvirkning

Varsling

Oppstart av arbeid med kommunedelplanen og høring av planprogrammet ble varslet med brev til berørte kommuner og offentlige myndigheter, samt med annonse i Østlands-Posten den 1. mars 2017. Frist for å komme med merknader ble satt til 12. april 2017.

På bakgrunn av innkommende merknader i høringsperioden ble planprogrammet utvidet og Verningenkorridoren inkludert. Det ble gjennomført en tilleggshøring i perioden 21. august 2017 til 2. oktober 2017.

Bane NOR mottok 176 merknader i den første høringsperioden og 15 merknader til tilleggshøringen.

Planprogrammet

Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret i nye Larvik den 13. desember 2017. Vedtaket som ble fattet er gjengitt i sin helhet i avsnittet «Handlingsrom».

ØKONOMISKE KONSEKVENSER:

I dette avsnittet omtales de direkte økonomiske konsekvensene for kommunen forbundet med arbeidet med kommunedelplanen.

Det er avsatt midler som blant annet dekker kostnadene for kommunens mulighetsstudie hvor de to stasjonsplasseringene drøftes opp mot plassering av sentrale kommunale funksjoner som rådhus, bibliotek, læringssenter etc.

Arbeidet med kommunedelplanen krever også betydelige ressurser i kommunens administrasjon.

KONSEKVENSER FOR BEFOLKNINGSVEKST, VERDISKAPING OG ØKT KOMPETANSE:

Lokalisering av jernbanestasjon er et av de største byutviklingsgrep Larvik kommune har stått ovenfor på mange år. Et godt fungerende knutepunkt med hyppige og punktlige avganger til arbeidsmarkedet i Grenland og nordover i Vestfold mot Osloregionen vil ha stor betydning for Larviks attraktivitet som bosted. I tillegg vil det være viktig for utvikling av eksisterende næringsliv og etablering av nye arbeidsplasser, spesielt i sentrum. Næringsarealer beliggende rundt en jernbanestasjon har høy næringsattraktivitet.

Se for øvrig avsnittet om «Andre samfunnsmessige virkninger» under vurderinger av strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, bak i saken.

MILJØFAKTORER:

InterCity prosjektets samfunns mål er å sørge for at IC-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsmarkedene godt sammen.

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

Det er ikke gjennomført en egen temautredning som omhandler konsekvenser for barn og unge. Det vises til Fagrapport nærmiljø og friluftsliv som tar for seg konsekvensene de ulike traseene vil ha for dette temaet, og som også er aktuelt for barn og unge.

Barn og unge er videre ivaretatt i kommunedelplanens bestemmelser og retningslinjer §1.2, under punktet Nærmiljø og friluftsliv, hvor det blant annet står at eksisterende nærmiljøanlegg, lekeplasser, rekreasjonsområder og andre arealer som brukes til lek og rekreasjon *«primært skal opprettholdes i anleggsfase og skal istandsettes eller erstattes før det settes drift på nytt jernbanetiltak. Temaet skal også inngå i miljøoppfølgingsplanen»*.

Konkrete avbøtende tiltak og utforming av arealer som kan benyttes til lek og rekreasjon (ved for eksempel heving eller fjerning av dagens jernbanespor i Indre havn) vil fremkomme i detalj i den påfølgende reguleringsplanprosessen når man har valgt endelig jernbanetrasé.

UNIVERSELL UTFORMING, ELDRE OG FOLKEHELSE:

Det er en selvfølge at stasjonsområdene med bygninger, uteområder og løsninger for gående og syklende tilrettelegges med tilgjengelighet for alle. Universell utforming er viktig for at tog skal framstå som et konkurransedyktig transportmiddel. Konkrete tiltak for universell utforming vil fremkomme ved utarbeidelse av den påfølgende detaljreguleringsplanen når endelig jernbanetrasé er valgt. Dette er ivaretatt i kommunedelplanens bestemmelser og retningslinjer §1.2 under punkt Universell utforming: *«Bygninger, uteområder og løsninger for gående og syklende skal utformes etter prinsipper om universell utforming eller tilgjengelighet for alle.»*

ALTERNATIVE LØSNINGER:

Det er en del av det politiske handlingsrommet å vurdere om alle alternativer skal legges ut til offentlig ettersyn og høring eller om man allerede før høringen ønsker å begrense antallet korridoralternativer.

Av hensyn til sakens betydelige omfang og innvirkning på framtidens samfunnsutvikling i Larvik er det rådmannens råd å ikke begrense de demokratiske rettighetene en planprosess gir ved å redusere

alternativene som legges ut på høring. Høringsprosessen kan tilføre ny kunnskap og vil gi viktige innspill og synspunkter.

Kommunestyret står fritt til å gjøre endringer eller tilføyelser i rådmannens forslag til vedtakspunkter, ut over punkt 1 som er en generell bestemmelse med lovreferanse.

VURDERINGER OG KONSEKVENSER:

Formålet med kommunedelplanarbeidet er å velge korridor og båndlegge arealer for videre detaljplanlegging av nytt dobbeltspor mellom Stokke og Kleivertunnelen i Larvik. Endelig plassering og utforming av tiltaket innenfor valgt korridor vil skje i neste planfase – reguleringsplanfasen.

Stasjonene skal ha en sentral plassering og bidra til lokal utvikling i byene og tettstedene. Sentral stasjonsplassering sammen med bymessig utvikling av arealer rundt stasjonen og god tilgjengelighet til stasjonen er en forutsetning for tiltakets samfunnsnytte. Dobbeltsporet skal dimensjoneres for høy hastighet, helst 250 km/t, mellom byene, og de tekniske kravene gjør linjeføringen lite fleksibel. På strekningen Stokke - Larvik er det flere områder med vanskelige grunnforhold og viktige arealverdier, blant annet bebyggelse, dyrka mark og områder med store natur- og kulturverdier. Havnesportilknytning, togparkering (hensetting) og driftsbasis er ikke en del av kommunedelplanen for strekningen Stokke-Larvik men det er utarbeidet en egen temarapport for havnespor Larvik. Innholdet i denne omtales senere i saken, under strekningen Byskogen – Kleivertunnelen.

Rådmannen har strukturert saken etter delstrekning, med vurderinger for hvert tema der dette har vært relevant. Noen temaer er kun relevante på én delstrekning og er omtalt der.

Forholdet til Nasjonal transportplan 2022 – 2033

Regjeringens politiske plattform av 14.01.18 (Jeløya-plattformen) utgjør det politiske grunnlaget for arbeidet med neste Nasjonale transportplan. I regjeringsplattformen mellom Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre heter det at *«Regjeringen vil etterstrebe å følge opp mål og ambisjoner i NTP. Kostnadseffektivitet og total samfunnsnytte i de enkelte prosjektene er viktig, slik at man i NTP-perioden kan få realisert flest mulig prosjekter til størst mulig samfunnsmessig nytte.»*

Regjeringen tar sikte på legge frem en stortingsmelding om Nasjonal transportplan 2022-2033 høsten 2020/vinteren 2021. Planperioden vil fortsatt deles inn i 6+6 år.

Det legges opp til følgende fremdriftsplan:

- Desember 2018: Retningslinjer for planarbeidet fra Samferdselsdepartementet.
- Desember 2019: Felles grunnlagsdokument fra virksomhetene. Dokumentet sendes samtidig til uttalelse til fylkeskommunene og de største bykommunene.
- April 2020: Frist for uttalelse til grunnlagsdokumentet.
- Høsten 2020/vinteren 2021: Fremlegging av stortingsmeldingen om Nasjonal transportplan 2022-2033.

Bane NOR er tydelige på at de har et sterkt ønske om at kommunedelplanen er vedtatt i juni 2019. Begrunnelsen er framdriften til Nasjonal transportplan 2022 – 2033 og et ønske om at det er det sittende kommunestyret som sluttbehandler saken før kommunevalget høsten 2019.

Strekningen Sandefjord – Larvik/Kleivertunnelen ligger ikke inne i Jernbanesektorens handlingsprogram frem til 2029. I inneværende NTP-periode 2018 – 2029 prioriteres indre InterCity-triangel, noe som for Vestfolds del betyr utbygging av dobbeltspor mellom Drammen og Tønsberg. Det legges videre opp til byggestart på hele eller deler av strekningen mellom Tønsberg og Sandefjord i 2027.

Larvik er i det vedtatte handlingsprogrammet nevnt med følgende setning:

«For godstrafikken legges det til rette for godstrafikk fra en ny terminal på Larvik havn tidlig i perioden.»

Strekningen Sandefjord – Larvik er gitt oppstart etter 2029 med ferdigstillelse i løpet av 2032, se kapittel 10 i dokumentet «Sammenstilling og anbefaling». Det er ikke gitt et konkret år for oppstart for noen av delstrekningene. Rådmannens vurdering er at Larvik kommune ikke kan slå seg til ro med denne usikkerheten. Kommunen må jobbe målrettet for å få de to delstrekningene inn med tydelige gjennomføringsår i Nasjonal transportplan. Når vi vet at en byggeperiode gjennom Larvik sentrum kan ta inntil 5 år, med gitt oppstart etter 2029, vil ikke utbyggingen i Larvik være gjennomført til 2032.

Utbygging av strekningen Sandefjord - Larvik gir betydelig reisetidsreduksjon, økt kapasitet og bedret punktlighet for Vestfoldbanen. Utbygging av strekningen med dobbeltspor er også en forutsetning for bygging av Grenlandsbanen, koblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, og for å få full nytte av den nye strekningen mellom Larvik og Porsgrunn.

Behovet for fremdrift underbygges av at Vestfoldbanen er den intercitystrekningen med størst trafikk, 6,3 millioner passasjerer i 2017, og at banen er svært viktig for arbeidsreiser inn og ut av Oslo-området og mellom byene i Telemark, Vestfold og Drammen i Buskerud.

Grenlandsbanen er også gitt oppstart etter 2029.

Delstrekning / prosjekt	Effekt og avhengigheter	Tas i bruk	NTP
Brumunddal-Moelv	Flaskehalsutbedring, særlig viktig for godstrafikken. Muliggjør rushtidsavganger til Lillehammer. Bør analyseres om traseen kan legges i kortere tunneller og kombineres med tømmerterminal på Rudshøgda.	2031	2030
Tønsberg-Stokke	Reisetidsreduksjon, økt kapasitet, bedret punktlighet.	2034	2030
Åkersvika – Brumunddal	Frekvensøkning til Lillehammer.	Oppstart etter 2029	2032
Moelv-Lillehammer	Kjøretidsreduksjon, økt kapasitet, bedret punktlighet.		2034
Sandefjord-Larvik	Reisetidsreduksjon, økt kapasitet, bedret punktlighet. Forutsetning for Grenlandsbanen.	Oppstart etter 2029	2032
(evt Rolvsøy-Sarpsborg og) Sarpsborg-Halden	To regiontog i timen til Halden, fire til Sarpsborg. Kjøretidsreduksjon, økt kapasitet, bedret punktlighet.	Oppstart etter 2029	(2026,) 2034

Fra Bane NORs innspill til Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029, 15.02.2018

Inkludert den nye banen fra Farriseidet til Porsgrunn legges det opp til å investere om lag 25 milliarder kroner på Vestfoldbanen frem til 2025, og ytterligere 20 milliarder kroner med oppstart i siste periode.

STREKNINGEN VIRIK - BYSKOGEN

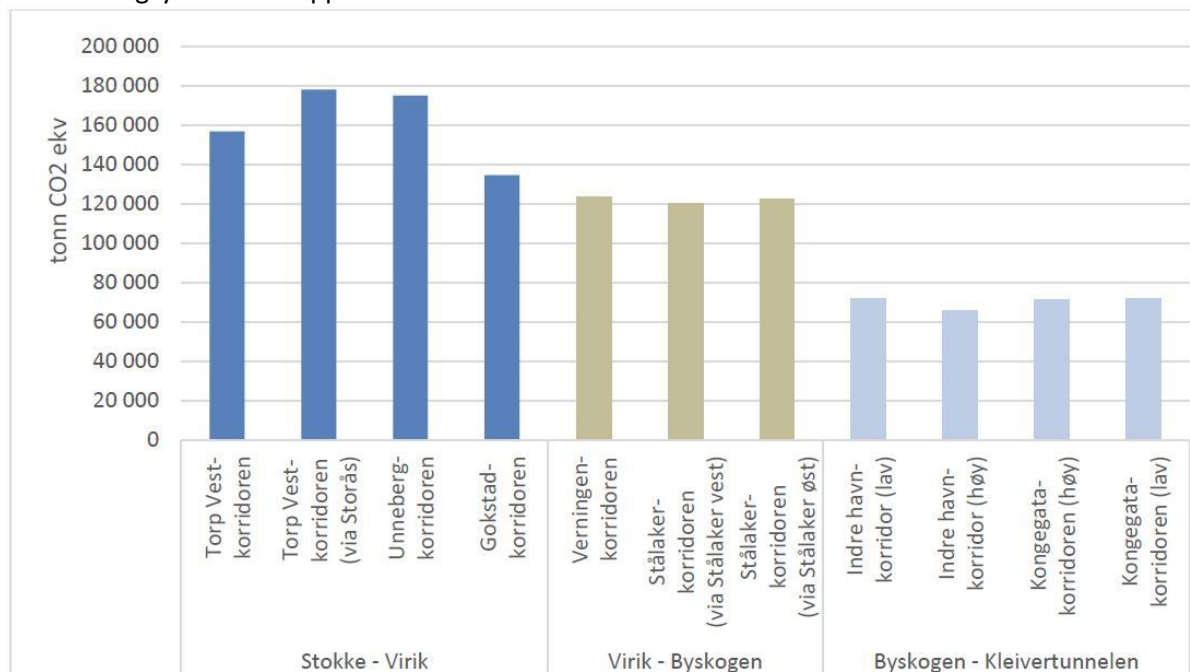
Delstrekningene rangeres med 1, 2 og 3 for både prissatte fag og ikke-prissatte fag. Den strekningen som rangeres som nr 1, Stålåker øst, har høyest samfunnsnytte og også minst konsekvenser for omgivelsene. Se rapporten «Sammenstilling og anbefaling», side 17.

Klima og miljø

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i klimabudsjett ICP-36-Q-25403, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Klimabudsjettet omhandler både direkte- og indirekte utslipp av klimagasser fra material- og energibruk ved utbygging, drift og vedlikehold av infrastrukturen. Beregningsperioden er satt til 60

år. Hovedsakelig viser beregningene at andelen konstruksjoner og tunneler er med på å øke det totale utslippet vesentlig. Med unntak av Verningenkorridoren, er det konstruksjonene som er de store bidragsytere til utslippene.



Det er viktig å merke seg at reduserte utslipp som følge av overført trafikk til tog ikke er medregnet.

Det er et tilnærmet likt utslipp av klimagasser i de forskjellige korridorene. Verningenkorridoren skiller seg ut ved at dagsonen, på grunn av at geotekniske tiltak, utgjør en høyere andel av de totale utslippene sammenlignet med de andre korridorene. Dette skyldes i hovedsak at stabiliseringstiltakene er foreslått utført ved hjelp av kalk/semest-peler. For Stålakerkorridorene kommer de største bidragene til utslipp fra bergtunnel og dagsone på terreng.

Virik - Byskogen	Dagsone på Bru	Dagsone på terreng	Betong-tunnel	Berg-tunnel	Geotekniske tiltak	Totalt
Verningenkorridoren	31 000	34 400	1 000	15 700	41 400	123 600
Stålakerkorridoren, via Stålaker Vest	19 800	31 700	1 400	43 800	23 700	120 400
Stålakerkorridoren, via Stålaker Øst	14 800	31 300	2 100	46 700	27 400	122 300
Prosentfordeling						
Verningenkorridoren	25 %	28 %	1 %	13 %	33 %	
Stålakerkorridoren, via Stålaker Vest	16 %	26 %	1 %	36 %	20 %	
Stålakerkorridoren, via Stålaker Øst	12 %	26 %	2 %	38 %	22 %	

Tall i tonn CO2-ekvivalenter

Rådmannens vurdering av rapporten:

Rådmannen har ikke funnet grunnlag for å underkjenne funnene.

Rådmannens faglige vurdering av tema klima og miljø:

Det er marginale forskjeller mellom korridorene og alternativene på strekningen. Basert på funnene i rapporten mener rådmannen det ikke er grunnlag til å skille på korridorene som følge av

klimagassutslippene. De øvrige faglige vurderingen gitt for strekningen Virik - Byskogen er også gjeldende her.

Å kvantifisere reduserte klimagassutslipp som følge av overført trafikk fra privatbil er komplisert, da bilparken i Norge er i stadig endring og på vei mot lavere utslipp. Rådmannen ønsker å peke på at overført trafikk fra privatbil, beregnet til omtrent 35 % av all nyskapt trafikk for samtlige korridorer, trolig vil være med på å redusere det totale regnestykket for klimagassutslipp på tross av at bilparken stadig blir mer miljøvennlig.

Kulturminner og kulturmiljø

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Kulturminner og kulturmiljø ICP-36-A-25663_03A_004, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for BaneNOR:

Verningenkorridoren er vurdert å ha størst negative konsekvenser. Korridoren berører nordre del av de tre kulturmiljøene 28 Virik, 29 Istrelandskapet og 30 Himberg-Vitterse. Traseen er lagt på en slik måte at den unngår større, direkte konflikter med verdifulle kulturminner. Tiltaket vil medføre størst negativ virkning knyttet til konflikter både med et gravfelt ved Rauan og Roligheten (RPBA-område) og til kulturmiljø 32 Tinghaugen ved Rauanveien. Både muren gjennom Rauan og den store skjæringen ved Tinghaugen ligger så nær traséen at det kan bli vanskelig å unngå konflikt med de nærmeste lokalitetene. Tiltaket vil også medføre et brudd i den kulturhistoriske sammenhengen i nordre del av Istrelandskapet, og gi en større nærføring til helleristningsfeltet ved Haugen gård enn det er i dag. Dette området er allerede berørt av kraftledninger. Noen eldre gårdstun traséen passerer, vil gå tapt. Gjennom kulturmiljø 31 Bommestad vegminne, Rauan og Roligheten (RPBA-område) er traseen lagt i østre kant av korridoren for å unngå for stor negativ påvirkning på kulturmiljøet. Ny trasé vil i tillegg føre til økt visuell påvirkning og støy i områder som ikke har støybelastning i dag. Dette gjelder for alle kulturmiljøene på strekningen. Korridoren har samlet middels negativ konsekvens.

Stålaker øst er rangert som nummer 2, og Stålaker vest er vurdert å ha minst negative konsekvenser for kulturminner. Stålakerkorridorene medfører ingen store konflikter da de er lagt i ytterkanten av kulturmiljøene og i områder uten store kulturminneverdier. Noen eldre gårdstun vil gå tapt. I begge alternativene vil det til nå uberørte kulturlandskapet få en økt visuell påvirkning og økt støynivå. Alternativene har et relativt likt konfliktnivå, men det østre anses som det dårligste ut fra at 1700-bebyggelse på Bærløkka berøres direkte.

Rådmannens vurdering av tema kulturminner og kulturmiljø:

Rådmannen stiller seg bak vurderingene for strekningen Virik - Byskogen.

Landskapsbilde

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Landskapsbilde ICP-36-A-25660_04A_002, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for BaneNOR:

Mesteparten av områdene innenfor strekningen vurderes å ha fra middels til stor verdi som landskapsområder. Delområder som er vurdert å høre til i kategorien middels til stor verdi er delområdene 8.1 Virik, 8.5 Sandefjord Golfbane, 8.6 Himberg-Auby, 9.1 Lund-Lingum, 9.2 Breivei, 9.5 Gjelstad og 10.2 Skåra. Delområdene som er vurdert å høre til i kategorien stor verdi, og som vurderes å være de aller mest verdifulle landskapsområdene innenfor strekningen, er 9.4 Roligheten-Rauan og 11.1 Lågen.

Stålaker øst er rangert som nummer 1. Begrunnelsen er at Stålakerkorridoren har lavere grad av konflikt med kulturlandskapet i Tjølling enn Verningenkorridoren. Det østre alternativet har en mye mer skånsom trasé enn det vestre forbi det verdifulle kulturlandskapet ved Lund og Lingum, og har i tillegg størst andel tunnel.

Stålaker vest er rangert som nummer 2 fordi den gjør større inngrep i kulturlandskapet ved Lund og

Lingum enn det østre alternativet.

Verningenkorridoren er rangert som nummer 3. Begrunnelsen for dette er at ny jernbane og veiomlegginger medfører skalabrudd som forstyrrer temmelig intakte småskala kulturlandskap, spesielt i Himbergområdet. Korridoren har minst andel tunnel på strekningen mellom Virik og Byskogen.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Områdene 8.7 Istre, 8.8 Dalgangen Istre – Skåra og 10.3 Vittersøbekken burde hatt høyere verdi.

Rådmannens faglige vurdering av tema landskapsbilde:

Rådmannen mener korridor Stålaker øst har minst negative konsekvenser for landskapsbildet på denne strekningen. Dette skyldes at korridoren, i motsetning til Verningenkorridoren ikke berører de verdifulle kulturlandskapene Roligheten-Rauan-Gjelstad, og at tunnelene under Ramsås og Jonsås/Grevlingberget bidrar til at korridoren blir mindre synlig i landskapet. I tillegg vurderes korridor Stålaker øst å ha en bedre og mer tilbaketrukket plassering over kulturlandskapet Lund/Lingum-Skåra-Vittersøbekken enn Stålaker vest.

For det verdifulle landskapsområdet Lågen vurderes de tre korridorene å ha lik konsekvens, da de alle innebærer en ny jernbanebru som blir godt synlig i landskapet.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø og friluftsliv er velkjente begreper i dagligtalen, men er samtidig begreper som kan defineres på flere ulike måter. Begge begrepene er imidlertid knyttet til mennesker som brukere og/eller beboere, og til de fysiske omgivelsene som har betydning for dem. Definisjonen av temaene nærmiljø og friluftsliv er hentet fra Statens vegvesens håndbok V712 (2014).

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i Fagrapport Nærmiljø og friluftsliv ICP-36-A-25664_04A_002, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for BaneNOR:

Mesteparten av områdene innenfor strekningen vurderes å ha fra liten verdi til middels verdi som nærmiljø/friluftsområder. Delområdene som er vurdert å ha størst verdi som nærmiljø-/friluftsområde på denne strekningen er 8.3 Jåberg som vurderes å ha middels til stor verd, og 11.1 Lågen, 11.2 Yttersølia og 11.3 Tagtvedt som vurderes å ha stor verdi.

Verningenkorridoren er rangert som nummer 3, med liten til middels negativ konsekvens. Korridoren har mest strekning på terreng som skaper en barriere, minst andel tunnel, nærhet til boligområdet på Verningen og nærmiljøanlegget Timbo. Friluftsområdet ved Lågen blir noe berørt ved at brua kan endre turopplevelsen langs Elvestien.

Korridor Stålaker vest er rangert som nummer 2, med liten negativ konsekvens. Dette grunnet tunnel gjennom Ramsås og fra Kjørndal til Lågen. Lang dagstrekning mot Stålaker gjennom spredt bebygde områder med enkelte boliger gir noe negativ konsekvens, det samme ved at sporet avskjærer nordre del av friluftsområdet Gjerstadskogen. Friluftsområdet ved Lågen blir noe berørt ved at brua til en viss grad endrer turopplevelsen langs Elvestien.

Korridor Stålaker øst er rangert som nummer 1, med liten negativ konsekvens for nærmiljø og friluftsliv. Den tilsvarer Stålaker vest fram til Furustad, men lengre tunnel gjennom Ramsås/Løkås og færre boliger nær sporet gjør at denne korridoren rangeres som noe bedre.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Rådmannen stiller seg bak vurderingene i rapporten.

Rådmannens faglige vurdering av tema nærmiljø og friluftsliv:

Alle korridorene vurderes å ha forholdsvis begrensede negative konsekvenser for nærmiljø og

friluftsliv på denne strekningen. Verningenkorridoren vurderes å gi de mest negative konsekvensene da denne korridoren går i dagen på hele strekningen, og avskjærer dermed flest veier/stier i kulturlandskapet mellom Virik og Lågen.

Naturressurser (georessurser og jord- og skogbruk)

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport naturressurser ICP-36-A-25661, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Alle de tre alternativene beslaglegger jordbruksarealer i samme størrelsesorden, fra 234 daa (Stålaker øst) til 291 daa (Stålaker vest). Det er noe større ulikheter når det gjelder arealbeslag av skog, ca. 100 daa (Stålaker) mot 220 daa (Verningenkorridoren).

For temaet Georessurser er konsekvensene for ressursgrunnlaget av Larvikitt innenfor de forskjellige korridorene vurdert. I fagrapporten for naturressurser, som en del av de ikke-prissatte temaene, skal konsekvensene for den allmenntilgjengelige ressursen vurderes. I denne vurderingen tar man ikke hensyn til den økonomiske konsekvensen for drivere, grunneiere eller den delen av lokalsamfunnet som får økonomisk nytte av utvinningen.

Bane NOR har tatt utgangspunkt i NGU- rapport 2003.066, hvor man har foretatt en kartlegging av kjente forekomster. Videre har man, gjennom dialog med fagmyndigheter og drivere, kommet frem til at alle kartlagte resurser skal gis den høyeste verdisettingen i KU-metoden. Her har man ikke differensiert verdisettingen etter drivbarhet, utnyttelsesgrad eller kvalitet. Bakgrunnen for dette er at kvaliteten varierer over korte avstander og etterspørselen i markedet varierer. Ved å gi alt «stor verdi» unngår man disse usikkerhetene. Når selve arealbeslaget er beregnet har man tatt utgangspunkt i jernbaneloven som legger til grunn en sikkerhetssone på 30 meter ut fra spormidtpunktet i begge retninger. Totalt arealbeslag er derfor beregnet ut i fra en buffersone på 65 meter, 5 meter er satt som standard avstand mellom sporene som en forenkling for dobbeltsporet.

Når dette legges til grunn har man beregnet det totale arealbeslaget i Verningenkorridoren til å være totalt på 82,7 daa. Sammenlignet med størrelsen på den resterende ressursen er dette gitt liten negativ konsekvens. I Stålakerkorridoren er det totale arealbeslaget beregnet til 25,5 daa. Sammenlignet med størrelsen på den resterende ressursen er dette også gitt liten negativ konsekvens.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Dyrka/dyrkbar jord: Oversikt over arealer med dyrkbar jord finnes på kartlag i Kilden som er kartbasen til NIBIO, Norsk institutt for bioøkonomi. Dette er det beste grunnlaget vi har for å vurdere om arealer kan dyrkes opp. Av rapporten om naturressurser går det fram at Bane NOR mener at en stor del av disse arealene ikke kan dyrkes opp fordi det koster for mye. Det går ikke fram hvor store kostnader de har lagt til grunn før de vurderer at arealer er for kostbare til å dyrke opp, og de har ikke hatt befaring på alle dyrkbare arealer.

Arealbeslag av dyrka jord og av dyrkbar jord burde gått fram av tabellene og betegnes som dette. Bruken av begrepet permanent arealbeslag er uklart i forhold til hvilke arealkategorier som inngår. Illustrasjonene for arealbeslag burde vist de arealene som ligger til grunn for beregningene. Illustrasjonene viser en altfor bred trasé/korridor. Dette er bekreftet av konsulentene. Noen av figurene har for liten målestokk slik at de er vanskelige å tolke. Det går ikke fram av dokumentene hvor store arealbeslag det er i den enkelte kommune. De forskjellige korridorene som er beskrevet for Larvik, starter i Sandefjord kommune. Verningenkorridoren går også gjennom Sandefjord kommune ved Himberg.

Georessursene: Larvik kommune har vært representert i arbeidsgruppemøtene hvor man, sammen med fagetatene, drivere, grunneiere og Bane NOR, har diskutert verdisetting av ressursen. I disse møtene er det diskutert ulike metoder for verdisetting. Det er blant annet diskutert å sette verdi ut fra kvalitet på ressursen og hvor drivverdig ressursen er. I møtene ble det påpekt at hvis man skulle gjort dette måtte man gjennomført kartlegginger for alle områdene som ble berørt, da man ikke har

detaljerte nok kartlegginger for alle områdene som berøres. Det er poengtert at kvaliteten på ressursen varierer over korte avstander og at man også internt i bruddene i drift har områder som er av dårlig kvalitet. Drivverdigheten av ressursene er heller ikke å anse som statisk, da drivemetodene som brukes er under stadig utvikling. Brudd som tidligere ikke ble sett på som drivverdige er i dag fullt mulig å drive. På bakgrunn av høy usikkerhet konkluderte Bane NOR derfor med at alle de kartlagte ressursene skulle gis «stor verdi». Dette ble det gitt aksept til, men det ble ytret et ønske om at man skulle foreta noen ytterligere kartlegginger av ressursen.

Rådmannens faglige vurdering av tema naturressurser:

Det vurderes som feil i forhold til jordloven at dyrkbare arealer, det vil si skogarealer som kan dyrkes opp til fulldyrka jord, er verdisatt og vurdert som skogbruksområder. Av jordloven § 9 går det fram at «Dyrkbar jord må ikke disponerast slik at ho ikkje vert eigna til jordbruksproduksjon i framtida.»

Rådmannen registrerer at det, i forbindelse med verdisettingen av georessursene, er ressursgrunnlaget og ikke den økonomiske konsekvensen, som skal vurderes i denne rapporten. Kartgrunnlaget som er benyttet er tilsvarende det som ble brukt under utarbeidelsen av KDP steinressurser 2012-2022 og det er pr. i dag ikke utarbeidet et bedre kartmateriale.

Den 18. desember kom det en e-post til kommunen fra regiongeolog Dahlgren. Dahlgren skriver at det er grunn til å stille spørsmål ved Bane NORs bruk av fakta rundt larvikitressursene. Regiongeologen kjenner seg ikke igjen i den argumentasjonen Bane NOR bruker og som man hevder er gjort i dialog med regiongeologen. Regiongeologen er bl.a. tydelig på at han hele tiden har frarådet trase gjennom Stålaker-Gjerstedområdet pga. at dette vil bli problematisk for framtidig utnyttelse av larvikitressursene. Bane NOR framstiller det som om Verningenalternativet hindrer utnyttelse av larvikitressurser i større grad enn Stålakeralternativene. Regiongeologen har argumentert for at situasjonen faktisk er det motsatte, at Verningentraséen er uproblematisk mht larvikitressurser. E-posten er lagt ved denne saken.

Naturmangfold

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Naturmangfold ICP-36-A-25662, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Samlet konsekvensgrad for Stålakerkorridoren vest er vurdert som middels(-stor) negativ. Alternativet går stort sett over jordbruksmark og i tunnel gjennom åser uten spesielle naturverdier. Områdene der man får inngrep er konsentrert til Virikbekken og Marumbekken, Stålaker skulpturpark, og skoglokalitetene vest for Lågen. Dette alternativet er rangert som nr1. for temaet.

Samlet konsekvensgrad for Stålakerkorridoren øst er vurdert som middels-stor negativ. Alternativet medfører arealinngrep i en fuktkrevende naturtype med stor verdi og en kantsone langs et bekkedrag ved Løkåsen, noe man Unngår ved alternativ vest. For øvrig er de to alternativene omtrent like når det kommer til negative virkninger på fagtemaet. Dette alternativet er rangert som nr2. for temaet.

Samlet konsekvensgrad er vurdert som stor negativ for Verningenkorridoren. Bakgrunnen for denne vurderingen er at man får store inngrep i sammenhengende systemer av ulike naturtyper med til dels stor verdi, både i området mellom Skuggedal og Rauan, og på vestsiden av Lågen. Noen av de berørte naturtypene er i tillegg spesielt utsatte, dette gjelder særlig den kalkrike bøkeskogen ved Rauan. Alternativet er rangert som nr3 og dårligst.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Den fastlagte metodikken som er under utarbeidelsen av fagrapport Naturmangfold er etterprøvbart og godt beskrevet i metodekapittelet. Det kommer tydelig fram hvilke områder som er vurdert og gitt verdi, omfang og konsekvens. Rådmannen stiller seg bak den overordnede vurderingen av korridorene på strekningen.

Rådmannens faglige vurdering av temaet Naturmangfold:

Rådmannen har ikke hatt anledning til å verifisere alle verdi- og omfangsvurderingene i fagrapporten på bakgrunn av sakens omfang.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i ROS-analyse Stokke-Larvik ICP-36-A-25627, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Formålet med rapporten er å oppfylle plan- og bygningslovens krav til utarbeidelse av ROS-analyse ved planlegging etter loven jfr. §4-3. Analysen er utarbeidet med fokus på sårbarhet og identifisering av farer. Analysen er utarbeidet under den forutsetning at det skal utarbeides en hendelsesbasert ROS-analyse i neste planfase, når korridor og trase er valgt. Det er tatt utgangspunkt i DSBs veileder for samfunnssikkerhet i arealplanlegging ved utarbeidelse av analysen.

I rapporten er det ikke funnet grunnlag for å skille korridorene fra hverandre og de samme farene er identifisert for samtlige korridorer, med unntak av « nærhet til flyplass», som kun er relevant for korridorene som passerer Torp flyplass, og «dambrudd», som kun er relevant for korridorene som krysser Farriselve.

Rapporten tilrår at alle de identifiserte farene tas med i de detaljerte ROS-analysene som skal utarbeides i neste planfase.

Den overordnede sårbarhetsvurderingen konkluderer med at planområdet samlet sett vurderes til å være moderat til svært sårbar. Dette innebærer at man må jobbe videre med de identifiserte farene for å redusere sårbarheten. Det påpekes at den identifiserte sårbarhetsgraden i analysen, moderat til svært sårbar, ikke betyr at man ikke kan utvikle området videre, men at man må jobbe med risiko- og sårbarhetsreduserende tiltak i neste planfase.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Vurderingene som er gjort i rapporten synes å holde faglig god kvalitet. Rådmannen vurderer rapporten til å tilfredsstillende ROS kravet i henhold til §4-3 i plan- og bygningsloven.

Rådmannens vurdering av tema risiko- og sårbarhetsanalyse:

Rådmannen stiller seg bak vurderingen knyttet til at det ikke er grunnlag for å skille korridorene på dette stadiet.

STREKNINGEN BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN

Delstrekningene rangeres med 1, 2, 3 og 4 for både prissatte fag og ikke-prissatte fag. Den strekningen som samlet rangeres som nr 1, Indre havn høy, er nest best for de prissatte konsekvensene (netto nytte) og er det alternativet med minst konsekvenser for omgivelsene (de ikke-prissatte fagene). Se rapporten «Sammenstilling og anbefaling», side 19.

Konsekvenser for klima og miljø

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i klimabudsjett ICP-36-Q-25403, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Klimagassutslippene fra Indre havn-korridoren i lav løsning er høyest, mens Indre havn-korridoren i høy løsning har det laveste utslippet. Forskjellene finner man hovedsakelig hvis man ser på utslippene knyttet til «dagsone på bru», hvor det høye alternativet har et betydelig høyere utslipp, men forskjellen tas igjen ved at den lave varianten har høye utslipp knyttet til betongtunneler og geotekniske tiltak.

Kongegatakorridoren, høy og lav løsning har marginalt lavere utslipp enn Indre havn-korridoren i lav løsning.

Byskogen - Kleivertunnelen	Dagsone på Bru	Dagsone på terreng	Betong-tunnel	Berg-tunnel	Geotekniske tiltak	Totalt
Indre havn-korridoren, Lav	9 300	4 000	9 000	29 000	20 600	71 900
Indre havn-korridoren, Høy	19 000	2 200	5 600	29 100	9 800	65 700
Kongegatakorridoren, Høy	6 200	2 900	9 800	33 000	19 600	71 500
Kongegatakorridoren, Lav	5 100	2 900	9 700	34 600	19 500	71 800
Prosentfordeling						
Indre havn-korridoren, Lav	13 %	6 %	13 %	40 %	29 %	
Indre havn-korridoren, Høy	29 %	3 %	9 %	44 %	15 %	
Kongegatakorridoren, Høy	9 %	4 %	14 %	46 %	27 %	
Kongegatakorridoren, Lav	7 %	4 %	14 %	48 %	27 %	

Tall i tonn CO2-ekvivalenter

Rådmannens vurdering av rapporten:

Rådmannen forholder seg til vurderingene i rapporten.

Kulturminner og kulturmiljø

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Kulturminner og kulturmiljø ICP-36-A-25663_03A_004, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for BaneNOR:

I de sentrale delene av Larvik by er kulturmiljøene Herregården og Tollerodden, Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet og kulturmiljøet Hammerdalen vurdert å ha særlig høy verdi, både regional og nasjonalt. Hovedbyen rundt Torget og Bøkeli vurderes å ha middels til stor verdi, og Indre havn vurderes å ha stor verdi.

Alle alternativene til jernbaneløsning er vurdert å ha stor negativ konsekvens for kulturminner/kulturmiljø i Larvik sentrum, med unntak av alternativ Indre havn lav som er vurdert å ha meget stor negativ konsekvens. Det er gjort en vurdering og rangering av alternativene der Indre havn høy regnes som best, Kongegata høy som nummer 2, Kongegata lav som nummer 3 og Indre havn lav som nummer 4.

Begrunnelsen for at Indre havn lav rangeres som verst, er at det antas å være usikkerhet knyttet til grunnvannet og mulige setningsskader på Herregården. Indre havn høy vurderes som best fordi en plassering forbi Herregården antas å være mulig, via tilstrekkelige utredninger, avbøtende tiltak, hensyn under anleggsfasen og overvåking.

Alternativ Kongegata høy og lav

Både Kongegata høy og lav løsning har samlet stor negativ konsekvens (---).

Både høy og lav løsning vil medføre riving og store forringelser av deler av kulturmiljø 39 Hovedbyen rundt Torget og Bøkeli. Kun høy løsning vil gi en negativ påvirkning for kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjell.

Anleggsarbeidet kan medføre endringer av grunnvannet som igjen gir økt risiko for varige setningsskader på verneverdig, eldre bebyggelse. Lav løsning vil medføre større risiko for mulige skader enn høy løsning. Som følge av grunnforhold/valgt byggemetode må en stor andel verneverdige bygninger fjernes/rives. Fjerning av deler av de eldste bystrukturene i Larvik kan få

store konsekvenser for forståelsen og lesbarheten av byens historiske utvikling og kvaliteter. Tiltaket vil tilføre byen noe nytt, samtidig som relativt store deler av egenarten og identiteten vil forsvinne gjennom at hele eller deler av de gamle bygningsstrukturene må rives og/eller flyttes. Tilbakeflytting og tilbakeføring av kulturhistoriske bygninger på opprinnelig tomt og i opprinnelig struktur kan være et godt avbøtende tiltak om ny bebyggelse tar hensyn til den kulturhistoriske sammenhengen i stor nok grad.

Faren ved at bare noen få bygninger blir stående/ flyttes tilbake er at de da oppleves som fragmenterte elementer dominert av en ny, større bebyggelsesstruktur der den kulturhistoriske konteksten og kvaliteten blir sterkt redusert. Den historiske byen vil i så fall bli lite lesbar. Det vil ta tid før sentrum er oppbygd igjen, og i mellomtiden vil de kvartalene som berøres bli liggende som midlertidige parkområder.

Stasjonsområdet i begge løsningsalternativene vil bryte med eksisterende kvartalsstruktur. Lav løsning vil gi en større skjæring i bakkant, og bli mer visuelt synlig og en større barriere enn høy løsning som er bedre tilpasset byens høydenivåer. Gjennom Hammerdalen er det størst usikkerhet knyttet til kulturhistoriske elementer i og ved Farriselva. Lav løsning med lav bru vil gi større visuell barrierevirkning enn høy løsning.

Alternativ Indre havn høy og lav

Indre havn-korridoren er spesielt utfordrende forbi Herregården. Lav løsning er ikke å anbefale på grunn av for stor usikkerhet knyttet til setningsskader som følge av endringer av grunnvannet. Høy løsning omfattes også av risiko knyttet til grunnvannet, men det antas at sannsynligheten for å finne en god løsning for kulturminneverdiene er større enn ved lav løsning. Den fredete Herregården fra 1674 tåler dårlig nye setningsskader, da den allerede har en del setningsskader.

Lav løsning vil medføre riving av flere kulturhistoriske bygninger langs dagens Storgata, inklusive Munken kino og Godsbygningen. Planlagt løsning for omlegging av Storgata, med ny veg og ny kryssløsning, vil bli et fremmedelement sett i kulturhistorisk sammenheng med kvartalsstruktur i by. Lav løsning vil også gi større barrierevirkning, men vil kunne opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen.

Høy løsning vil gi en bedre vegkryssing gjennom omlegging av Storgata til en eldre trasé, men vil medføre riving av godsbygningen og tre verneverdige hus samt gi nærføring til Munken kino. Forbi jernbanestasjonen vil også høy løsning opprettholde stasjonens sammenheng med den kulturhistoriske byen, men vil i større grad dominere bybildet og bidra til å svekke de kulturhistoriske sammenhengene mellom byen og sjøen, og byen og Tollerodden enn lav løsning. Her må jernbaneutbyggingen ses i sammenheng med andre utviklingsprosjekt i Larvik sentrum som også vil endre konteksten gjennom en planlagt og godkjent høyere utnyttelse.

I vest vil traséen gå mellom de største kulturhistoriske verdiene. Med unntak av noen få bygninger som rives eller kappes berøres kulturminneverdier her i liten grad. Lav løsning vil gi høyere barrierevirkning enn høy løsning.

Indre havn høy løsning har samlet stor negativ konsekvens (---), mens Indre havn lav løsning har meget stor negativ konsekvens (----).

Rådmannens vurdering av rapporten:

Rådmannen stiller seg bak rapportens vurdering av at alle korridorene fra Byskogen til Kleivertunnelen har store negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø, men stiller seg ikke bak rapportens rangeringen av Indre havn høy som alternativet med minst negative konsekvenser.

Rådmannens vurdering av tema kulturminner og kulturmiljø:

Etter rådmannens vurdering medfører alle alternativene store negative konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø i Larvik sentrum.

Alternativene i Kongegata medfører riving av en rekke bygninger med antikvarisk verdi, spesielt i nedre del av Kongegata og i kvartalene sør og øst for Torget. I rapporten uttrykkes det også en risiko for at endring knyttet til grunnvannstand, rystelser og anleggstrafikk vil kunne gi setningsskader på bygg med verneverdi langs anleggskorridoren.

I rapporten uttrykkes det stor usikkerhet knyttet til hvilke konsekvenser alternativ Indre havn høy og lav kan medføre for Herregården, da begge alternativene innebærer store inngrep med rystelser forårsaket av sprenging, spunting og anleggstrafikk kun 20 meter fra bygningen. Det opplyses videre at den fredede bygningen allerede har setningsskader, og det uttrykkes også fare for ytterligere irreversible setningsskader etter endringer i grunnvannstanden. På bakgrunn av dette mener rådmannen at det ikke kan garanteres at alternativene Indre havn høy og lav ikke vil føre til uopprettelig skade på Herregården, som er et kulturminne med særlig høy lokal og nasjonal verdi.

Indre havn alternativene medfører i tillegg store terrenginngrep og fjellskjæring mellom Munken og Herregården, som etter rådmannens vurdering vil bli svært godt synlig fra Herregårdssletta og Storgata. Dette innebærer en permanent og irreversibel endring av selve nærmiljøet tett opp til Herregården. Tiltaket omfatter også terrengtiltak svært nær kongeinskripsjonene i Herregårdsbakken, og at disse ikke vil påvirkes vurderes som usikkert.

Spesielt alternativ Indre havn høy, med sin hevede og dominerende konstruksjon, vil etter rådmannens vurdering redusere den opprinnelige historiske sammenhengen mellom kulturmiljøet langs Storgata og fjorden. Begge Indre havn-alternativene medfører riving av deler av Mølla i kulturmiljøet Hammerdalen. På bakgrunn av dette vurderer rådmannen at alternativene Indre havn høy og lav medfører de største negative konsekvensene for kulturminner og kulturmiljø i Larvik sentrum.

Landskapsbilde

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Landskapsbilde ICP-36-A-25660_04A_002, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for BaneNOR:

Mesteparten av områdene innenfor strekningen vurderes å ha fra middels verdi til stor verdi som landskapsområder. Delområder som er vurdert å høre til i kategorien middels til stor verdi er delområdene 12.1 Byskogen, 13.4 Byamfiet i Indre havn og 14.1 Hammerdalen. Delområder som er vurdert å høre til i kategorien stor verdi, og dermed å være de aller mest verdifulle landskapsområdene innenfor strekningen, er 12.3 Larvik torg og Bøkkerfjellet, 12.4 Bøkeli, 12.5 Bøkeskogen, 13.1 Torstrand, 13.2 Herregården og Tollerodden, 13.5 Indre del av Larviksfjorden.

«Indre havn høy er rangert som nummer 1, med liten negativ konsekvens. Ved vurderingen er det lagt vekt på nærvirkningen av stasjonsløsningen, den visuelle kontakten med Larviksfjorden og den enkle omleggingen av Storgata under banen som gir et mindre terrenginngrep mot Herregårdsbakken og dermed et mindre skjemmende inngrep mot Larviksfjorden. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.

Indre havn lav er rangert som nummer 2, med liten til middels negativ konsekvens. Dette begrunnes med at for temaet landskapsbilde har Indre havn lav sin svakhet i stasjonsområdet. Her vil løsningen skape økt visuell barriere mellom Storgata med stasjonsområdet og Larviksfjorden. Omlegging av Storgata over banen vil gi et lite bymessig gateforløp og medfører inngrep i bebyggelse og terreng. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.

Kongegata høy og lav er rangert som delt nummer 3, med liten til middels negativ konsekvens. Dette begrunnes med at begge løsningene vil kreve riving av flere bygg i den sentrale delen av Larvik sentrum. Selv om enkelte flyttes tilbake, vil den midlertidige parken kunne bli værende i flere år. Det sentrale byrommet Torget og flere av gaterommene omkring kan bli stående uten tydelige vegger.»

Rådmannens vurdering av rapporten:

For delområde 13.3 Sjøsiden(Indre havn) er det i rapporten vurdert at løsningen Indre havn høy vil ha en positiv konsekvens for landskapsbildet. Delområdet er i utgangspunktet vurdert å ha en middels visuell verdi, der slitte overflater og jernbanespor trekker ned, og den fredete stasjonsbygningen og Tollboden, enkelte trær og den visuelle kontakten med fjorden trekker verdien opp. Den positive visuelle virkningen den høye stasjonsløsningen vurderes å gi er begrunnet med at den vil ha en god arkitektonisk utforming, at den vil gi en generell oppgradering av slitte trafikkarealer rundt stasjonen og redusert visuell barriere mot fjorden.

Rådmannen mener at utsikten fra Indre havn mot den verneverdige bebyggelsen langs Storgata, mot kulturmiljøet Tollerodden, mot fjordlandskapet og horisonten innebærer en stor visuell opplevelseskvalitet knyttet til delområde 13.3 Sjøsiden(Indre havn). Dette har ikke blitt vektlagt høyt nok i verdivurderingen, og rådmannen mener den hevede jernbanekonstruksjonen vil ha betydelige negative konsekvenser for opplevelseskvaliteten i området.

Rådmannen stiller spørsmål ved vurderingen i rapporten om at den hevede stasjonsløsningen medfører en redusert visuell barriere mot fjorden, og dermed en positiv konsekvens for landskapsbildet. Dagens løsning med spor på terreng, som alternativene skal sammenlignes mot, vurderes av rådmannen ikke å utgjøre en visuell barriere. Det foreslåtte tiltaket innebærer tilførsel av et helt nytt, og svært dominerende, element i området, som etter rådmannens vurdering innebærer en større visuell barriere mellom byen og sjøen enn dagens løsning. I rapportens omtale av konsekvens for delområde 14, Hammerdalen, omtales nettopp banens dimensjoner og den dominerende visuelle virkningen den vil ha på miljøet der, som en negativ konsekvens.

Fra delområdet 13.4 Byamfiet (amfiet nordover fra Storgata) er det i dag utsikt mot sjøen fra Bøkkerbakken, Romberggata, Schultzes gate og Steingata. Dette er, etter rådmannens vurdering, et identitetsskapende og karakteristisk visuelt trekk både for denne delen av sentrum, men også for Larvik som by. Etter rådmannens vurdering vil alternativet Indre havn høy føre til en alvorlig forringelse av denne kvaliteten ved at sporet, master og kjøreledninger delvis vil bryte den visuelle kontakten med fjorden fra disse gatene. Rådmannen mener dette er tillagt for liten negativ konsekvens i rapporten.

Når det gjelder Kongegataalternativene vil disse føre til en endring i det visuelle landskapsbildet i sentrum ved at flere bygninger må rives for å bygge tunnelen ovenfra. I rapporten er arealene i byen delt inn i delområder på en slik måte at dette inngrepet fordeler seg over hele 4 delområder, 12.1 Byskogen, 12.2 Larvik sentrum nordøst, 12.3 Larvik torg og Bøkkerfjellet og 12.4 Bøkelia, som tiltaket dermed vil ha en negativ konsekvens for. Rådmannen mener dette medfører at spesielt alternativ Kongegata høy får en uforholdsmessig negativ vurdering i rapporten. Rådmannen mener også at usikkerheten rundt tidspunkt for reetablering av, og arkitektonisk kvalitet på, ny bebyggelse inntil tunnelen under sentrum er vektet for tungt negativt, og at dette ikke kan brukes som faktor i vurderingen av konsekvenser for landskapsbildet.

Rådmannens faglige vurdering av tema landskapsbilde:

Rådmannen mener Kongegatakorridorene har minst negativ konsekvens for landskapsbildet i Larvik sentrum. I etterkant av gjennomføring vil disse alternativene medføre at jernbanen, etter rådmannens vurdering, vil ha en godt tilpasset og diskret plassering i landskapet, og bare være synlig fra kort avstand når man nærmer seg stasjonen nederst i Bøkelia/Kongegata. I nordre del av Hammerdalen vil jernbanebrua bli et godt synlig element i landskapsrommet, men forholdsvis likt i alle korridoralternativene.

Alternativ Kongegata høy forutsetter riving av en rekke bygninger i en diagonal med ca. 600 meters lengde, som strekker seg fra krysset Trygves gate/Jegersborggate diagonalt over kvartalene mellom Jegersborggate/Karlsrogata/Prinsegata/Haralds gate, over Torget 11 og 6, diagonalt over kvartalet mellom Feyers gate/Brannvaktsgate/Bredochs gate/Torget(Odbergkvartalet), over kvartalene

mellom Brannvaktsgate/Berggata/Kongegata, på tvers av Kongegata og videre diagonalt over kvartalet mellom Kongegata/Treschowsgata/Johan Sverdrupsgate/Berggata. Dette innebærer en stor endring av bybildet i sentrum.



*Illustrasjon fra Mulighetsstudie knutepunktutvikling Larvik utarbeidet av Norconsult/Asplan Viak for Bane NOR
Røde bygg berøres av Kongegataalternativet*

Før ny bebyggelse reetableres langs denne diagonalen vil det i kvartalene mellom Jegersborggate/Karlsrogata/Prinsegata/Haralds gate oppstå et åpent område, på ca. 90 m x 100 m, som ikke er der i dag. Torget får en mer utydelig avgrensning, og vil oppfattes som større enn i dag. Flere av byggene ved Torget har positive visuelle kvaliteter som vil gå tapt.

I nedre del av Kongegata og Bøkelia vil rivingen av bygg medføre at det skapes nye byrom som blir liggende inntil den nordlige langsiden av stasjonen, i overkant av tunnelåpningen på østsiden av stasjonen, og langs den sørlige langsiden til stasjonen. Spesielt det nye byrommet mellom Bøkelia og stasjonens nordlige langside vil få gode sol og utsiktsforhold. Også i dette området har flere av byggene som må rives positive visuelle arkitektoniske kvaliteter som vil gå tapt.

Rådmannen mener alternativet Indre havn høy vil få de største negative konsekvensene for landskapsbildet i Larvik sentrum. Etter rådmannens vurdering medfører jernbanebrua, sammenlignet med dagens situasjon, en visuell forringelse av landskaps- og opplevelseskvalitetene ved Larviks sentrale sjøfront og som kjennetegner byen.

Alternativet Indre havn lav har samme lokaliseringen som den høye varianten, men er plassert på terreng. På grunn av flomfare er terrenget er hevet noe sammenlignet med dagens terreng, ca. 1 meter i øst og med stigende høyde vestover. I denne løsningen føres Storgata over jernbanesporet nord for sporet, som resulterer i at Munken må rives samt store terrenginngrep og fjellskjæring øst for Munken. Dette vurderes som svært negativt. I tillegg vil løsningen, på grunn av det hevede terrenget, gi en større visuell barriere mellom Storgata og fjorden enn dagens spor som ligger lavere i terrenget.

Indre havn høy



Indre havn høy løsnig, fra Teknisk hovedplan s 117



Indre havn høy løsnig, sett østover fra Bøkkerfjellet, fra Illustrasjonsheftet



Indre havn høy løsning, sett sørover fra Storgata i retning Tollerodden, fra Illustrasjonsheftet

Indre havn lav



Indre havn lav løsning, sett østover fra Bøkkerfjellet, fra Illustrasjonsheftet



Indre havn lav løsning, sett sørover fra Storgata i retning Tollerodden, fra Illustrasjonsheftet



Indre havn lav løsning med Storgata lagt over ny jernbanetrasé. Munken rives. Fra teknisk hovedplan side 112



Indre havn lav løsning, fra Teknisk hovedplan side 109

Kongegata høy



Atkomst til ny stasjon i Kongegata høy løsning sett fra Bøkkerveien. Illustrasjonen viser en mulig løsning som kan bli endret i neste planfase.

Kongegata høy løsning sett fra Bøkkerveien, fra Illustrasjonsheftet



Kongegata høy løsning, fra Teknisk hovedplan side 126



Kongegata høy løsnings, portal over nordre del av plattformområdet. Fra Teknisk hovedplan side 131



180 meter langt betongtrau på Farriseidet. Fra Teknisk hovedplan side 132

Nærmiljø og friluftsliv

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i Fagrapport Nærmiljø og friluftsliv ICP-36-A-25664 04A 002, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for BaneNOR:

Innenfor denne strekningen vurderes alle delområder å ha middels til stor og stor verdi, med unntak av delområde 12.2 Larvik sentrum som kun vurderes å ha middels verdi som nærmiljø-/friluftsområde.

Korridor Indre havn høy er rangert som nummer 1, med en liten positiv konsekvens for nærmiljø og friluftsliv på denne strekningen. Dette begrunnes med at den hevede stasjonen gir mulighet for å passere fritt under sporet i Indre havn og Hammerdalen, og at barrierevirkningen av jernbaneanlegget reduseres betydelig. Det kan etableres sammenhengende gang- og sykkelveg opp Hammerdalen, delvis under nytt spor.

Rådmannens vurdering av rapporten:

De positive konsekvensene, det vil si fjerning av dagens spor, som Kongegataalternativene innebærer for de sentrale nærmiljøene 13.2 Strandpromenaden (Indre havn) og 12.6 Hammerdalen, er ikke vurdert og gitt karakter i konsekvensutredningen. Dette medfører en undervurdering av de positive konsekvensene Kongegataalternativene har for disse nærmiljøene.

I natur- og kulturlandskapet utenfor byen, vurderes det som hensiktsmessig å ikke vurdere endring i bruk av dagens jernbanespor på dette planstadiet, da alle de nye korridoralternativene innebærer en flytting av sporet til andre områder, og at konsekvensene for dagens spor således kan sies å være lik for alle alternativene. Inne i sentrum av Larvik by er ikke situasjonen den samme, da kun Kongegataalternativene innebærer flytting av sporet og stasjonen bort fra dagens plassering i Indre havn og Hammerdalen. Denne ulikheten som alternativene innebærer for nærmiljøområdene i sentrum må komme tydelig til uttrykk i konsekvensutredningen, da dette vurderes som svært beslutningsrelevant informasjon for brukerne av områdene, som er Larviks befolkning.

For alternativet Indre havn høy vurderes det videre at jernbanekonstruksjonens påvirkning på kvaliteten til nærmiljøområdet 13.2 Strandpromenaden (Indre havn), slik som forringelse av opplevelseskvalitet, skyggeeffekter osv., ikke er tilstrekkelig belyst og konsekvensvurdert. Det samme gjelder konsekvensen av å flytte Storgata inn i det vernede bolig- og havneområdet ved Skottebrygga/Tollerodden.

Rådmannens faglige vurdering av tema nærmiljø og friluftsliv:

Fra brua over Lågen til sentrum vurderes alle korridorene å ha ubetydelig konsekvens for nærmiljø og friluftsliv da de går i tunnel under byen.

På kort sikt vurderes alternativ Kongegata høy å ha størst negativ konsekvens for nærmiljøet i Larvik sentrum grunnet riving av et stort antall boliger og næringsbygg, og påvirkningen dette vil få for beboere, næringsliv og befolkning.

På lang sikt vurderes alternativ Kongegata høy å ha mest positive konsekvenser for nærmiljøet i Larvik sentrum. Mellomrommene som oppstår ved riving av bygg kan reetableres med ny bebyggelse og funksjoner som tilfører aktivitet til de disse delene av sentrum. Der det ikke kan reetableres bygninger kan det opparbeides attraktive nye byrom. Arealene i Indre havn frigjøres til ny bruk. Sporområdene som i dag fungerer som en fysisk og til dels visuell barriere mellom ulike deler av sentrum, fjernes i sin helhet. Dette gjør det mulig å knytte de ulike sentrumsområdene sammen på en helt annen måte enn i dag, og sjøfronten vil også bli mye mer tilgjengelig fra områdene rundt.

På lang sikt vurderes alternativene i Indre havn å ha størst negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv i Larvik sentrum. Bakgrunnen for denne vurderingen er at plasseringen og utformingen av disse stasjonsalternativene vurderes å forringe opplevelseskvaliteter og utviklingspotensialet for de attraktive arealene i Indre havn.

Indre havn høy

Bygging av tunnel medfører riving av enkelte boliger i Kristian Fredriks vei, men terrenget tilbakeføres etter gjennomføring, og vil derfor ha begrenset negativ konsekvens på selve nærmiljøet.

Fra Herrgårdsbakken til Storgata medfører denne løsningen bygging av åpen byggegrøp samt en høy fjellskjæring øst for Munken. Dette innebærer et direkte og irreversibelt inngrep i de naturgitte omgivelsene til dette nærmiljøet.

For Indre havn skaper ny hevet stasjon bedre fysisk tilgjengelighet fra Storgata ved at man kan passere under brua. Dette vurderes som positivt.

I Indre havn er den nye stasjonen lokalisert slik at arealet mellom Storgata og sjøen blir delt i to, der halvdelen mot Storgata blir større og halvdelen mot sjøsiden blir mindre enn i dag. Dette vurderes som svært negativt, da dette er attraktive, sjønære friluftsområder som benyttes av mange både til opphold og som turområde, spesielt om sommeren. Den vestre delen av den nye stasjonen er plassert slik at den blir liggende delvis over kommunens friområder, og på det smaleste er avstanden mellom den hevede jernbanebrua og sjøkanten ved Østre brygge kun 25 meter. Denne forskyvningen samt hevingen av sporet resulterer i at arealet mellom Østre brygge og Tollboden vil oppleves som inneklemt og mindre åpent og attraktivt enn i dag.

Den hevede jernbanebrua gir bedre fysisk tilgjengelighet og bedre sikt mellom Hammerdalen, Kongegata og Bøkeli enn dagens løsning med steinmur. Lenger nord i Hammerdalen opprettholdes områdets potensiale som turterreng. Dette vurderes som positivt selv om også en brukonstruksjon vil innvirke på opplevelseskvalitetene.

På Farriseidet medfører tiltaket riving av en rekke boliger, og medfører en større permanent terrengskjæring nord i området. Dette vurderes som negativt.

Indre havn lav

Denne løsningen har den samme lokaliseringen som den høye varianten, men er plassert på terreng. Denne løsningen gir ikke like god fysisk tilgjengelighet mellom Storgata og Indre havn som den høye løsningen, men allikevel bedre enn dagen situasjon ved at det opprettes nye krysningsløsninger over/under sporet. Hevingen av sporet fører til en redusert visuell kontakt mellom Storgata og fjorden, og således en reduksjon i områdets opplevelseskvaliteter.

I denne løsningen føres Storgata over jernbanespolet i nord, som resulterer i store terrenginngrep og fjellskjæring øst for Munken og at Munken må rives. Dette vurderes som svært negativt for opplevelsen av området.

Kongegata høy

For friluftsområdene i Indre havn og for de sørlige delene av Hammerdalen vil bygging av stasjon i Kongegata medføre at sporområdene, som i dag fungerer som en fysisk og til dels visuell barriere mellom ulike deler av sentrum, fjernes i sin helhet. Dette gjør det mulig å knytte de ulike sentrumsområdene sammen på en helt annen måte enn i dag, og sjøfronten vil også bli mye mer tilgjengelig fra områdene rundt. Dette vurderes som svært positivt.

Byggingen av ny jernbanetunnel medfører at det vil bli mindre attraktivt for befolkningen å oppholde seg i sentrum i byggeperioden, og næringslivet vil få det utfordrende. Flere verneverdige bygninger, som mange har minner om og et forhold til, og som er en del av nærmiljøet i sentrum, vil gå tapt. Torget vil endres ved at en del av bebyggelsen rundt må rives. Beboere i tilstøtende boligområder vil oppleve store endringer i sine nære omgivelser. Kongegata må sannsynligvis stenges permanent, noe som vil føre til en økt trafikkbelastning både i Bøkeli og andre sentrumsgater. Dette vurderes samlet som negativt for sentrum.

Det forutsettes at mellomrommene som oppstår der bygg må rives, gis en midlertidig opparbeiding.

På Farriseidet medfører tiltaket riving av en rekke boliger, og medfører en større permanent terrengskjæring nord i området. Dette vurderes som negativt.

Kongegata lav

Konsekvensene av dette alternativet vurderes som for Kongegata høy, men med riving av noe færre bygg ved Jegersborggate. Stasjonen blir liggende dypere i terrenget, og vil være mindre tilpasset og tilgjengelig fra de omkringliggende nærområdene.

På Farriseidet medfører tiltaket riving av en rekke boliger, men terrenget kan reetableres oppå ny betongtunnel. Dette vurderes som mindre negativt enn for de andre alternativene.

Naturressurser

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport naturressurser ICP-36-A-25661, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Bane NOR har vurdert konsekvensene for naturressurser på strekningen for å være ubetydelige. Det er kun noe skog i Hammerdalen som vil bli berørt.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Rådmannen stiller seg bak vurderingene i rapporten.

Rådmannens vurdering av tema naturressurser:

Temaet er tilstrekkelig belyst for strekningen Byskogen – Kleivertunnelen. Rådmannen kjenner ikke til at andre områder, enn det som er omtalt i rapporten, blir berørt på strekningen.

Naturmangfold

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Naturmangfold ICP- ICP-36-A-25662, utarbeidet av NOAV for BaneNOR:

Samlet konsekvensgrad er vurdert som liten negativ for Kongegatakorridoren.. Dette fordi den ikke berører en antatt intakt forekomst av rødlistearten perleforglemmegei (EN) ved Indre havn, noe de to andre alternativene gjør. For øvrig blir en skoglokalitet i Hammerdalen negativt påvirket. Det er ikke forskjell på Kongegata lav og Kongegata høy. Alternativene er rangert som nr 1 for temaet.

Samlet konsekvensgrad er vurdert som liten negativ for Indre havn-korridoren, alternativ lav. Man får med dette alternativet en lav bru over Hammerdalen, noe som er mer gunstig for eventuelle trekkende fugler. Ellers berøres en muligens intakt forekomst av perleforglemmegei på Larvik stasjon, og en skoglokalitet i Hammerdalen blir negativt påvirket. Alternativet er rangert som nr 2 for temaet.

Samlet konsekvensgrad er vurdert som liten negativ for Indre havn-korridoren, alternativ høy. Man får med dette alternativet en høy bru over Hammerdalen, noe som er mindre gunstig for eventuelle trekkende fugler. Ellers berøres en muligens intakt forekomst av perleforglemmegei på Larvik stasjon, og en skoglokalitet i Hammerdalen blir negativt påvirket. Alternativet er rangert som nr 3 for temaet.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Den fastlagte metodikken som er under utarbeidelsen av fagrapport Naturmangfold er etterprøvable og godt beskrevet i metodekapittelet. Det kommer tydelig fram hvilke områder som er vurdert og gitt verdi, omfang og konsekvens. Rådmannen stiller seg bak den overordnede vurderingen av korridorene på strekningen.

Rådmannens faglige vurdering av tema Naturmangfold:

Rådmannen har ikke hatt anledning til å verifisere alle verdi- og omfangsvurderingene i fagrapporten

på bakgrunn av sakens omfang.

Andre samfunnsmessige virkninger

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i fagrapport Andre samfunnsmessige virkninger Stokke-Larvik ICP-36-A-25605 03A, utarbeidet av Norconsult og Asplan Viak for Bane NOR:

Utredningen av andre samfunnsmessige virkninger belyser tema som ikke direkte fanges opp i de øvrige utredningstemaene, men som likevel kan være beslutningsrelevante. Rapporten synliggjør hvordan endringer i tilgjengelighet eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og/eller regionalt. Andre samfunnsmessige virkninger av de ulike utbyggingsalternativene er vurdert opp mot et referansealternativ, definert som dagens situasjon, inklusive vedtatte planer i analyseåret 2040. Vurderingene inngår ikke i den samfunnsøkonomiske analysen.

Utfordringer og muligheter ved forslag til stasjonslokalisering i Stokke, Sandefjord og Larvik er belyst med basis i forutsetninger for lokal knutepunktutvikling, tilgjengelighet til stasjonen og hvordan fortetting rundt knutepunktet vil kunne påvirke by- og tettstedsutviklingen i den enkelte kommune. I vurderingen av denne fagrapporten, begrenser rådmannen fokuset til virkninger av stasjonsvalg i Larvik og effekt på Larvik kommune.

Følgende virkninger oppsummeres for Larvik (fra fagrapporten):

Lokale virkninger:

- En stasjon i Kongegata vil kreve riving av flere bygg og gater i sentrum i anleggsfasen. Jernbanen vil bryte flere gater permanent og påvirke flere bykvartaler, deriblant Kongegata som er en viktig atkomst til sentrum fra vest. For å gjenoppbygge disse områdene må planleggingsfokus og investeringsressurser i Larvik flyttes fra havnefronten, Grandkvartalet med mer, til jernbanekorridoren. I kommunedelplanfasen er det uavklart og dermed usikkert i hvilken grad det kan oppføres bygninger oppå betongtunnelen.
- Transformasjonspotensialet i tilknytning til stasjonsalternativet i Kongegata er nesten tre ganger så stort som for stasjonsalternativet i Indre havn, men med unntak av Bergeløkka ligger hovedtyngden av utbyggingsområdene i noe større avstand fra stasjonen. En eventuell utbygging av Bergeløkka vil også være i gangavstand til en stasjon i Indre havn, selv om avstanden vil bli mer enn 500 meter.
- Alternativet i Kongegata vil være dårligere enn dagens lokalisering med hensyn til bussbetjening. Topografi og vegnett i Larvik gjør at en ikke kan betjene både en stasjon i Kongegata og sentrumskjernen (bussterminalen) på ruter fra vest og øst, uten at bussen må kjøre en stor omveg for å nå begge. I tillegg vil det være lang gangavstand til nærmeste bussholdeplass fra utgang mot nord (som vil være bussterminalen). En stasjon i Kongegata vil samtidig ha noen flere bosatte og en del flere arbeidsplasser i gangavstand sammenlignet med dagens lokalisering. De to alternativene er tilnærmet like når det gjelder tilgjengelighet for sykkel og bil.
- En stasjon ved Indre havn vurderes å være vesentlig mer gunstig enn Kongegata-alternativet når det gjelder muligheter for lokal utvikling og tilnærmet lik med hensyn til tilgjengelighet for gående, syklende og kollektiv. Samlet sett vurderes en stasjon i Indre havn å være den mest gunstige når det gjelder lokale virkninger.

- Indre havn høy løsning vurderes å være mest gunstig, grunnet stor fleksibilitet for etablering av nye forbindelser mellom sentrum og fjorden under frihøyden på fem meter.

Regionale virkninger:

Regionale virkninger handler om å synliggjøre hvilke muligheter og barrierer for regional utvikling som følger av tiltaket. En overordnet problemstilling er da hvilken betydning en forbedring i togtilbud og redusert reisetid med tog mellom byene Skien, Larvik, Sandefjord, Tønsberg og Sandefjord lufthavn Torp, har for utvikling i bosetting, arbeidsmarked og næringsliv.

De største effektene for regional utvikling ligger i forskjellen mellom utbygd dobbeltspor og referansealternativet, og kan oppsummeres i følgende fire hovedfunn (fra fagrapporten):

- Et bedret togtilbud vil være med å bedre tilgjengeligheten til enkelte regionale målpunkter, i hovedsak gjennom redusert reisetid og bedret frekvens. Her vil valg av stasjonslokalisering i Sandefjord og Larvik, og på Torp, påvirke tilgjengeligheten til flyplassen og store videregående skoler langs strekningen.
- Regionale bo- og arbeidsmarkeder vil knyttes tettere sammen. Langs strekningen er det allerede betydelig pendling mellom byene med kort reisetid mellom byene. Tiltaket vil gi et bedre transporttilbud for reisende mellom byene langs strekningen, og mulighet for å overføre trafikk fra bil til bane for reiser internt i Vestfold. Det er likevel ventet at effekten for arbeidsmarkedsintegrasjon vil være sterkest for langpendling mot Oslo, nettopp fordi det allerede er kort reisetid mellom byene langs strekningen. Bedre muligheter for langpendling mot Oslo kan også gi positive virkninger for nettoflytting, særlig for Sandefjord og til dels Larvik.
- For Torp Sandefjord lufthavn vil valg av Torp vest-korridoren med samlokalisert jernbanestasjon og flyplassterminal være det beste alternativet. Denne stasjonslokaliseringen vil potensielt øke antall passasjerer som reiser via Torp, noe som igjen vil gi positive ringvirkninger gjennom økt aktivitet i næringslivet regionalt, og potensielt et bedret flytilbud.
- Jernbanetilknytning til Larvik havn vil få liten betydning for regional utvikling, da tiltaket kun legger til rette for lokal godstrafikk Larvik-Skien.

Netto ringvirkninger:

- Ny jernbane mellom Stokke og Larvik vil utløse netto ringvirkninger, som er samfunnsøkonomiske effekter i tillegg til dem som er identifisert i analysen av prissatte konsekvenser. Det foreligger ikke grunnlag for å tallfeste størrelsen på denne effekten. Det vurderes at forskjellen i kjøretid for toget langs korridorene mellom byene er så små at de ikke har betydning for vurderingen av størrelsen på netto ringvirkninger.

Rådmannens vurdering av rapporten:

Rådmannen har i sin vurdering av rapporten valgt å fokusere på de områder som gjelder spesielt for Larvik. Rådmannen vil peke på svakheter og mangler i metode og vurderinger, og vurdere hvilken konsekvens dette har for konklusjonene som dras i rapporten. Regionale virkninger vurderes likt uavhengig av alternativ og kommenteres ikke i denne vurderingen, med unntak av effekten av jernbanetilknytning til Larvik havn.

Beregningsgrunnlag

Bane NORs beregninger av transformasjonspotensiale er regneøvelser som synliggjør i hvor stor grad den fremtidige veksten i befolkning og arbeidsplasser – basert på SSBs framskrivninger - kan få plass innenfor 500 meter fra stasjonsalternativene. Bane NOR tar utgangspunkt i SSBs prognoser for befolkningsvekst og vekst i arbeidsplasser, og viser hvor stor del av den prognostiserte veksten som kan komme i tilknytning til stasjonsalternativene. Videre legger Bane NOR til grunn fast faktor for fordeling mellom bolig (80%) og næring (20%), samt faste faktorer for fortetting på henholdsvis 150 % for bolig og 250% for næring. Eventuell økt tilflytting som følge av InterCity-utbygging inngår ikke i befolkningsframskrivingene. Det er ventet at tiltaket vil føre til økt vekst i stasjonsbyene utover befolkningsframskrivingene, uten at det er gjort egne vurderinger av denne økning kan bli. For Larvik sin del har befolkningsveksten i 2018 vært større enn den prognostiserte veksten fra SSB.

Effekt av jernbanetilknytning til Larvik havn

Drøftes samlet under overskriften «Havnesporttilknytning» bak i saken.

Rådmannens faglige vurdering av tema andre samfunnsmessige virkninger:

Rapporten må ses i sammenheng med øvrige rapporter, spesielt fagrapport om by- og knutepunktutvikling, samfunnsøkonomisk analyse og konsekvenser i anleggsperioden. Mens utfordringen i større byer ofte er å håndtere vekst, er mindre byers hovedoppgave å legge til rette for økt vekst. Et attraktivt bysentrum med urbane aktiviteter og kvaliteter, er en viktig forutsetning og et sentralt virkemiddel for at kommunen skal kunne tiltrekke seg innbyggere i den riktige aldersgruppen og den rette kompetansen, og danne grunnlag for et vekstkraftig næringsliv. Ny InterCity-forbindelse og jernbanestasjon vil være en katalysator for vekst og utvikling i Larvik. Det er avgjørende å sikre at en ny stasjon i størst mulig grad tilrettelegger for økte investeringer i eiendomsutvikling, vekst i antall arbeidsplasser tilknyttet sentrum, og et økonomisk bærekraftig grunnlag for drive næringsvirksomhet i sentrum – som videre vil ha positiv effekt på nærings- og boattraktivitet i kommunen.

Nedenfor følger noen viktige momenter som ikke er tilstrekkelig vurdert i Bane NORs underlagsmateriale, men som bør vurderes ytterligere og tillegges vekt når kommunestyret skal ta stilling til valg av trasé og stasjon. Mulighetsstudien som Larvik kommune har bestilt og som skal presenteres i januar, vil kunne svare ut noen av de problemstillingene. Mulighetsstudien vil derfor være et viktig supplement til beslutningsunderlaget.

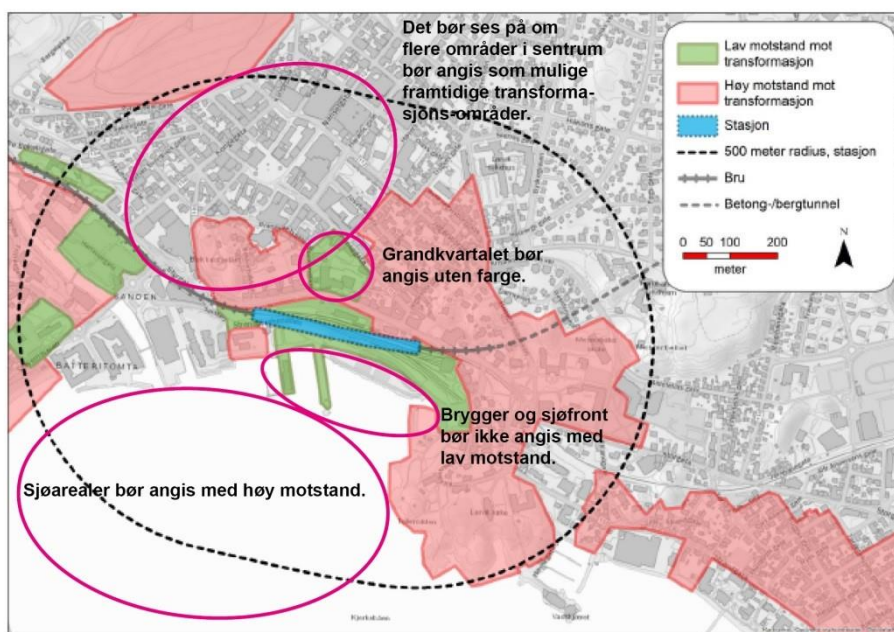
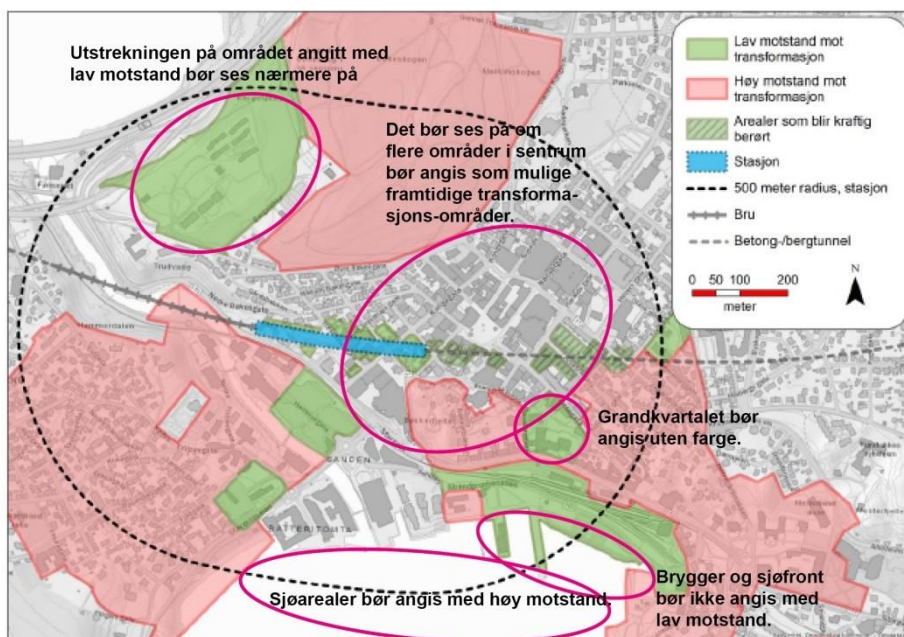
Utviklingsmuligheter rundt knutepunktet

I rapporten er byområdene i en 500-meters radius fra de ulike stasjonsalternativene kategorisert for å sammenligne utviklingspotensialet i alternativene mot hverandre. Kategoriene som er benyttet er: arealer med lav transformasjonsmotstand, høy transformasjonsmotstand og arealer som kan vurderes for transformasjon. For Larvik by er kun de to første kategoriene benyttet. Flere arealer som allerede er ferdig regulert, gitt rammetillatelse osv. er lagt inn som potensielle utviklingsområder, og samtidig er det meste av sentrumsområdet rundt Torget ikke kategorisert/vurdert. Arealer i tilknytning til stasjonene som er tenkt benyttet til andre formål som f.eks. bussterminal og omlegging av gater, er ikke trukket fra, og i Indre havn er Vestre og Østre brygge regnet inn som mulige utviklingsområder. Rådmannen mener metoden som er benyttet er hensiktsmessig for å sammenligne størrelsen på potensielle utviklingsarealer i nærhet til de ulike stasjonsalternativene, men at arealene som er regnet med eller utelatt, gir et uriktig bilde av det reelle utviklingspotensialet i de ulike alternativene, se figuren under.

Konklusjonen i rapporten er at utbyggingspotensialet innenfor en 500-meters radius er tre ganger så stor for alternativene i Kongegata, 203 daa, enn i Indre havn, 75 daa, men at en stasjon i Indre havn likevel vurderes å være vesentlig mer gunstig for lokal utvikling. Rådmannen stiller spørsmål ved denne vurderingen. Dersom Grandkvartalet, der byggestart er nærstående, og Østre og Vestre brygge trekkes ut av regnestykket, vil det være forholdsvis begrensede arealer igjen til utvikling i

umiddelbar nærhet til en ny stasjon i Indre havn. Dersom det også forutsettes at det skal avsettes arealer til omlegging av Storgata inn i området, avvikling av busstrafikk, parkering, taxi og rauser arealer til aktivitet og rekreasjon, vil arealene som kan utbygges være enda mindre.

Både Bergeløkka (400 m), Saggården i Hammerdalen (100 m), Langes gate (300 m), Grandkvartalet (350 m) og Indre havn (400m) ligger innenfor en radius på 500 meter fra stasjonsalternativene i Kongegata. I tillegg ligger det et utbyggingspotensiale i diagonalen mellom Kongegata og Jegersborggate, der bygg må rives for å etablere betongtunnelen. Selv om det muligens ikke kan bebygges med større bebyggelse direkte oppå betongtunnelen, dreier dette seg kun om en bredde på 15-20 meter, som kan sammenlignes med en bred bygate. Handlingsrommet for bebyggelse inntil og oppå betongtunnelen på denne strekningen må imidlertid avklares nærmere. Dersom jernbanen fjernes fra sjøfronten i Indre havn frigjøres større arealer for potensiell utvikling, som igjen gir mulighet for å skape en god balanse mellom arealer som eventuelt bebygges og arealer som utvikles til frilufts- og aktivitetsområder for allmenheten.



Illustrasjon av transformasjonsarealer hentet fra rapporten «Andre samfunnsmessige virkninger» med Larvik kommunes innspill til endringer

Tetthet som faktor for utvikling

Tetthet - det vil si høy arealutnyttelse - er viktig for å få investeringer i sentrum og et bærekraftig økonomisk grunnlag for næringsdrivende i sentrum. Videre er tetthet en viktig variabel for å forklare ulikhet mellom byer når det gjelder produktivitet innenfor kunnskapsintensive næringer. Det bør derfor vurderes om det er ulikt potensial for tetthet (arealutnyttelse) for de to stasjonsalternativene.

Stasjonsalternativenes påvirkning på sentrumsstrukturen

Stasjonsalternativene må vurderes ut fra hva som gir størst gevinst med tanke på sentrumsutvikling/styrking av dagens sentrum. For å sikre et sentrum som er økonomisk bærekraftig

er man avhengig av å skape et tydelig definert sentrum med tilstrekkelig tetthet. Et konsentrert sentrum gir muligheter for mer effektive tjenester og tilbud, som øker byens attraktivitet og gir rom for urbane aktiviteter og kvaliteter. Et attraktivt og konsentrert sentrum gir også et høyere publikumsgrunnlag, som gir tryggere og mer stabil etterspørsel og solid markedsgrunnlag for de næringsdrivende.

Larvik by trenger konsentrasjon. Handel foregår rundt Torvet og Fritzøe Brygge. Kulturtilbud ligger delvis utenfor handelsområdene, med biblioteket plassert nord for sentrum og Bølgen og Kulturskolen i Hammerdalen. Utesteder og restauranter ligger både rundt Torvet og langs strandpromenaden. Per i dag er det ikke nok tetthet til å sikre tilstrekkelig aktivitet innenfor det geografiske området som definerer sentrum.

Forskning har vist at store offentlige investeringer i bygningsmasse og infrastruktur kaster mer av seg når de legges i områder der det allerede er bygningsmasse og menneskelig aktivitet. Det må derfor vurderes i hvilken grad stasjonsalternativene slutter opp om og bidrar til å videreutvikle og styrke dagens sentrumsstruktur. I motsatt fall kan stasjonsalternativene bidra til et svekket og mer fragmentert sentrum. Det må vurderes hvorvidt Kongegata-alternativet vil bidra til å styrke Torvet som et sentrum/bidra til utviklingen av et nytt sentrum og hvorvidt indre havn-alternativet vil trekke sentrum fra Torvet i retning indre havn.

Konsekvenser for planleggingsfokus og investeringer

Bane NOR hevder at Kongegata-alternativet vil medføre at planleggingsfokus og investeringsressurser må flyttes fra havnefronten, Grandkvartalet med mer, til jernbanekorridoren, og at det er usikkert i hvilken grad det vil være markedsmessig interessant for utbyggere å investere i dette området. Rådmannen mener det må skilles mellom utviklingspotensiale og allerede vedtatte planer. Grandkvartalet er gitt rammetillatelse og utbygging forventes å starte opp i løpet av våren 2019. Når det gjelder utviklingen av indre havn for øvrig, så er dette et svært attraktivt område for vekst og utvikling. Som følge av IC prosessen har området i praksis vært båndlagt i flere år, som har holdt tilbake både planlegging og investeringer i området. Når man nå får avklart hvor en fremtidig jernbanestasjon vil ligge, fjernes usikkerheten rundt området. Det antas at områdets høye attraktivitet medfører høy investeringsvilje og muligheter for realisering av prosjekter i indre havn før man begynner anleggsfasen for ny stasjon. En ny jernbanestasjon være svært attraktiv og tilstrekke seg store investeringer, uavhengig av om den plasseres i indre havn eller Kongegata. Dersom man beslutter en stasjon i Kongegata bør man kunne forvente et høyt investeringsnivå i begge områdene, avhengig av hvilken tetthet og funksjoner/formål kommunen tillater for de ulike områdene. Angående planleggingsfokus er det opp til kommunen å sikre at det er tilstrekkelig ressurser til å sikre at en utvikling av indre havn kan skje parallelt med en eventuell jernbanestasjon i Kongegata.

Stasjonsalternativenes påvirkning på kontorarbeidsplasser i sentrum

Pr i dag opplever vi at de fleste kontorbaserte virksomheter velger å etablere seg utenfor Larvik sentrum. Hensyn til tilgjengelighet og parkeringsforhold, samt mangel på egnede arealer og lokaler i sentrum, kan være årsak til dette. Det er rimelig å anta at flere kontorbaserte virksomheter ville lokalisert seg i sentrum, dersom forholdene bedre hadde ligget til rette for det. Ny jernbanestasjon kan være et viktig virkemiddel for utbygging av næringseiendom.

Det er en sterk sammenheng mellom stasjonsplassering og arbeidsplasser tilknyttet stasjonen. Fra Bane NORs gjennomgang med kommunens administrasjon den 18. desember 2018 noterte vi at det innenfor en 300 meters radius fra jernbanestasjon er høyere investeringsvilje i næringseiendom og etterspørsel etter leie. Fra fagrapporten for samfunnsøkonomisk analyse legges det til grunn at 30% redusert avstand mellom arbeidsplass og stasjon vil gi 100.000 ekstra reisende med tog sammenlignet med dagens utbyggingsmønster. Klart definerte næringsområder i umiddelbar nærhet til ny stasjon, med høy utnyttelsesgrad, vil øke attraktiviteten for næringslivet. Det er derfor etter hvert viktig å se på hvordan man kan få høy tetthet av arbeidsplasser i umiddelbar nærhet til ny jernbanestasjon.

Behov for avbøtende tiltak i sentrum i anleggsfasen

Tunnelarbeid i forbindelse med Kongegata-alternativet vil i stor grad berøre næringslivet i sentrum. Det vil bli redusert framkommelighet i sentrum over mange år og bygg hvor det er næringsaktivitet i dag, må rives. Sentrumshandelen som i utgangspunktet er sårbar, vil bli betydelig rammet. Det er en risiko for at byggeprosessen for en evt. stasjon i Kongegata i praksis vil tvinge sentrumsaktørene bort fra Torvet.

Det må utredes hvilke avbøtende tiltak som kan gjennomføres for å avlaste næringsaktørene i byen underveis i båndleggings- og anleggsfasen. Det kan bl.a. dreie seg om at kommunen setter begrensninger på hvor lenge ulike atkomster kan stenges, krav til byggeløsninger og løsninger for massetransport. I tillegg bør det vurderes om kommunen selv skal ta en aktiv rolle i å sikre sentrumsaktørene tilgang på midlertidig lokaler, investere og utvikle næringseiendom etc.

Trafikkvurderinger Larvik by

Sammendrag av hovedfunn og konklusjon i rapport for trafikkvurderinger Larvik, utarbeidet av NOAV for Bane NOR:

Dersom man gjennom vedtak av KDP for nytt dobbeltspor gjennom Larvik konkluderer med at Kongegata-korridoren legges til grunn for videre planarbeid, blir Kongegata brutt av en ny jernbanestasjon. Et av punktene i det kommunale vedtaket av planprogrammet var krav om å vurdere de trafikale konsekvenser for gjennomkjøringstrafikken i Larvik ved en eventuell stenging av Kongegata for gjennomkjøringstrafikk.

Det er sett på ulike alternative kjøreruter for å finne alternativer for biltrafikken som i dag benytter Kongegata mellom nord og sør i sentrum. Fem alternative ruter er vurdert:

- Alternativ 1: Øvre Bøkeligate: vurderes som lite egnet.
- Alternativ 2: Nedre Bøkeligate: vurderes som lite egnet
- Alternativ 3: Bøkkerveien/Fjellveien: vurderes som lite egnet
- Alternativ 4: Haralds gate og Prinsegata: vurderes som egnet som gjennomkjøringsforbindelse til erstatning for Kongegata
- Alternativ 5: Jegersborggate og Herregårdsbakken: vurderes som lite egnet

Av rapporten framgår følgende:

«Konklusjonen på disse vurderingene er at traséen Haralds gate og Prinsegata mellom Nansetgata og Storgata er den best egnede alternative kjøreruta. Det er gjort nærmere vurderinger av denne kjøreruta, og konklusjonen er at kryssene og gatene er av en slik art at de vil tåle den økte trafikkmengden dette medfører.»

For den anbefalte ruta har Bane NOR gjort en nærmere vurdering av tiltak for å øke lesbarheten, trafiksikkerheten og framkommeligheten:

- Krysset Nansetgata x Olavs gate: Skilting og eller andre mindre tiltak for å synliggjøre «videre forløp» av den nye gjennomkjøringsgata.
- Krysset Haralds gate x Prinsegata: I forbindelse med eventuell oppgradering av fortau etc. i Prinsegata og eventuell oppgradering av Torget, bør det vurderes å gjøre tiltak i krysset mellom Haralds gate og Prinsegata for å tydeliggjøre forløpet til «hovedgata».
- Langs Haralds gate og Prinsegata: Oppgradering av fortau på hele strekningen (større bredde og høyere kantsteinsvis).
- Langs nedre del av Prinsegata: Enveisregulering av gata mot nord.
- Langs Romberggata: Enveisregulering av gata mot sør.
- Krysset Storgata x Prinsegata: Her er det skissert tre alternative endringer:

Enveisregulering og kryssutbedring som gir økt kapasitet for biltrafikk.

Enveisregulering og kryssutbedring som bedrer framkommelighet for fotgjengere

Enveisregulering og kryssutbedring inklusive sykkelfelt mot nord i Prinsegata. Bedrer framkommelighet noe for både fotgjengere og syklist

- Krysset Storgata x Romberggata: Enveisregulering mot sør og signalregulering av krysset. Etablering av fortau på begge sider av gangfeltet.

Rådmannens faglige vurdering av rapporten:

Rådmannen vurderer at rapporten er mangelfull. Rådmannen er ikke enig i konklusjonen at traseen Haralds gate og Prinsegata mellom Nansetgata og Storgata er den best egnede alternative kjøreruta. Rådmannen vurderer at denne strekningen ikke er et aktuelt alternativ for den biltrafikken som i dag benytter Kongegata mellom nord og sør i sentrum. Trafikktallene for Kongegata som er lagt til grunn for vurderingene, er gamle og for lave (4000 kjt. mot dagens tall på 6000 kjt.).

Romberggata

Ved en enveisregulering av Prinsegata og Romberggata vil alle tunge kjøretøy og busser skulle kjøre ned Romberggata. Dette anses ikke som en reel mulighet.

Av Bane NORs trafikkvurdering framgår det at Romberggata har en stigning på 13 %. Dette er en bratt stigning og ligger langt utenfor Larvik kommunes og Statens vegvesens normer og anbefalinger. Når det er glatt føre sliter biler med å komme seg både opp og ned Romberggata. Enda verre er det for busser og andre tunge kjøretøy. Prinsegata som har en vesentlig lavere stigning (6 % ifølge Statens vegvesens vegdatabank) medfører i dag vesentlige framkommelighetsutfordringer når det er glatt føre, spesielt for bussene.

Å skulle holde Romberggata kjørbart for biler, busser og andre tunge kjøretøy hele vinterperioden anses som urealistisk og vil i fall medføre store driftsutfordringer og kostnader.

Krysset Romberggata x Prinsegata

Hvis busser og tunge kjøretøy skal kjøre ned Romberggata må de kjøre via krysset Romberggata x Prinsegata. Dette krysset er forholdsvis trangt da byggene ligger tett inntil både Romberggata og Prinsegata. Rådmannen vurderer at det i praksis vil være veldig vanskelig for busser og tunge kjøretøy å kjøre her.

Alternativt kan busser og tunge kjøretøy kjøre via Nedre Torggate og Brannvaktsgate men kryssene Nedre Torggate x Prinsegata og Nedre Torggate x Brannvaktsgate er også forholdsvis trange og uegnet. Nedre Torggate er i tillegg enveiskjørt i motsatt retning.

Krysset Romberggata x Storgata

Bane NOR beskriver i trafikkutredningen: «*Uten at man utbedrer helningen på gata [Romberggata] inn mot krysset vil det være ulykkesfare ved kø oppover gata. For å få til en slik løsning bør Storgata forskyves en del lengre sør, slik at Romberggata får en lang nok strekning med slak helning inn mot krysset.*»

Dette vil trolig avhjelpe utfordringen i krysset Romberggata x Storgata men det endrer ikke ved stigningsforholdene og framkommelighetsproblemene lengre oppe i Romberggata.

Det er ikke beskrevet hvor langt Storgata må forskyves og hvordan dette kan utføres. Dette tiltaket vil gå på bekostning av arealet mellom dagens Storgata og Indre havn.

Utbyggingen av Grandkvartalet og den generelle trafikale utvikling vil medføre en økt trafikkbelastning i dette området. Til tross for dette er det ikke utført kapasitetsberegninger for krysset Romberggata x Storgata.

Av trafikkutredningen framgår det at det må finnes en annen trase for sørgående trafikk i Prinsegata. Rådmannen vurderer at det ikke kan aksepteres.

Krysset Prinsegata x Storgata

Bane NOR har gjennomført kapasitetsberegninger med dagens trafikkbelastning (2015) for krysset Prinsegata x Storgata som viser at kapasiteten i krysset allerede i dag ligger opp mot praktisk

kapasitetsgrense i rushperiodene. Dette stemmer overens med dagens faktiske situasjon hvor det er vesentlige kølengder i rushperiodene i Storgata i begge retninger.

I forbindelse med beregninger for framtidig situasjon (2032) antar Bane NOR at trafikken i Kongegata overflyttes til Prinsegata. Det er gjennomført to beregninger av framtidig krysskapasitet. En med framskrevet trafikkmengde, og en med nullvekst i biltrafikken. For begge alternativer viser beregningene at krysset Prinsegata x Storgata blir vesentlig overbelastet i rushperiodene ved stenging av Kongegata.

Bane NOR påpeker at antakelsen om at all trafikk overføres fra Kongegata til Prinsegata er et worst-case scenario for krysset Prinsegata x Storgata. Samtidig er det ikke vurdert hvordan trafikken i Kongegata reelt vil fordele seg i byen og hvordan dette vil påvirke andre veier og kryss. Krysset Prinsegata x Storgata er et vesentlig kryss for trafikkavviklingen i Larvik sentrum og utredningen viser ikke hvordan det kan oppnås tilstrekkelig kapasitet i dette krysset. Dermed risikerer man vesentlig lengre kødannelser i rushperiodene enn i dag.

Overføre trafikk fra Kongegata til Prinsegata

Hensikten med trafikkvurderingen er å vurdere aktuelle løsninger slik at gjennomkjøringsfunksjonen til Kongegata kan etableres et annet sted, og det anbefales å overføre trafikken til Prinsegata, Haralds gate, Olavs gate og Romberggata.

Rådmannen anbefaler ikke at trafikken fra Kongegata overflyttes til Prinsegata og Romberggata. Dette vil medføre at en betydelig trafikkmengde fra den vestlige delen av sentrum må kjøre via sentrum og den østlige delen av sentrum.

Rådmannen mener at det må være mulig å komme inn i byen fra vest, og at trafikken fra Kongegata må vurderes overført til enten Nedre Bøkeligate eller Øvre Bøkeligate eller et nyetablert vegsystem. Mulighetene og konsekvensene av slike løsninger må utredes nærmere.

Trafikkutredning for Indre havn-korridoren

Det er ikke utført trafikale vurderinger av Indre havn-korridoren. Korridoren innebærer en omlegging av Storgata. Omleggingen vil medføre et endret trafikkbilde og en vesentlig endring for de som bor langs Kirkestredet, Strandpromenaden og Colin Archers gate. I tillegg vil trafikkbildet i rundkjøringen Storgata x Strandpromenaden x Herregårdsbakken. Disse endringene bør konsekvensvurderes.

Transport til/fra ny stasjon

Med opp mot en tredobling av passasjertallet på togstrekningen er det vesentlig å kartlegge hvordan passasjerene vil komme seg til og fra stasjonen. Dette må vurderes for å tilpasse omkringliggende infrastruktur.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Temaet er beskrevet og vurdert for hele strekningen under vurderinger og konsekvenser for strekningen Virik – Byskogen.

Havnesportilknytning

I en egen temarapport har Bane NOR sett på muligheten for jernbanetilknytning mellom nytt dobbeltspor og Larvik Havn. Det poengteres at dette ikke er en del av kommunedelplanen. Kostnadene dersom en forbindelse skal opprettholdes, er ikke inkludert i kostnadsestimatene som er utarbeidet for dobbeltsporprosjektet.

I temarapporten har man sett på to mulige tilkoblinger:

Alternativ 1: Benytte eksisterende spor over Torstrand for å koble seg på det planlagte sporet i Indre havn.

Alternativ 2: Etablere en betongtunnel på omtrent 660 meter som kobler seg på sporet i tunnelen

under Byskogen.

Alternativ 1 kan kun benyttes om man velger å legge til grunn Indre Havn-korridoren i lav løsning. I den høye løsningen i Indre Havn vil det ikke være mulig å benytte eksisterende spor på grunn av høydeforskjellen mellom det og det planlagte sporet. Alternativ 2 er relevant for samtlige korridoralternativer som vurderes i kommunedelplanen på strekningen Byskogen - Kleivertunnelen. Under utarbeidelsen av disse alternativene har man lagt inn en rekke føringer, blant annet at alt gods, i henhold til konseptdokumentet for InterCity, skal transporteres mot Porsgrunn og at eksisterende plankryssing gjennom Øya-krysset opprettholdes. Det bemerkes at plankryssingen ikke regnes som en del av den nye traséen som er nødvendig for å koble seg til nytt dobbeltspor, uavhengig av om man ser på alternativ 1 eller 2.

Ved fastsettelse av planprogrammet for dobbeltsporet, vedtakspunkt 2 b, var kommunestyret i Larvik tydelig på at eksisterende spor over Torstrand ikke skulle benyttes til en eventuell tilknytning til Larvik havn. Dette er også bemerket i rapporten. Rapporten beskriver hovedsakelig de tekniske løsningene for hvordan en slik tilknytning kan gjennomføres og hvordan dette kan løses kapasitetsmessig med den planlagte trafikken på dobbeltsporet.

Rapporten omtaler også kostandene knyttet til etableringen av de to alternativene. Foreløpig estimat viser at det er en merkostnad på 230 millioner NOK ved etableringen av alternativ 2 kontra alternativ 1. Rapporten tar ikke stilling til hvilket alternativ som er foretrukket.

Fagrapporten «Andre samfunnsmessige virkninger» omtaler også jernbanetilknytningen til Larvik havn, kapittel 6.7:

«Det er et nasjonalt mål å øke andelen gods som transporteres over lengre strekninger på sjø og Bane. Intermodal transport innebærer bruk av ulike transportformer for samme transportkjede. Ved å legge til rette for en kobling mellom havn (sjøtransport) og jernbaneterminal (transport på bane) vil det kunne styrke konkurranseevnen til bane- og sjøtransport mot vegtransport. Muligheter for direkte omlasting mellom skip og tog vil være positivt for transport på bane i konkurranse med transport på veg. Samtidig er det pr. i dag, på korte strekninger, en lavere kostnad og større fleksibilitet med godstransport på veg på kortere strekninger. Som en oppfølging til Nasjonal transportplan 2014-2023 ble det gjennomført en bred samfunnsanalyse av godstransporten. I NTP Godsanalyse pekes det på at det først er for lengre avstander (fra rundt 500 km) at kombinerte transporter ser ut til å kunne konkurrere med direkte leveranser. En viktig årsaksfaktor er at all omlasting av gods er en kostnadsdrivende del av godstransporten. Å laste om fra skip til tog, for kun å frakte dette lokalt (Larvik-Skien), før man laster om til bil for distribusjon er ut fra dette vurdert som lite konkurransedyktig. Dette bildet kan naturligvis endres, avhengig av blant annet det avgiftsregimet som vil være i framtiden, men uten mulighet for videre jernbanetransport over lengre avstander er det vurdert at det vil være begrenset vekst i aktiviteten som følge av tiltaket.»

«En mulig sportilknytning til Larvik havn kan muliggjøre omlasting mellom skip og tog, og lokal godstrafikk i mindre omfang. Det er imidlertid uklart i hvilken grad tiltaket vil påvirke godsstrømmer og aktivitet på havnen. Da det er avgrenset til lokal godstrafikk er det lite sannsynlig at mulighet for lasting mellom skip og tog i Larvik vil bidra til å styrke attraktiviteten til Larvik havn for gods som skal til eller fra andre deler av landet.

IC-strekningen skal også kunne fungere som erstatningsbane for overføring av gjennomgående tog fra Sørlandsbanen i avvikssituasjoner. Dette vil sannsynligvis ikke gi virkninger for regionalt næringsliv rundt Larvik havn, da det i hovedsak vil være positivt for framføring av gods mellom Sørlandet og Østlandet, og Rogaland og Østlandet.»

«Jernbanetilknytning for Larvik havn er vurdert å ha begrenset virkning på regional næringsutvikling gjennom økt aktivitet på havnen, da godstransporten videre på bane er begrenset til lokal godstrafikk mellom Larvik og Skien. Også her er det kun marginale forskjeller mellom korridoralternativene.»

Havneshjefen har blitt forelagt materialet og har svart opp kap. 6.7 Jernbanetilknytning Larvik havn i e-post 19. desember 2018. E-posten er vedlagt saken. Rådmannen har tatt noen av kommentarene inn i saken:

«I andre avsnitt nevnes strekningen Larvik – Skien. Det er trolig basert på en misforståelse.

Transportene mellom Larvik – Grenland er basert på 2 konsepter, nemlig:

- Pendler med industrigods Herøya - Larvik (og Herøya – Brevik), basert på industriens eget ønske om å få disse transportene vekk fra veien av miljømessige årsaker*
- Godskonsept Vestfold/Telemark som baserer seg på å bygge (konsolidere) tog fra terminalene på Herøya, Brevik og Larvik på Borgestad, derfra videre via Alnabru til de store byene. Konseptet er fortsatt på prosjektstadiet (Larvik kommune er representert i referansegruppen).*

Videre påpekes det at det går en lønnsomhetsgrense på ca 500 km for kombinerte transport. Det er viktig å presisere at andre transport (enn kombinerte) har helt andre grenser for lønnsomhet og konkurransedyktighet mot bil. Flere store bulklaste (for eksempel tømmer) er konkurransedyktig mot lastebil uansett distanse.

I fjerde avsnitt sies det at «En mulig sportilknytning til Larvik havn kan muliggjøre omlasting mellom skip og tog, og lokal godstrafikk i mindre omfang». Som ovenfor nevnt er det altså – bortsett fra industrilastene fra Herøya – ikke snakk om lokal godstrafikk for Larvik sin del. I vår søknad til Bane NOR om tilskudd (basert på analyse utført av Asplan Viak) viser vi bl.a. til at det er avdekket et årlig godsvolum på over 4.000 TEUs (har økt til ca 5.000 TEUs i dag) basert på følgende strekninger:

- Tomposisjonering fra Oslo og Gjøteborg*
- Fylte containere fra/til Bergen, Trondheim, Bodø og Narvik»*

TEU=twenty-foot equivalent unit (volumet til en 20 fots container)

Jernbanesektorens handlingsprogram

I Jernbanesektorens vedtatte handlingsprogram for perioden 2018 – 2029, er Larvik nevnt med følgende setning:

«For godstrafikken legges det til rette for godstrafikk fra en ny terminal på Larvik havn tidlig i perioden.»

Vestfoldbanen

- Godskonsept Larvik havn, Porsgrunn og Herøya (båt – tog)

Er avhengig av ventespør på Vestfoldbanen når det blir 4 persontog i timen samt oppgradering av Bratsbergbanen for å håndtere tynne godstog

Det er ikke omfattende tiltak. Kan bygges i første del av neste 6 års periode

Muliggjør mer gods på sjø og bane.

Fra Bane NORs innspill til Jernbanesektorens handlingsprogram 2018 - 2029, Tabell 27, Prioriterte godstiltak, 15.02.2018

Rådmannens vurdering av tema havnesportilknytning:

Rådmannen finner det ikke hensiktsmessig på dette tidspunkt å diskutere godsgrunnlaget for tog til/fra Larvik Havn og eventuelle regionale virkninger av dette, men vil påpeke at det er mulig å få en havnetilknytning for alle stasjonsalternativene. Det er kun stasjonsalternativet indre havn lav løsning som vil medføre havnetilknytning via dagens spor over Torstrand.

Farriskilden

Fagrapport ingeniørgeologi og hydrogeologi beskriver de ingeniørgeologiske og hydrogeologiske

forholdene og problemstillingene knyttet til byggingen av InterCity-strekningen mellom Stokke og Larvik. I denne rapporten er blant annet risikoen for påvirkning på Farriskilden vurdert. Ringnes sin merkevare, Farris og farriskildene er sårbare og selv små påvirkning av kilden beskrives som uakseptable for Ringnes og for bevaring av merkevaren. Risikoen ligger i punktering av vannførende lag og andre påførte trykkendringer i grunnvannsforekomsten. Uønskede effekter kan være endring i tilgjengelig mengde vann og endring i vannkjemi.

Det legges til grunn at der traséen går i nærføring til Farriskilden og der den krysser Hammerdalen vil det være krav til å unngå rystelser og trykkbølger og risiko for reduksjon/endring i trykknivå i lukket artesisk akvifer. Det bemerkes at punktering, endring i trykknivå og kortslutning av trykknivå kan komme ved peling, spunting, komprimering eller sprengning. Eksakt risiko for påvirkning er ikke kjent på dette stadiet i planleggingen og anleggsmetoden må baseres på føre-var-prinsippet.

I rapporten konkluderes det med at *«alle korridorer vil, om enn i noe ulik grad, kreve skånsomme anleggsmetoder ved nærføring til Farriskildene og Herregården»*. Det pekes også på at hydrogeologiske forhold ikke er avgjørende for valg av korridor, men avgjørende for valg av anleggstekniske løsninger ved utbygging innenfor korridorene. Av videre optimalisering pekes det på at i Kongegatakorridoren, ut i fra hydrogeologiske forhold alene, vil være ønskelig å legge traséen lengst mot nord mellom strekningen mellom Larvik torg og kryssningen av Farriselva for å ha minst mulig grad av nærføring til Farriskildene. Det er ikke pekt på noen videre optimaliseringsforslag ved valg av Indre Havn-korridoren når det gjelder Farriskildene.

Forslaget til juridisk materiale

Innsendt planbeskrivelse er god og beskrivende for tiltaket, og oppsummerer godt det store underlagsmaterialet som er utarbeidet.

Plankartet er enkelt og viser kun hensynssone etter Plan- og bygningslovens § 11-8 d) med en avsatt korridor båndlagt for regulering etter Plan- og bygningsloven. Korridoren danner grunnlag for videre arbeid med reguleringsplaner for delstrekninger.

Bestemmelsene og retningslinjene til kommunedelplanen er, slik de nå er formulert, svært generelle.

Før sluttbehandling vil rådmannen vurdere forholdet mellom bestemmelser og retningslinjer, og den juridiske forankringen båndleggingen vil ha for kommunens forvaltning som planmyndighet. Det er et stort areal som båndlegges for lang tid, og deler av det går gjennom Larvik sentrum som er den tettest utbygde delen av kommunen. Normalt ville man vurdert et forbud mot tiltak etter Plan- og bygningsloven for å sikre at det ikke igangsettes tiltak innenfor sonen. Det må diskuteres hvilke konsekvenser en slik omfattende hensynssone vil ha for utviklingen i de områdene som berøres og hvilket handlingsrom som konkret gjelder for Larvik kommune og de berørte eiendomsbesitterne.

Rådmannens vurdering er at det vil være nødvendig med bl.a. tydelig formulerte rekkefølgekrav, se forslaget til vedtak. Det må arbeides videre med bestemmelsene frem mot sluttbehandling.

Rådmannens avsluttende kommentar

Trasévalg og stasjonsplassering er veivalg for framtida og for kommende generasjoner.

Forrige jernbaneinvestering i Larvik ble tatt i bruk i 1881. I «Statistisk Aarbog» utgitt av Det Statistiske Centrabureau for året 1881 beskrives Norge som en nasjon med 1,9 mill. mennesker der nær 80% av de arbeidsføre var industriarbeidere eller jobbet i primærnæringene. Færre enn 20% av nordmenn bodde i byer. Gjennomsnittlig dagslønn for håndverkere i byene var 2,37 kr, og store deler av kommunens oppgaver var rettet mot Fattigvesenet. Dengang brukte man hest og kjerre og seilskuter. Elektrisitet var knapt tatt i bruk. Larvik bestod av kretsene Fredriksværn, Brunlanæs, Laurdal, Hedrum, Tjølling og Sandeherrad, og hadde en samlet befolkning på 20 799. I dag bor det 47 072 innbyggere i Larvik kommune (SSB 3.kv.2018). Av disse bor 24 357 i det som er definert som tettstedet Larvik. Vi er et velutviklet lokalsamfunn i en høyteknologisk nasjon som stadig rangeres i toppskiktet som det beste stedet i verden å leve.

InterCity er en stor statlig investering som bygger på de verdier som nordmenn har skapt gjennom disse snart 140 årene, og som skal bidra å bygge opp om framtidens bærekraftige samfunnsutvikling i de neste 140 årene. Da er det etter rådmannens vurdering viktig å vektlegge det som bidrar til å definere Larviks identitet og utviklingsmuligheter ut over dagens behov og kortsiktige utfordringsbilde. I et slikt perspektiv vil rådmannens avveining og vurdering etter Plan- og bygningsloven som har som formål å «*fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner*», kunne avvike fra Bane NORs vurderinger som statlig infrastrukturutbygger, og dermed også kunne lede fram mot en annen anbefaling.

Rådmannen har i den begrensede tiden man har hatt til rådighet fra 12.12.2018 til publisering av saken 2.1.2019 fokusert sin innsats på å gå gjennom materialet, vurdere om saken er tilstrekkelig utredet til å kunne legges ut på høring og sett på hvilke suppleringer som bør etterspørres før sluttbehandling. De trasealternativene som foreligger er etter Rådmannens vurdering ut fra de utredninger Bane NOR har gjort, de mest relevante for linjeføringen gjennom Larvik kommune.

For rådmannen er det avgjørende at de utvalgte traséene er utredet med et så konsistent og fullverdig kunnskapsgrunnlag som mulig før saken endelig skal besluttet. Rådmannen har derfor pekt på at plan- og utredningsmaterialet må suppleres og justeres før sluttbehandling. Rådmannen har, til tross for enkelte svakheter, vurdert materialet som tilstrekkelig til å kunne legges ut på høring. Rådmannen anbefaler at alle alternativene, også de Bane NOR fraråder, legges ut på høring. Foreløpig vurdering ut fra foreliggende materiale og sett i lys av en totalvurdering av kostnader, konsekvenser og videre prosess for hele strekningen ser rådmannen kombinasjonen av Kongegata høy og Stålaker øst som de mest relevante alternativene å anbefale for videre prosess. Selv om rådmannen på nåværende tidspunkt har noen betraktninger rundt hovedavveininger for de ulike alternativene, ønsker rådmannen å avvente sin endelige anbefaling til etter at høringsinnspillene foreligger.

Rådmannen er opptatt av de demokratiske rettighetene som følger av en planprosess og ønsker at høringsperioden utnyttes fullt ut til å innhente mer informasjon, engasjere innbyggere og skape en god og kunnskapsbasert plattform for den endelige politiske beslutningen.

Vedlegg:

KDP Dobbeltspor Stokke - Larvik