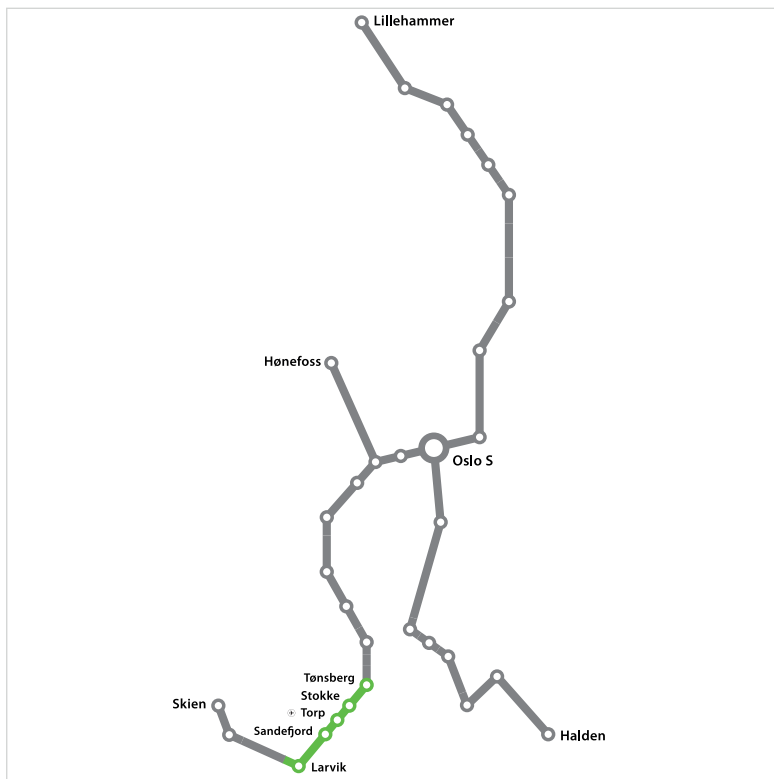
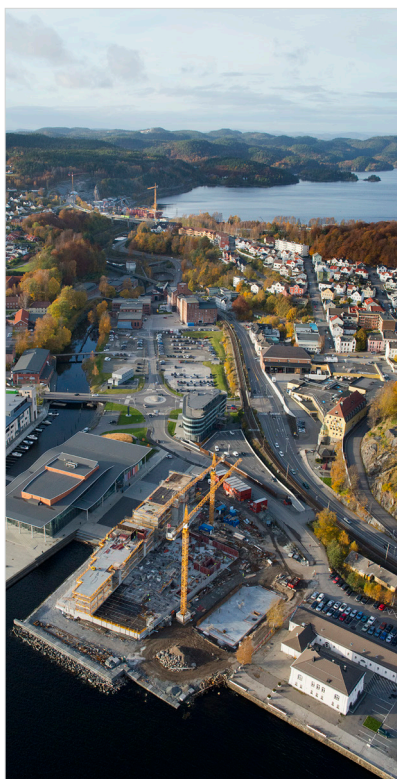


Samledokument merknader - Larvik kommune

Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU)
Dobbeltspor Stokke - Larvik
InterCity Vestfoldbanen

Juni 2019



INNHALDSFORTEGNELSE

1	INNHold	3
2	VEDLEGG	4
2.1	INNKOMNE MERKNADER	4
3	DOKUMENTINFORMASJON	8
3.1	ENDRINGSLOGG	8

1 INNHOLD

Rapporten inneholder en samlet oversikt over alle innkomne merknader i Larvik kommune ved offentlig ettersyn av InterCity Stokke – Larvik Kommunedelplan med konsekvensutredning.

Det er i alt mottatt 168 merknader i forbindelse med offentlig ettersyn av InterCity Stokke – Larvik Kommunedelplan med konsekvensutredning (13 fra myndigheter, 3 fra kommunale, 47 fra organisasjoner, 103 fra private og 2 fra andre aktører).

Merknadene er gruppert etter myndigheter (statlige og regionale), planmyndighet og andre kommuner, organisasjoner og næringsliv, grunneiere og berørte privatpersoner, samt andre aktører. Listen under er ordnet kronologisk etter Bane NOR sitt nummeringssystem.

Kopi av alle bemerkninger er gjengitt i dette dokumentet. Merknadene har fått nye sidetall som er markert med rødt nederst på merknadene. Innholdsfortegnelsen er gitt i Kapittel 2.

2 VEDLEGG

2.1 Innkomne merknader

Oversikt over innkomne merknader og sidetall:

Myndigheter, statlige og regionale		Sidetall:
201811236-61	Statens vegvesen	001
201811236-78	Norsk Maritimt museum	003
201811236-98	Direktoratet for Mineralforvaltning	005
201811236-100	Fiskeridirektoratet	013
201811236-103	Vestfoldmuseene lks	015
201811236-108	Bane NOR	024
201811236-124	Larvik kirkelige fellesråd	026
201811236-125	Vestfold fylkeskommune	027
201811236-131	Kystverket	055
201811236-151	Telemark fylkeskommune samferdsel og regional utvikling	057
201811236-156	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	059
201811236-184	Telemark fylkeskommune	073
201811236-185	Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	083
Planmyndighet og andre kommuner		Sidetall:
201811236-128	Skien kommune	090
201811236-183	Porsgrunn kommune	097
201811236-203	Kragerø kommune	098
Organisasjoner og næringsliv		Sidetall:
201811236-35	NJFF Vestfold	100
201811236-38	Østre hedrum jaktlag	101
201811236-39	Transportsenter Larvik AS	104
201811236-40	BAXT AS	105
201811236-44	Fortidsminneforeningen	112
201811236-49	Lundhs AS	119
201811236-50	Stiftelsen Tollerodden	160
201811236-52	Larvik By AS	162
201811236-54	Larvik Granite AS	169
201811236-55	Jordvern Vestfold	170
201811236-56	Vestfold Bondelag	174
201811236-65	Vestfold Bonde- og Småbrukarlag	179
201811236-67	Statnett	180
201811236-80	Block Watne	181
201811236-85	Larvik Havn	182
201811236-88	Larvik kommunale boligstiftelse	184
201811236-96	Tjølling Jordvanning	185
201811236-106	Trygve Bøe m.fl.	187
201811236-109	Larvik historielag	188
201811236-110	AlfaTre AS	189
201811236-111	Norges Handikapforbund Søndre Vestfold	190
201811236-112	NHO Vestfold og Telemark	192

201811236-114	Larviksantikvarene	194
201811236-118	Gustavsen Transport	200
201811236-120	Lett-Tak AS	201
201811236-123	Larvik Senterparti	235
201811236-126	Ringnes AS	236
201811236-132	Hegdalsringen 19-1 AS	246
201811236-135	Weta Eiendom AS	248
201811236-137	Bryggerikvartalet AS v. advokat Steinar Sørлие	250
201811236-138	Larvik Næringsforening	252
201811236-141	Lundhs Labradoreksport AS v. advokat Steinar Sørлие	260
201811236-143	Langestrands Nyttige Selskab	261
201811236-144	Fagforeningsklubben hos Lett-Tak Systemer AS	262
201811236-147	Felumb Eiendom AS	265
201811236-148	L. Felumb AS	268
201811236-152	Norsk Bergindustri	270
201811236-153	Fellesforbundet Vestfold, LO Larvik	275
201811236-154	St1 Norge AS	277
201811236-158	Fritzøe Eiendom	278
201811236-162	Byens velforeninger samt prosjektgruppe Bergeløkka	286
201811236-163	Vittersøbekken Grøftelag	307
201811236-165	Tjølling idrettsforening og nærmiljøutvalg	311
201811236-167	Hitz optikk AS og Bortskjemt AS	312
201811236-168	Tjølling Viltstellområde	316
201811236-170	Bostedet AS	317
201811236-197	Tjølling Jeger og Fiskerforening	318

Grunneiere og berørte privatpersoner

Sidetall:

201811236-2	Arne Høgstedt	319
201811236-5	Morten Bakkeli	323
201811236-11	Harald M. Haaland	328
201811236-14	Oddmar Aurvoll	329
201811236-15	Bjørn Reisz	330
201811236-16	Astrid Wittersø	331
201811236-18	Åke Gotfred Berg	335
201811236-20	Furustad vellag	338
201811236-21	Dagfinn Haugen	340
201811236-22	Bjørn Einar Stange	341
201811236-23	Furustad grunneierlag	343
201811236-24	Leif Røsholt	348
201811236-32	Per Øystein andersen	349
201811236-34	Peter Aanes	356
201811236-36	Lisbeth Hansen	359
201811236-37	Torstein Michael Dynna	360
201811236-41	Morten Skuggedal	361
201811236-45	Yngve Bordøy	363
201811236-46	Anna Hansen for Torstrand vel	366
201811236-47	Arne Høgstedt	368
201811236-48	Svein Arne Gusland	372

201811236-53	Ingar Jozefowicz for huseiere på Farriseidet	375
201811236-57	Steinar og Kjetil Dale	377
201811236-58	Tanja Stålaker	378
201811236-59	Øyvind Bakken	380
201811236-60	Anne Nordfjellmark Norløff	382
201811236-62	Preben Liland Madsen	384
201811236-63	Janke Mürer	386
201811236-64	Tor Bjørkvik	387
201811236-66	Robert Jacobsen	389
201811236-68	Trude Trollsås	391
201811236-69	Atle Sjøblom	392
201811236-70	Kieu Ly Truong	393
201811236-71	Martin Jensen	394
201811236-72	Bent Nikolai Thaen	395
201811236-73	Erling Magnus og Marie Album	396
201811236-74	Dag-Tore Gudim	397
201811236-75	Thorbjørn Wang	398
201811236-76	Kjetil Mathiesen	399
201811236-77	Janne Anthonsen	400
201811236-79	Tim Mathiesen	401
201811236-81	Marianne Didriksen	405
201811236-82	Kristin Krogstad	407
201811236-83	Frostvedtvn BRL v Eva Idland	408
201811236-84	Kjetil Emhjellen	409
201811236-86	Sanden Brygge velforening	410
201811236-87	Olav Rønneberg	412
201811236-89	Helse Nilssen	413
201811236-90	Helge Nilssen	414
201811236-91	Per Tore Holgersen	415
201811236-92	Gerhard Kraft	416
201811236-93	Hilde Kristin Bonde	417
201811236-94	Eirin Farmen	419
201811236-95	Harald Haakestad	420
201811236-97	Per og Oddrun Thorstensen	421
201811236-99	Helge Johan Nilssen	422
201811236-101	Inger Berit Baay	424
201811236-102	Bjørn Andras Berntsen og Nina Helene Skorge	426
201811236-104	Jan Nilsen	430
201811236-105	Tim-Arild Mathiesen	433
201811236-107	Jan Gunnar Johansson	435
201811236-113	Øyvind Grøn	437
201811236-115	Jan Reime Kristiansen	438
201811236-116	Cathrin og Rune Bergsvand	441
201811236-117	Dag Thorstensen	443
201811236-119	Dag Petter Berg	456
201811236-121	Mari Wirgenes	457
201811236-122	Beboere i Bøkelia	459
201811236-127	Frode Evensen	460

201811236-129	Anja T. Helgerud	466
201811236-130	Grunneiere i Residensveien	467
201811236-133	Helena Tvetem	468
201811236-134	Gunlaug Kroken og Ragnar Sletsjøe	469
201811236-136	Reidun Vagle og Per Svendsen	470
201811236-139	Kristin og Ole Harald Monsen	471
201811236-140	Jegersborg Terrasse Borettslag	472
201811236-142	Ellen M. Thon m.fl.	473
201811236-145	Øyvind Ullenes	475
201811236-146	Tore Vassdal	476
201811236-149	Arild Jørgen Helgerud	477
201811236-150	Bøkeskogen og Kilens venner	478
201811236-155	Bisjord vel	479
201811236-159	Jan Reime Kristiansen	480
201811236-160	Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling	482
201811236-161	Kåre og Mina B. Johannessen	484
201811236-164	Lars Ueland Kobro	485
201811236-166	Tor Martin T. Odberg og Anette Rauan	488
201811236-169	Stein Martinsen	489
201811236-171	Aud-Mari og Odd Ivar Langegard	490
201811236-172	Peter Sollie	492
201811236-173	Rita Tiskeviciene og Algis Tiskevicius	493
201811236-174	Ole Engen	494
201811236-176	Atle Kjelsrud	496
201811236-177	Terje Vidar Harangen	497
201811236-178	Familien Skaara	498
201811236-179	Øystein Larsen	501
201811236-180	Tor Bjørkvik og Kjell Ronald Hansen	502
201811236-181	Rolf K. Gjerstad	509
201811236-182	Marianne Johanssen	513
201811236-183	Renate Skaara	514
201811236-186	Jon G. Røsholt	515
201811236-192	Elisabeth Sundby	517
201811236-193	Lars Skalstad	519
Andre aktører		Sidetall:
201811236-42	Thor Heyerdahl vgs	520
201811236-157	Klubben i Lundhs	525

3 DOKUMENTINFORMASJON

3.1 Endringslogg

Rev.	Endring
00A	Første utgave. Sendt til Bane NOR 16.05.2019.
01A	Andre utgave. Sendt til Bane NOR 14.06.2019.



Statens vegvesen

Larvik kommune

Behandlende enhet:
Region sør

Saksbehandler/telefon:
Elisabeth Bøen-Johnsen /
33371787

Vår referanse:
15/226255-32

Deres referanse:

Vår dato:
15.03.2019

Offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke – Larvik – uttalelse fra Statens vegvesen

Statens vegvesen viser til offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning for Stokke – Larvik.

Formålet med planarbeidet er å velge ut og båndlegge en korridor for videre planlegging av dobbeltsporet jernbane mellom Stokke og Larvik. Denne uttalelsen tar for seg strekningen Sandefjord til Larvik. Statens vegvesen uttaler seg som riksveimyndighet på vegne av Staten.

Alle de foreslåtte korridorene krysser rv. 40 på bro. Rv. 40 skal til enhver tid ha toveis trafikk gjennom hele anleggsfasen, da den er en viktig forbindelse mellom Larvik havn og E 18, samt omkjøringsvei for E 18.

Brua må etableres slik at det i fremtiden er plass til 4-feltsvei samt sykkelvei med fortau under brua.

Med hilsen

Rune Sundmark
Seksjonsleder

Bøen-Johnsen Elisabeth

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Anton Jenssens gate 5
3125 TØNSBERG

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Bane NOR Region øst, Pb. 4350, 2306 HAMAR

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Postboks 2076, 3103 TØNSBERG

Vestfold fylkeskommune, Postboks 2163, 3103 TØNSBERG

Fra: Pål Nymoen <Pal.Nymoen@marmuseum.no>
Sendt: tirsdag 5. februar 2019 20.32
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: Trude Aga Brun
Emne: Deres ref id: 18/18573

Kategorier: Lilla kategori

Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke - Larvik.

- PlanID: **201825**

Vår ref: 2019022

Vi viser til deres brev av 18.01.2019.

Norsk Maritimt Museum er kulturvernets landsdelsinstitusjon for forvaltning av kulturminner under vann i Sør-Norge. Blant våre hovedoppgaver er å gjennomføre registrering av automatisk fredede kulturminner under vann, samt vurdere tiltak som omfatter inngrep i sjø eller vassdrag ut fra hensynet til en eventuell konflikt med kulturminner under vann som er fredet eller vernet etter Lov om Kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 (kml).

Kommuneplanen med KU for nytt dobbelt jernbanespor strekningen Stokke-Larvik inneholder trasealternativ der vi antar at det i forbindelse med anleggsarbeid og ferdig bane vil måtte gjøres inngrep i vann og vassdrag (kryssingen av Lågen). Vi varsler herved at det vil bli nødvendig med kulturminneregistreringer under vann, jf. kml. § 9. Innretning og omfang på registreringen vil først kunne utarbeides når plangrense samt omfang av inngrep inkludert anleggsfase er nærmere avklart.

I forhold til når i planprosessen de undervannsarkeologiske registreringene bør være gjennomført vil vi understreke viktigheten av at registrering av kulturminner under vann kommer i gang tidlig, særlig i forhold til spesielle bestemmelser rundt kml. § 14 skipsfunn. Bestemmelsen omfatter levninger av skip og båter på land og under vann hvis byggeår er eldre enn 100 år, samt gjenstandsmateriale som stammer fra fartøy. Sistnevnte omfatter kulturlag i havner, ved lasteplasser, kaier og lignende.

Rekkefølgebestemmelsene knyttet til kml 14 er slik at det det ikke er anledning til å gi dispensasjon gjennom planvedtak i henhold til kml. § 8 fjerde ledd, men gjennom enkeltvedtak etter kml. § 14 annet ledd. Slik søknad skal stiles til Riksantikvaren, men sendes til Norsk maritimt museum, som er rette myndighet for å gi faglig tilrådning til dispensasjonssøknader etter kml. § 14. Av hensyn til prosess og saksbehandlingstid ved eventuell(e) dispensasjonssøknad(er) er det derfor gunstig at det legges opp til å avklare konfliktpotensialet tidlig i planprosessen.

Vennlig hilsen

Norsk Maritimt Museum

Pål Nymoen
Arkeolog

Norsk Maritimt Museum/
Norwegian Maritime Museum
Bygdøyenesveien 37
N- 0286 Oslo

direct: + 47 92010063
www.marmuseum.no



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering.
Se mottakerliste nedenfor.

Dato: 05.03.2019
Vår ref: 17/00428-16
Deres ref: 19/6211

Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke - Larvik.

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 18. januar 2019.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnytting av mineralske ressurser. DMF er høringsinstans og innsigelsesmyndighet i plansaker etter plan- og bygningsloven og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivare tatt i plan- og utbyggingssammenheng.

Et viktig mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgang til mineralressurser og hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om saken

Planen skal legge til rette for dobbeltspor mellom Stokke og Larvik og er en del av InterCity-satsingen på Sør- og Østlandet. Det er utarbeidet flere korridoralternativer med tilhørende konsekvensutredninger og underliggende fagrapporter. Planen høres separat i Sandefjord og Larvik kommune. Planen berører flere registrerte larvikittforekomster.

Denne uttalelsen gjelder korridorvalg og utredninger som ligger i Larvik kommune. DMF har gitt en egen uttalelse til den delen som ligger i Sandefjord, datert 13. februar 2019. Uttalelsene kan imidlertid være overlappende da planforslaget gjør tematiske vurderinger på tvers av kommunegrensene.

Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I følge Prop.1S (2018-2019) har Norge betydelige mineralressurser, og regjeringen vil legge til rette for vekst i mineralnæringen. Satsing på kartlegging av mineraler og en effektiv og god mineralforvaltning er nevnt som viktige tiltak.

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, heter det at Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping. Den



regionale og kommunale arealplanleggingen er viktig for å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster i fremtiden, og for å ivareta andre miljø- og samfunnshensyn.

Mineralske ressurser er ikke-fornybare naturressurser som kun kan utnyttes der de naturlig forekommer. Det er derfor viktig å sikre tilgjengeligheten til gode mineralforekomster for framtida og kommende generasjoner. Båndlegging av registrerte mineralressurser gjennom arealbruk som bygger ned forekomster, eller som legger andre begrensninger for framtidig utnytting av ressursene, bør unngås.

Uttalelse med innsigelse

DMF fremmer innsigelse til trasevalg Stålakerkorridoren i kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik. En utbygging av trasevalget Stålakerkorridoren vil slik DMF vurderer det båndlegge og være til hinder for framtidig utnyttelse av svært viktige mineralske ressurser fra internasjonalt anerkjente larvikittforekomster.

Innsigelsen fremmes med bakgrunn i at dette trasevalget kommer i konflikt med larvikittforekomstene på Stålaker/Håkestad, Gjerstadskogen og Bjerke. Det er pågående drift både ved Stålaker/Håkestad-forekomsten og Bjerkeforekomsten. Forekomsten Gjerstadskogen er regnet som en naturlig framtidig utvidelse av Stålakertyper larvikitt. Gjerstadskogen som et framtidig uttaksområde støttes av NGU – rapport (I.Kjølle, T.Heldal og H. Gautneb 2003).¹ De berørte områdene av Gjerstadskogen og Bjerke er begge også i kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune avsatt med sikringssone for prioriterte områder for framtidig råstoffutvinning.

Stålakerkorridoren berører et område i drift (Stålaker steinbrudd). DMF mener at jernbanetraseen kan båndlegge mulighet for videre drift i dette bruddet. Hvor mye av forekomsten som båndlegges og hvor mye av driften som begrenses, vil være avhengig av plasseringen av banen og hvilke krav som følger av en sikringssone langs jernbanen. Dersom linjeføringen legges lengst sør innenfor avgrensningene av korridoren, for å i størst mulig grad unngå båndlegging av Stålaker/Håkestad – forekomsten og området som er i drift, vil linjeføringen i større grad båndlegge Gjerstadskogen. DMF anser dermed at Stålakerkorridoren vil medføre store negative konsekvenser for Larvikitten.

Stålakerkorridoren vil også berøre en del av Bjerkeforekomsten. Området som vil bli berørt av Stålakerkorridoren, vil komme i konflikt med et forekomstområde som i kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune er avsatt med sikringssone for prioriterte områder for framtidig råstoffutvinning.

Larvikitt som mineralressurs

Larvikitt blir i dag tatt ut fra flere uttak i form av blokkstein som igjen videreføres til forskjellige produkter, for eksempel fasadestein, flis, benkeplater, trapper og skulpturer. Larvikitt har i lang tid stått for, og står fortsatt for, en vesentlig del av Norges eksport av naturstein. I 2017 ble det eksportert larvikitt for over 360 000 000 kr, noe som utgjør 70% av den totale eksportverdien av norsk naturstein. Områdene tilknyttet larvikittforekomstene i Larvik og Sandefjord er derfor det viktigste området i

¹ NGU – rapport:
<https://www.ngu.no/publikasjon/forekomster-av-larvikitt-ressurskart>



Norge for verdier skapt direkte i produksjonen av naturstein. Dette kommer av de unike forekomstene. Det er i internasjonal sammenheng i dag ingen kjente forekomster der det drives uttak av naturstein med tilsvarende egenskaper og kvalitet som naturstein som Larvikitten som berøres av trasealternativene. Det er derfor vesentlig at disse ressursene ivaretas for framtidig utnyttelse.

DMF vurderer at begge trasevalg for utbygging av jernbanen vil komme i konflikt med svært viktige mineralressurser.

I NGU-rapport 2003.066 (Kjølle, 2003), er forekomstene vurdert etter viktighetgrad etter NGUs standard i 2003. NGU gjør i tillegg verdivurderinger av forekomstenes betydning sin som mineralske ressurser, disse vurderingene går fram av natursteindatabasen der denne vurderingen er foretatt.

Gjerstadskogen:

Gjerstadskogen består av Stålakertypen Larvikitt, som tilhører blant annet Norges økonomisk sett viktigste natursteinstyper. Bergartens unike karakter gjør den til en av verdens mest attraktive natursteinstyper. Det ingen drift av denne forekomsten per i dag, men det har vært uttak fra flere brudd i forekomsten tidligere. I NGU rapporten er forekomsten vurdert til å være en viktig. Forekomsten er formelt sett ikke verdivurdert av NGU. I nyere tid er det imidlertid foretatt kjerneboringer i Gjerstadskogen. NGU mener det er sannsynlig at forekomsten i Gjerstadskogen også kan være en natursteinforemkomst av nasjonal betydning, og at sannsynlig utvidelse av bruddene i Stålaker/Håkestad-forekomsten vil komme her.

Stålaker/Håkestad:

Stålaker/Håkestad-forekomsten består også av Stålakertypen Larvikitt. Denne er verdivurdert av NGU og har internasjonal betydning. Forekomsten grenser til Gjerstadskogen. Det er per i dag to brudd i denne forekomsten: Håkestad og Stålaker. Det er den samme typen larvikitt som er påvist i begge bruddene. Søknad om konsesjon etter mineralloven til Stålaker steinbrudd er under behandling hos DMF. Håkestad-bruddet har konsesjon etter mineralloven.

Bjerke:

Bjerkeforekomsten utgjør tre separate forekomstområder og består av samme typen larvikitt som ved Gjerstadskogen og Håkestad. Det er i dag drift ved Krukåsen som ligger innenfor den sørligste av de tre områdene av Bjerkeforekomsten. Søknad om konsesjon etter mineralloven er under behandling hos DMF. Forekomsten er ikke verdivurdert av NGU, men er i NGU-rapporten vurdert til å være viktig.

Tveiten:

Tveitenforekomsten inneholder en variant av Klåstadtypen mørk larvikitt. Klåstadtypen har i over 100 år vært en av Norges sett viktigste natursteinstyper. Bergartens unike karakter gjør den til en av verdens mest attraktive natursteinstyper. Det er per i dag ingen virksomme brudd i Tveitenforekomsten, men det er tidligere tatt ut blokkstein i den sørlige delen av forekomsten. Forekomsten er ikke verdivurdert av NGU, men er i NGU-rapporten vurdert til å være viktig.

Stålakerkorridoren berører forekomstene Gjerstadskogen, den sydlige delen av Stålaker/Håkestad, det sydlige området av Bjerkeforekomstene og Tveiten.



Verningenkorridoren berører den nordlige delen av Stålaker/Håkestad og de to nordligste forekomstområdene av Bjerkeforekomsten.

Kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune 2012-2024

Ett av målene i kommunedelplan for steinressurser er at larvikittressursene skal sikres i et «evighetsperspektiv» mot nedbygging eller annen arealdisponering som kan ødelegge eller vanskeliggjøre framtidig utnyttelse av forekomstene. Videre er det et mål om å gi industrien entydige rammebetingelser som kan føre til større sikkerhet for langsiktige planer og investeringer.

Kommuneplanen viser arealer for pågående og fremtidige områder for råstoffutvinning. Det er videre lagt inn hensynssoner (sikringssoner) som følges av bestemmelser. I følge § 4-1 punkt 2) heter det at *«Innenfor sikringssonene er det forbudt å bygge og/eller anlegge tiltak som ødelegger eller vanskeliggjør framtidig utnyttelse av vedkommende larvikittforekomst.»*

Konsekvensutredningen og mineralressurser

I følge fagrapport for naturressurser vil det for temaet naturressurser være arealbeslag som utgjør det viktigste momentet i omfangsvurderingen. Det opplyses at det for beregning av permanent arealbeslag i dagsonen er det benyttet en buffersone på 40 meter, 20 meter på hver side av senterlinje for dobbeltspor. Det opplyses videre at det er gjort et omfattende forarbeid for å fastsette grunnlaget for omfangsvurdering for Larvikitten. Det opplyses at det er avholdt møter med et bredt spekter av aktører innen steinindustrien der temaet er diskutert. Det er fokusert på å finne en minste realistiske bredde for omfangsvurderingen. Som grunnlag for arealberegningen er det valgt å benytte en sikkerhetsavstand i henhold til Jernbanelovens § 10 som er satt til 30 meter fra senterlinje spor. Siden dette er et dobbeltspor legges det til avstanden mellom senterlinjen for de to sporene. Denne settes i praksis her til 5 meter. Arealbeslaget regnes dermed ut fra en buffersone på $30 + 5 + 30 = 65$ meter (32,5 meter til hver side for midt mellom sporene). DMF legger til grunna at det er denne beregningen av arealbeslag som er lagt til grunn i vurderingen av konsekvenser av tiltaket.

I følge møtereferrat mellom Bane NOR, NGU og representanter fra mineralindustrien datert 07.02.2018, var et sentralt spørsmål hvor nært steinbruddene kan drives mot banetraseen. Det ble her påpekt av en av driverne at det må påregnes en sikringssone på 150 meter på hver side av banen pga. sprengning og rystelser. Det opplyses at det for E18 er krav om sikringssone på 200 meter på hver side.

DMF mener derfor at å legge til grunn et arealbeslag på 32,5 meter på hver side av jernbanen er en sjablongmessig fremstilling av hvor mye av Larvikittressursene som vil bli båndlagt av utbyggingen. Det viser også at Bane NOR ikke har lagt til grunn den informasjonen og signaler som er gitt i møter fra steinindustrien. Ressursverdien til Larvikitten er basert på at den kan utnyttes, og DMF mener derfor at beregning av arealbeslaget også må inkludere sikringssoner for hvor nært drift på Larvikitten kan skje. DMF kan ikke se at den oppgitte bredden for omfangsvurderingen i konsekvensutredningen er realistisk med tanke på å at det skal kunne gjennomføres uttak av Larvikitt 32,5 meter fra jernbanelinjen.



Når det gjelder konsekvensutredningens vekting av Larvikittforekomstene er det foretatt en generell vurdering av at det er knyttet store verdier til Larvikitten innenfor korridoralternativene og alle forekomstene er lagt til kategorien stor verdi. DMF støtter vurderingen av at forekomstene har stor verdi, men konsekvensvurderingen mangler likevel slik DMF vurderer det, en differensiering mellom de ulike forekomstene og kvaliteter innad i forekomstene. Dermed mangler konsekvensutredningen en beskrivelse og vekting av hva som geologisk og forvaltningsmessig er å anse som naturlige framtidige områder for videre uttak og utnyttelse av Larvikitten.

Omfang og konsekvensvurdering

Fagrapport naturressurser innledes med en definisjon av hvordan temaene i rapporten skal konsekvensutredes. Kort oppsummert skal utredningen beskrive og analysere berørte forekomster av larvikitt som et grunnlag for verdiskaping og sysselsetting. Her inngår mengde og kvalitet.

Under punkt 3.3.5 Metode for verdisetting beskrives mineralressurser/Larvikitt på en annen måte enn de andre naturressursene. Det gjøres betraktninger rundt om ressursen er allmennyttig for samfunnet, og man veker alle rede her Larvikitt mot et tilfeldig annet tema innen naturressurser. DMF stiller spørsmål ved om det er korrekt å foreta en slik rangering under beskrivelse av metode uten fagrelaterte eller kunnskapsbaserte begrunnelser.

Det gjøres ikke rede for hva utvinning av Larvikitt betyr mtp verdiskaping og sysselsetting og videre er dette mangelfullt utredet under omfang og konsekvens. Med tanke på at verdien skal settes ut fra mengde, fremstår det underlig at det i rapporten under «Metode for omfangsvurdering» legges til grunn å vurdere mineralressurser basert på arealbeslag. Dette begrunnes med at det er komplisert å bergene eksakte volum av Larvikitten. DMF mener dette er en lettvinnt løsning, som gir et misvisende resultatet mineralressursens verdi henger like mye sammen med volum som arealutbredelse. Videre sier definisjonen at man skal gjøre rede for kvalitet. Dette er ikke beskrevet i fagrapporten.

Det opplyses i fagrapporten at jernbanen vil gi et samlet arealtap ved forekomstene Gjerstadslogen og Stålaker/Håkestad på ca. 25,5 daa. DMF antar at dette arealbeslaget er beregnet med utgangspunkt i samlet buffersonebredde på 65 meter. DMF har imidlertid foretatt en beregning med buffersone på 150 meter fra senterlinje i det oppgitte traseen. Dette vil gi et arealbeslag på ca. 167 daa.

Videre vil en slik overflateberegning av arealtap ikke innebære verken vurderinger av hvor stort volum av forekomsten som går tapt eller vurderinger av hvilke kvaliteter som finnes innad i forekomstene.

NGU har i møte med Bane Nor angående trasevalgene (07.02.2018) gitt uttrykk for at Stålakerkorridoren ikke hadde tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og at det derfor var behov for en grundigere vurdering. Dette innspillet er ikke tatt inn i det videre arbeidet med konsekvensutredningen. DMF sin vurdering er at konsekvensvurderingen derfor ikke er tilstrekkelig med tanke på å gi et riktig bilde av jernbaneutbyggingens konsekvenser for temaet mineralressurser. Dette gjelder både Stålakerkorridoren og Verningenkorridoren.



Selv om Verningenkorridoren totalt sett berører et større areal med kjent larvikitt enn Stålaker-alternativene, sier ikke dette noe om muligheten for sannsynlig utnyttelse av ressursene innenfor de samme områdene.

Verningenkorridoren berører også forekomsten Stålaker/Håkestad. Den nordlige delen av forekomsten ligger i nærheten av boligbebyggelse, og DMF vurderer at uttak her er trolig lite aktuelt. I tillegg er kvaliteten på steinen ifølge NGU mindre egnet for uttak enn i den sørlige delen av ressursen, noe som betyr at den mulig utvidelse av Håkestad og Stålaker steinbrudd vil gå i sørlig retning.

Verningenkorridoren berører også to av delområdene av Bjerkeforekomsten. Disse er ikke vurdert i det oversendte dokumentene, men ligger også nært bebyggelse. Det foreligger i likhet med Stålakerkorridoren svært lite vurderinger av disse forekomstene i det oversendte dokumentene.

Avsluttende konklusjon

Området har den høyeste utnyttelsen av larvikitt i hele Larvik og har størst vekstpotensial for uttak av Larvikitt. Larvikitt er en stein med unike egenskaper i forhold til materialets holdbarhet kombinert med estetisk uttrykk. Larvikitt er norsk merkevare. Til tross for dette er mineralressurser/Larvikitten ikke nevnt i sammenstillingen av konsekvensvurderingen for Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren.

Konsekvensutredningen framstår som svært svak på temaet mineralressurser og er for lite konkret til å kunne foreta en presis vurdering av de faktiske konsekvensene der de ulike Larvikittforekomstene blir berørt. DMF anser dette som svært uheldig da vår vurdering er at utbyggingen med høy sannsynlighet vil medføre båndlegging av svært viktige mineralressurser og legge begrensninger for en etablert og lønnsom mineralnæring.

Verningenkorridoren berører totalt sett et større areal med kartlagte larvikittforekomster, men vi har per i dag ingen informasjon om at det er sannsynlig med utvidelse i nordlig retning både pga. antatte kvaliteter. NGU mener det er sannsynlig at utvidelsene av bruddene i Stålaker/Håkestad-forekomsten vil gå sørover fra dagens uttak. For Stålaker betyr dette at uttaksområdet nødvendigvis må gå inn i forekomsten Gjerstadskogen. Dette understøttes av kommunedelplan for steinressurser i Larvik som har lagt sikringsone til Gjerstadskogen.

DMF har lagt informasjon om de ulike forekomstområdene som fremgår av NGU-rapport (I.Kjølle, T.Heldal og H. Gautneb 2003) til grunn, samt kommunens egne vurdering av mineralressursene og potensiale for fremtidig utnyttelse i Larvik kommunes kommunedelplan for steinressurser 2012-2024.

På dette grunnlag fremmer DMF innsigelse til trasevalg Stålakerkorridoren i kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik da dette trasevalget vil båndlegge og være til hinder for framtidig utnyttelse av svært viktige larvikittforekomster.



DMF vurderer at Stålakerkorridoren ikke er i tråd med regjeringens ønske om å legge til rette for vekst i mineralnæringen og føringene for ivaretagelse av mineralressurser gitt i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Kristine Bye
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Lars Libach

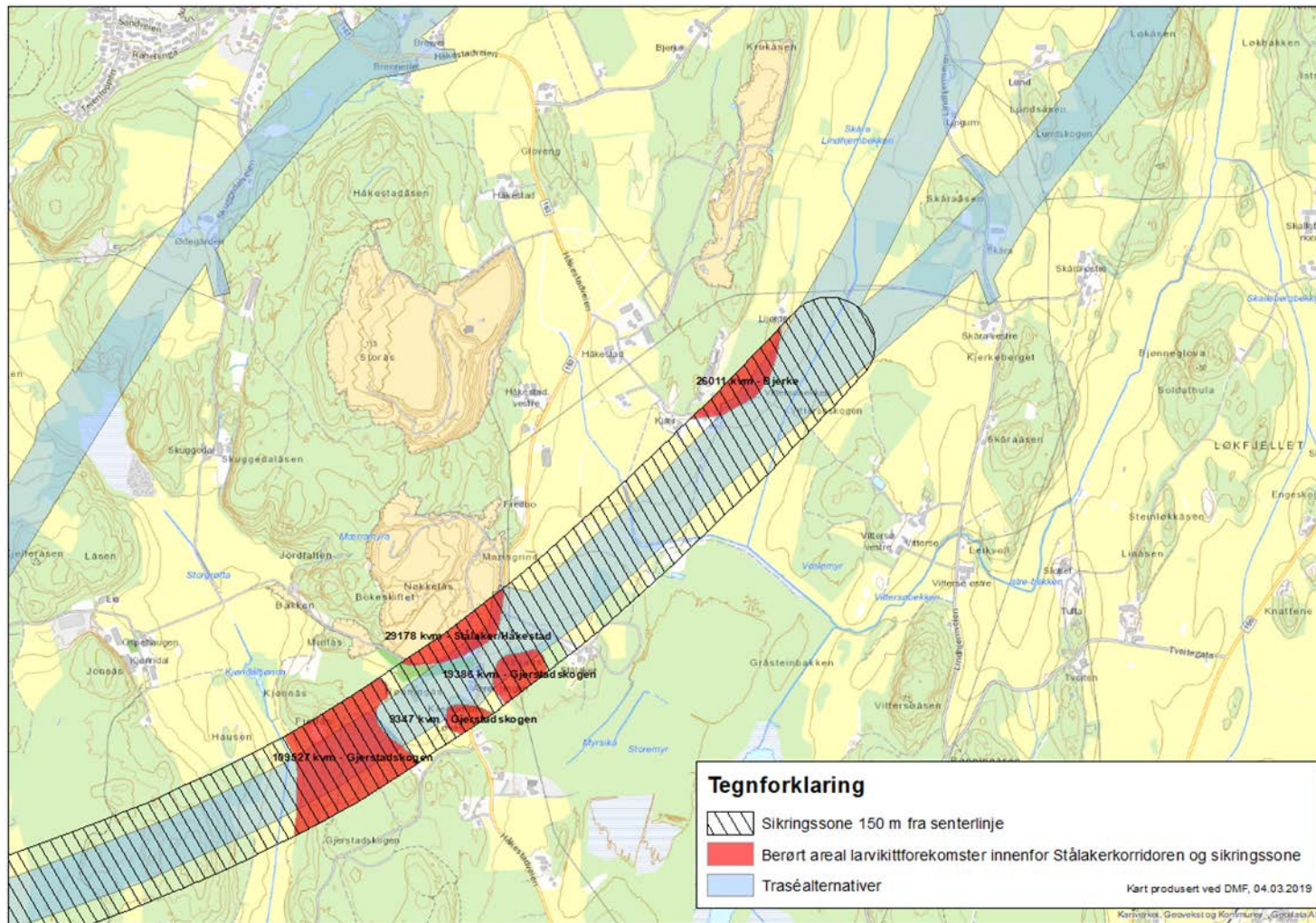
Vedlegg:
Kart Staalakerkorridor.pdf

Mottakere:

Larvik kommune	Postboks 2020	3255 LARVIK
----------------	---------------	-------------

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark	Postboks 2076	3103 TØNSBERG
--	---------------	---------------



Larvik Kommune

Postboks 2020

3255 LARVIK

Adm.enhet: Forvaltningsseksjonen i region
Sør

Saksbehandler: Knut Kristian Skjolden

Telefon: 97672957

Vår referanse: 19/1099

Deres 19/6211

referanse:

Dato: 06.03.2019

Tilbakemelding på forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke-Larvik -

Vi viser til brev av 18.1.2019 om ovennevnte planarbeider. Formålet med kommunedelplanarbeidet er å velge korridor, og derigjennom avsette areal for videre detaljplanlegging av nytt dobbeltspor fra Stokke til Larvik. Endelig plassering av tiltaket innenfor korridoren vil skje i neste planfase, reguleringsplanen. Da vil det bli arbeidet videre med optimalisering og endelig plassering av traseen i den valgte korridoren.

Fiskeridirektoratet skal etter plan- og bygningsloven ha oversendt for medvirkning plansaker som omfatter kommunenes sjøområder, eller på annen måte kan berøre fiskeri- og havbruksinteresser. Fiskeridirektoratet region Sør kan ikke se at denne saken kan berøre de interesser vi skal ivareta i planleggingen, og vi har derfor ingen merknader.

Med hilsen

Erik Ludvigsen
seksjonssjef

Knut Kristian Skjolden
seniorrådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift

Mottakerliste:

Larvik Kommune

Postboks 2020

3255

LARVIK

Kopi til:

Kystverket Sørøst

Postboks 1502

6025

ÅLESUND

Vestfoldmuseene IKS
Hanne Bügel
konstituert direktør

Larvik kommune, id: 18/18573

Sted: Sandefjord

Vår dato: 06.03.2019

Vår ref.:

Deres ref.:

Høringsuttalelse. Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik

I sak KST-5/19 vedtok kommunestyret i Larvik at forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik, legges ut til offentlig ettersyn og høring med høringsfrist 15. mars. Vestfoldmuseenes styre behandlet saken på styremøte 14. februar 2019. Vedtaket var enstemmig.

Sak 14 Jernbanetrase i Larvik

Vedtak

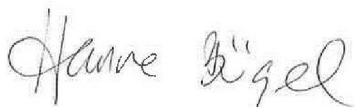
Vestfoldmuseenes styre støtter Bane NORs vurdering av Indre havn lav løsning som lavest rangert og ikke anbefalt.

Vestfoldmuseenes styre støtter ikke Bane NORs vurdering av Indre havn høy som høyest rangert og som anbefalt løsning for plassering av dobbeltspor gjennom Larvik by. Styret mener at det ikke kan garanteres at alternativet Indre havn høy, som anbefales av Bane NOR, ikke vil føre til uopprettelig skade på Herregården som fredet kulturminne. Styret mener at Fagrapport Kulturminner og kulturmiljø samt Fagrapport landskapsbilde er mangelfulle og uten dypere forståelse for sammenhengen mellom Herregården som anlegg og residensbyen innenfor dens grenser fra 1692.

Vestfoldmuseenes styre har ikke gjort en vurdering av korridorene Kongegata høy og lav, men som merknad uttrykkes bekymring for at også disse løsningene har store negative konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø og landskapsbilde i Larvik.

Saksutredningen er vedlagt som eget dokument.

Med vennlig hilsen
Vestfoldmuseene IKS

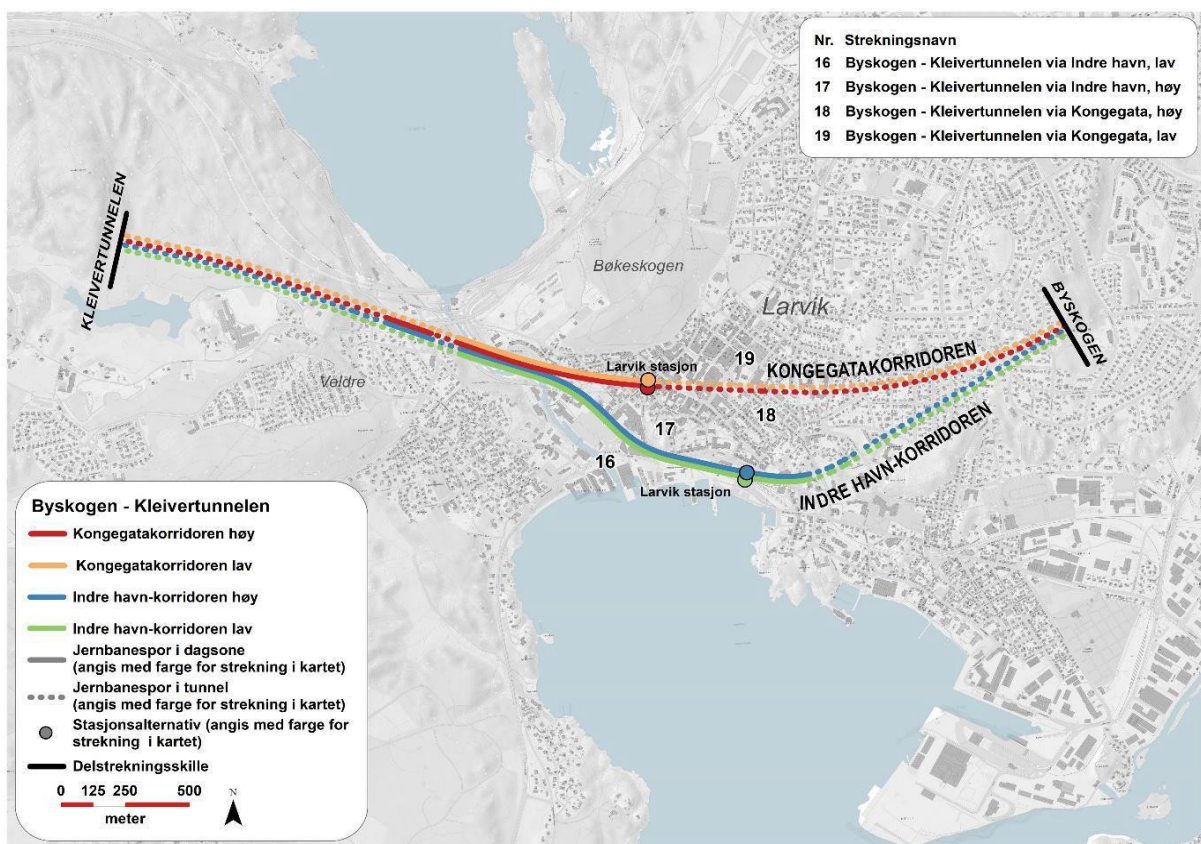


Hanne Bügel
konstituert direktør

KDP Dobbeltspor Stokke – Larvik.

Introduksjon

Saken gjelder uttalelse til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik, lagt ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14. Planarbeidet skal legge til rette for bygging av cirka 30 km nytt dobbeltspor for jernbane. InterCity-strekningen skal være dimensjonert for hastighet opp til 250 km/t for persontog. Kommunedelplanen er delt opp i tre delstrekninger, og på hver delstrekning er det to eller flere korridorer. I saken til Vestfoldmuseenes styre er det kun strekningen Byskogen – Kleivertunellen som det fokuseres på. Denne er utredet med to korridorer: Kongegata og Indre havn. Begge kommer i et høyt og et lavt alternativ. Av disse alternativene får Indre havn-korridoren direkte følger for vern, drift og utvikling av Herregården, som Vestfoldmuseene har et drift- og utviklingsansvar for. Herregården er et fredet kulturminne som ligger i et kulturmiljø med høy nasjonal og regional status.



Alternativet *Indre havn lav* har meget høy negativ konsekvens for kulturminner i området, blant andre Herregården, og anbefales ikke av Bane Nor. Dette alternativet omtales derfor ikke nærmere. Alternativet *Indre havn høy* har i likhet med den lave løsningen stor negativ konsekvens for kulturminner, blant annet for Herregården.

Bane NOR har til tross for svært negativ vurdering anbefalt *Indre havn høy*, og begrunner dette 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 jernbane vil gi gode forbindelsesmuligheter mellom byen og sjøen og redusere de fysiske barrierevirkningene sammenlignet med dages situasjon.»

Problematikk knyttet til dette valget i forhold til Herregården og dens omgivelser er det sentrale i den videre saksutredningen og forslag til vedtak.

Status og begrunnelse

I utredningen nedenfor redegjøres det for historisk bakgrunn. Bane NORs vern og verdivurdering av kulturminner/kulturmiljø og landskapsbilde gjennomgås og det gjøres en vurdering av konsekvensene for Herregården.

Bakgrunn

Herregården i Larvik ble oppført som residens for Larvik grevskap i 1674. Byggherren var Norges stattholder Ulrik Frederik Gyldenløve (1638 – 1704), som kjøpte Fresje-godset i 1670. Året etter ble godset, som også omfattet Larviks bygrunn, opprettet som grevskap for Gyldenløve og hans etterkommere. Herregården var en stor trefløyet tømmerbygning omgitt av et stort hageanlegg med dammer, kanaler og alleer. Anlegget ble tilpasset den allerede eksisterende byen, og plassert som et fondmotiv for bebyggelsen som strakte seg fra Torstrand i øst via Tollerodden, og vestover i retning Bøkkerfjellet og Langestrand. Forbindelsen mellom Herregården, Tollerodden og resten av byen strekker seg dermed tilbake til 1671 og Larviks opprinnelse som residensby for grevskapet.

Vest for Herregårdens hovedport lå en stor plass og vest for plassen Michel von Nordens berg som et viktig element i landskapsbildet. Alle veier førte enten til eller fra denne plassen og via berget. Da byens grense ble trukket opp i 1692 (ikke 1671 slik det feilaktig opplyses om på fagrapportens side 145), markerte Michel von Nordens berg og Herregårdsbakken byens grense mot øst, slik Bøkkerberget markerte grensen mot vest. Treenighets kirke og Laurvig hospital var grevens eiendom og forbundet med Herregården via en allé. Bygningen som i dag rommer Larvik sjøfartsmuseum (Den gamle tollbod), er oppført tidlig på 1700-tallet som bolig for grevskapets bygningsinspektør.

Den historiske forbindelsen mellom Herregården, Tollerodden og den øvrige byen er fortsatt lesbar, selv om en moderne bystruktur har gjort den mindre tydelig. Grevskapsbanen, som ble åpnet i 1881, skapte en fysisk barriere mellom bebyggelsen og sjøen, og brøt Storgatas opprinnelige løp mot Tollerodden.

Storgatas andre hovedløp mot øst via Torstrand til overfartsstedet Vestre Halsen er opprettholdt helt frem til i dag. Herregårdens store hage som fra tidlig på 1800-tallet fungerte som bypark, ble utbygd med skoler tidlig på 1900-tallet.

Herregården ble kjøpt av Larvik kommune i 1821 og brukt som rådhus, teater, skole og bolig - fram til en gradvis overgang til museum i 1920-årene. Dette skjedde som en konsekvens av en ny nasjonal kulturminnepolitikk som resulterte i vedtak om fredning av bygningen i 1923. Bygningen som i dag rommer Larvik sjøfartsmuseum ble fredet samtidig. Larvik sjøfartsmuseum ligger i influensområdet for *Indre Havn høy løsning*. Begge bygninger med den museale driften ble med inn i det konsoliderte Vestfoldmuseene IKS i 2009. Avdelingen Larvik Museum har ansvar for den daglige driften og utviklingen i nært samarbeid med Larvik kommune.

Vernestatus og verdivurdering

Området Herregården med Tollerodden er registrert i Riksantikvarens NBI-register over kulturmiljøer med nasjonal interesse. De fredete bygningene Herregården, Larvik hospital, Larvik fengsel og Den gamle tollbod (Larvik sjøfartsmuseum) ligger alle innenfor området. Herregården, Laurvig Hospital og Larvik sjøfartsmuseum hører til landets eldste fredninger.

Forut for den aktuelle kommunedelplanen ble det laget et planprogram (Planprogrammet for arbeidet med kommunedelplanen for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik).

I Riksantikvarens uttalelse av 10.03.17 til planprogrammet heter det følgende:

Indre havn alternativet går i tunell gjennom Mesterfjellet, og kommer ut i dagen ved Herregården i Larvik. Her er det et nasjonalt viktig kulturmiljø som ikke bør forringes ved jernbaneutbygging. Foruten Herregården er Larvik fengsel forskriftfredet, og traseen griper inn i Riksantikvarens NB!-område Tollerodden. Dette er et alternativ vi vanskelig ser at det er mulig å gjennomføre uten svært store konsekvenser for flere nasjonalt viktige kulturminner. Riksantikvaren anbefaler derfor at dette alternativet utgår fra den videre planleggingen, og vi ber fylkeskommunen fremme innsigelse til planforslag i denne korridoren som vil forringe de nasjonale kulturminneinteressene knyttet til miljøet ved Herregården i Larvik.

I Vestfold fylkeskommunes uttalelse var man opptatt av å peke på området *Herregården med Tollerodden* som kulturmiljø av særdeles stor kulturhistorisk betydning. Det er et av 37 områder som fylkeskommunens RPBA peker på som viktigst å ta vare på, og hvor inngrep ikke kan aksepteres. Det heter videre at:

Planarbeidet må balansere utviklingsinteressene opp mot Vestfolds unike bevaringsinteresser på en måte som styrker Vestfolds attraktivitet i et langsiktig perspektiv. Fylkesrådmannen er opptatt av å finne en god balanse mellom utvikling og bevaring av de unike bymiljøene i fylket. Videre planlegging må vise hvordan inngrep i bymiljø og landskapsbilde kan begrenses. Løsningene må optimaliseres slik at de best mulig kan tilpasses eksisterende bymiljø.

Planprogrammet ble vedtatt av kommunestyret i nye Larvik kommune den 13.12.2017, sak 068/17. De negative konsekvensene som Indre havn-korridoren kunne få fremgår av punkt 7 i vedtaket (utdrag):

... Larvik kommune kan ikke akseptere en forringelse av de historiske viktige områdene rundt Herregården ...

Fagrapport for kulturminner og kulturmiljø

Bane NORs [Fagrapport Kulturminner og kulturmiljø, desember 2018](#) deler inn de to korridorene gjennom Larvik by i utredningsområder og delområder/kulturmiljøer, hvor kulturminneverdiene er vurdert og vektet. Utredningsområde 13 Indre havn inneholder kulturmiljø 35 Herregården Tollerodden, som sammenfaller med Vestfold fylkeskommunes RPBA-område «Herregården og Tollerodden».

Omfang og konsekvens av traseen for Herregården kan sammenfattes i følgende hovedpunkter:

- Traseen går i bergtunnel fram til Kristian Fredriks vei, derfra i en betongtunnel forbi boligområdet fram til en ny, kort bergtunnel gjennom fjellknausen bak Herregården, og videre i en ny betongtunnel med innslag i Michel von Nordens berg. Sporet kommer ut i dagen ved Shellstasjonen. Tiltaket innebærer store åpne byggegroper både i den øvre delen av Herregårdens hageområde og tomten for Gyldenløves steinhus (revet i 1760). Når tunnelen kommer ut av berget like ovenfor Herregården, vil avstand fra byggegropa i Herregårdsbakken til Herregården bli ca. 20 meter.
- Tiltaket gir nærføring med Herregården som er dårlig fundamentert på løst drenerte masser. Bane NOR må finne løsninger på de to hovedproblemene som kan oppstå; setningsskader som følge av at grunnvannsforholdene endres og rystelser og anleggstrafikk i anleggsfasen.
- Det er tatt høyde for reetablering av hageområdet og bevaring av kongeinskripsjonene.
- Utredningen konkluderer som følger:
Med kompensere og avbøtende tiltak kan det være mulig å etablere en tunnel så nære Herregården uten at anlegget forringes. Det foreligger likevel risiko for ødeleggelse på anlegget som følge av endringer av grunnvannstand, og dette er vektlagt i omfangsvurderingen.

Tiltaket er vurdert til å ha stort negativt omfang. Særlig høy verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir stor til meget stor negativ konsekvens.

Bane NOR har foretatt en vurdering av kulturmiljøene øst og vest for Herregården, kulturmiljø 37 Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, samt område 39 Torget og Bøkelia. Dette er områder som ligger

innenfor den eldste bygrensen fra 1692, mens kulturmiljø nr. 36 Torstrand samt kulturmiljø nr. 42 Langestrand med nr. 40 Hammerdalen utgjorde Larvik bys forsteder frem til 1821.

Kulturmiljø nummer 37 Storgata er registrert i Riksantikvarens NB!-register og er vurdert å ha særlig høy verdi som kulturmiljø. Verdivurderingen som kulturmiljø er beskrevet under Kongegata-korridoren, der det blant annet heter at

Kulturmiljøet Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet dokumenterer grevskapet og kjøpstedets historie tilbake til 1600-tallet og vitner om hvordan bybranner og infrastruktur har satt preg på byutviklingen. Historien i kombinasjon med arkitektur og helhet gjør at kulturmiljøet har nasjonal og regional verdi.

Fagrapport for landskapsbilde

Også denne rapporten er inndelt i delområder: Delområde 13.2 Herregården og Tollerodden er vurdert å ha stor verdi, mens omfang av Indre havn høy løsnings for delområdet landskapsbildet vurderes som lite negativt, og dermed med liten negativ konsekvens. Delområde 13.4 Byamfiet – er vurdert med middels stor verdi, og konsekvensene av Indre havn høy som liten til middels negativ. 13.5 Indre del av Larviksfjorden er vurdert å ha stor verdi for landskapsbildet og konsekvensens av Indre havn høy er vurdert som lite negativ.

Konsekvenser og alternativer

Alle involverte instanser fra Riksantikvaren, Vestfold Fylkeskommune og Larvik kommune stilte seg i planprogramfasen negative til korridorvalget Indre Havn. Bane NOR vurderer selv korridoren som svært negativ for Herregården, men med liten grad av konflikt på resten av strekningen.

Bane NOR kan ikke gi garantier for Herregårdsbygningens sikkerhet, annet enn at man **antar** at problemene med grunnvann og setnings-skader lar seg løse.

I vedtaket fra Larvik kommunestyres behandling KDP Dobbeltspor Stokke – Larvik sak 005/19 den 9. januar 2019 heter det følgende i punkt 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.

Bane NOR er positivt opptatt av Herregården som bygning og har også med hagen, kongeinskripsjoner og kollen bak bygningen i sin vurdering av kulturminner/miljø og landskapsbilde. I fagrapportene er likevel viktige momenter som Riksantikvaren, fylkeskommunen og kommunen peker på ikke tillagt tilstrekkelig vekt og verdi:

- de nasjonale kulturminneinteressene knyttet til miljøet ved Herregården i Larvik
- Herregården med Tollerodden som kulturmiljø
- de historiske viktige områdene rundt Herregården
- foredlingen av Herregården som nasjonalt

kulturminne De tre første punktene kan sammenfattes til et

punkt:

1. Nasjonale kulturminneinteresse knyttet til Herregårdens kulturmiljø og landskapsbildet

Herregården, Tollerodden og Storgata danner et sammenhengende kulturmiljø og landskapsbilde med røtter tilbake til 1670-årene. Den gang da Herregården ble oppført var den mer enn en bygning. Herregården var administrasjonssted for en ny type ledelse og et overbevisende symbol for det unge eneveldets politikk og styresett. Anlegget lå tilbaketrasket på grensen mellom by og land, men ble bygd for å synes og oppleves sammen med byens bebyggelse. I sin saksutredning vedrørende landskapsbilde påpeker Rådmannen i Larvik kommune at «utsikten fra indre havn til den verneverdige bebyggelsen langs Storgata, mot kulturmiljøet Tollerodden, mot fjordlandskapet og horisonten innebærer en stor

visuell opplevelseskvalitet.» Det anbefalte *Indre havn høy-alternativet* vil fjerne de siste rester av den historiske forbindelsen og sammenhengen mellom byen og fjorden, fysisk og visuelt. Traséen vil ligge som en visuell barriere foran Storgata og bryte den historiske forbindelsen mellom 1600-tallets tomte- og gatestruktur i retning Tollerodden – Herregården. Vestfoldmuseenes styre mener at Bane NOR i for liten grad har vurdert sammenhengen mellom kulturmiljøene og det totale landskapsbildet. De har ikke tatt med i sin vurdering de mulighetene – og dermed verdiene – som ligger i å fjerne jernbaneløsningen fra Indre havn. Dette vil styrke Herregårdens opprinnelige historiske kontekst, noe som igjen vil styrke det helhetlige kulturmiljøets egenverdi og attraksjonsverdi og opplevelsen av det totale landskapsbildet.

Det anbefalte tiltaket *Indre havn høy* er et helt nytt og dominerende element i et område med store historiske og opplevelsesmessige kvaliteter knyttet til residensbyens eldste historie. Dette har ikke blitt vektlagt høyt nok i verdivurderingen.

Indre havn høy medfører store terrenginngrep og fjellskjæring i Michel von Nordens berg, som vil bli svært godt synlig fra Herregårdssletta og Storgata. Dette innebærer en permanent og irreversibel endring av Herregårdens nærmiljø. Tiltaket omfatter også terrengtiltak svært nær kongeinskripsjonene i Herregårdsbakken, og at disse ikke vil påvirkes ansees som høyst usikkert.

Indre havn høy vil bryte Storgatas løp som er like gammelt som etableringen av bebyggelsen i området (tidlig 1600-tall). På side 151 i kulturminnerapporten heter det at «Storgata legges om og tilbakeføres til en tilnærmet eldre trasé fra tidlig 1800-tall». Tilbakeføringen som det vises til er historisk uriktig. Den opprinnelige videreføringen av Storgata i retning Tollerodden heter Kirkestredet, og eksisterer den dag i dag. Som resten av Storgata skriver stredet seg tilbake til 1600-tallet (ikke tidlig 1800-tall). Gateløpet ble brutt av Grevskapsbanen i 1881, men kan trolig gjenopprettes dersom jernbanen fjernes permanent fra Indre havn. I så tilfelle kan man snakke om en «tilbakeføring».

«Tilbakeføringen» som fagrapporten viser til er lagt sør for Kirkestredet (omtrent i den gamle strandlinjen). Se illustrasjonen fra Bane NORs informasjonsfilm nedenfor. Dette vil være et helt nytt element i landskapet og et nytt løp for Storgata, som ikke bare bryter den historiske konteksten, men som også vil bringe mye biltrafikk inn et historisk område som Larvik kommunen ønsker å rendyrke som en «historisk bydel». Riksantikvaren, Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har vurdert det helhetlige kulturmiljøet knyttet til Herregården som svært verdifullt og viktig å ta vare på. Bane NORs løsning for *Indre havn høy* vil være dramatisk ødeleggende for kulturmiljøet – fysisk og visuelt.

Det er en svakhet i Bane NORs kulturminneevaluering at man ikke har tatt stilling til nasjonale kulturminneinteresser knyttet til Herregårdens kulturmiljø og landskapsbilde.



2. Foredlingen av Herregården som nasjonalt kulturminne

Herregården har vært museum siden 1920-årene og den første restaureringen feirer sitt hundreårsjubileum i 2021. De siste ti årene har museet i samarbeid Norsk Institutt for Kulturminneforskning (NIKU) og Larvik kommune utredet planer for fullføringen av restaureringen og konservering. Arbeidet er forskningsbasert, kostbart og tidkrevende. Målet er at Herregården om noen år skal fremstå som et anlegg som forteller anleggets og grevskapets historie. Planene må nødvendigvis også inkludere hagen, selv om denne i dag er borte. Det er bevart strukturer etter hagens vannsystemer og dammer i området, og trolig finnes rester av Gyldenløves steinhus innenfor den båndlagte hensynssonen. Det er derfor ikke tilstrekkelig kun å reetablere hageområdet (fagrapporten side 148).

Området må undersøkes arkeologisk, slik at alle spor etter det nasjonalt og europeisk viktige anlegget blir dokumentert.

Herregårdens verdi er uløselig knyttet sammen med Tollerodden og Storgata, både fysisk og visuelt. Dersom man forringer sammenhengene som det vises til under punkt 1 ytterligere, vil man skade Herregårdens kunnskapsverdi, opplevelsesverdi og bruksverdien som museum.

Kostnader

Kostnader er ikke et relevant tema å vurdere i uttalelse til den aktuelle saken

Risikoforhold

Korridoralternativet *Indre havn høy* innebærer en meget stor risiko for skader på Herregårdens bygning og uopprettelige skader på de kulturhistoriske omgivelsene.

Strategisk fokus

Herregården i Larvik er et av satsingsområdene i Strategisk plan for Vestfoldmuseene 2017 – 2021, som et av flere anlegg med regionale og nasjonale interesser og med stort potensial i attraksjonsutviklingen. Dette vil være umulig å realisere strategien dersom anbefalingen av *Indre havn høy* blir gjennomført.

Fremdriftsplan

Høringsfristen kommuneplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik er satt til 15. mars 2019.

Forslag til vedtak

Vestfoldmuseenes styre støtter Bane NORs vurdering av *Indre havn lav løsning* som lavest rangert og ikke anbefalt.

Vestfoldmuseenes styre støtter ikke Bane NORs vurdering av *Indre havn høy* som høyest rangert og som anbefalt løsning for plassering av dobbeltspor gjennom Larvik by. Styret mener at det ikke kan garanteres at alternativet *Indre havn høy*, som anbefales av Bane NOR, ikke vil føre til uopprettelig skade på Herregården som fredet kulturminne. Styret mener at Fagrapport Kulturminner og kulturmiljø samt Fagrapport landskapsbilde er mangelfulle og uten dypere forståelse for sammenhengen mellom Herregården som anlegg og residensbyen innenfor dens grenser fra 1692.

Vestfoldmuseenes styre har ikke gjort en vurdering av korridorene Kongegata høy og lav, men som merknad uttrykkes bekymring for at også disse løsningene har store negative konsekvenser for kulturminner/kulturmiljø og landskapsbilde i Larvik.

Vedlegg:

Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke - Larvik. Offentlig ettersyn. Høringsfrist 15. mars 2019.

Linker til

Larvik kommunes K-sak, KDP Dobbeltspor Stokke - Larvik

<https://innsyn.onacos.no/larvik/mote/prod/wfdocument.ashx?journalpostid=2018158420&dokid=243485&versjon=16&variant=A&>

Bane NOR Fagrapport Kulturminne og kulturmiljø

[https://www.banenor.no/contentassets/624224e99eb142cd85c3522294331923/fagrapport - kulturminner-og-kulturmiljo.pdf](https://www.banenor.no/contentassets/624224e99eb142cd85c3522294331923/fagrapport_-_kulturminner-og-kulturmiljo.pdf)

Bane NOR Fagrapport Landskapsbilde

[https://www.banenor.no/contentassets/624224e99eb142cd85c3522294331923/fagrapport - landskapsbilde.pdf](https://www.banenor.no/contentassets/624224e99eb142cd85c3522294331923/fagrapport_-_landskapsbilde.pdf)

7



Side 24 av 43. Møte 2/19 14.02.19. Sak 14 Jernbanetrase i Larvik, KDP - dobbeltspor Stokke - Lar...

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Vedlagt er høringsuttalelse og saksutredning til KDP Dobbeltspor Stokke - Larvik.

Vennlig hilsen

Aina Aske

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Aina Aske, Vestfoldmuseene - Larvik Museum

Nedre Fritzøegate 2, 3264 Larvik

E-post: aina.aske@vestfoldmuseene.no

KOPIMOTTAKER

Larvik kommune
Postboks 2020
3255 LARVIK

Dato: 08.03.2019
Saksref: 201902242-3
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Intercity Vestfoldbanen – Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke – Larvik – Korridorer i Larvik kommune - innsigelse

Bane NOR viser til brev av 13.12.2018 der forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik oversendes Larvik kommune for behandling før høring og offentlig ettersyn. I brevet angis det at «*Bane NOR fremmer innsigelse til korridorene som frarådes.*» For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at det skulle stått «**varsler innsigelse**» i høringsbrevet, ettersom Bane NOR som myndighetsorgan tidligst kan fremme innsigelse i forbindelse med at planforslag er utlagt til offentlig ettersyn, jf. rundskriv H-2/14 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Forslag til kommunedelplan angir en båndleggingssone for ny korridor for nytt dobbeltspor mellom Stokke og Larvik. Planen skal sikre arealer for videre detaljplanlegging av den valgte korridoren.

På strekningen Virik - Kleivertunnelen i Larvik kommune har Larvik kommune lagt følgende korridorer på høring og offentlig ettersyn:

Strekningen Virik – Byskogen

- Verningenkorridoren
- Stålaker vest-korridoren
- Stålaker øst-korridoren

Strekningen Byskogen – Kleivertunnelen

- Indre havn høy løsning
- Indre havn lav løsning
- Kongegata høy løsning
- Kongegata lav løsning

I brevet av 13.12.2018 fraråder Bane NOR Verningenkorridoren. Bane NOR anbefaler at Stålaker øst-korridoren legges til grunn for videre planlegging. Stålaker vest-korridoren anbefales ikke.

På strekningen Byskogen – Kleivertunnelen fraråder Bane NOR Kongegata lav løsning. Bane NOR anbefaler at Indre havn høy løsning legges til grunn for videre planlegging. Indre havn lav løsning og Kongegata høy løsning anbefales ikke.

Med bakgrunn i høringsbrevet, vurderingene i notatet «Sammenstilling og anbefaling» datert 12.12.2018 og øvrig materiale i kommunedelplanen samt hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, **har Bane NOR innsigelse til at Verningenkorridoren og Kongegata lav løsning legges til grunn for videre planlegging.** Følgende begrunnelse oppgis:

Verningenkorridoren

Korridoren har ca. 400 millioner kroner høyere investeringskostnad enn Stålakerkorridoren øst og har dermed også lavest netto nytte. Samtidig har Verningenkorridoren størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema av de vurderte korridorene på strekningen. Verningenkorridoren har blant annet inngrep i ulike naturtyper med stor verdi i området mellom Skuggedal og Rauan, samt registrerte kulturminner (gravfelt). Korridoren beslaglegger mer skog og dyrka mark enn Stålakerkorridoren øst. Ingen steinbrudd i drift berøres direkte, men korridoren vil berøre kartlagte larvikitressurser i Gjerstad-området. Beslaget er vurdert å være lite da det berører under 4% av den kartlagte ressursen. Med tanke på de ikke-prissatte verdiene er det få fordeler med korridoren, og de er ikke tilstrekkelig til å veie opp for ulempene og de økte investeringskostnadene. Bane NOR har **innsigelse** til at Verningenkorridoren legges til grunn for videre planlegging, ettersom den vil føre til at jernbaneprosjektet fordyres vesentlig. Det vises til rundskriv T-2/09 om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov (side 18), der det heter at planer som er i motstrid med eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS1-systemet, gir grunnlag for å fremme innsigelse.

Kongegata lav løsning

Kongegata lav løsning er ca. 1440 millioner kroner dyrere enn Kongegata høy løsning. Løsningen har betydelig høyere investeringskostnader sammenlignet med Kongegata høy løsning uten samlet sett å gi bedre løsninger. En kort løsmassetunnel kan bety at noen få bygninger kan bli stående i byggeperioden, sammenlignet med høy løsning. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til hvilke stabiliserende tiltak som må gjennomføres i grunnen før man kan drive en løsmassetunnel i dette området og om også dette får konsekvenser for bebyggelsen. Det vil bli en dypere byggegrop for den delen av korridoren som uansett må bygges som åpen byggegrop sammenlignet med Kongegata høy løsning. Dette gir blant annet økt uttransport av masser, mer anleggstrafikk og en mer komplisert anleggsfase. Samlet sett vil ikke fordelene med Kongegata lav løsning veie opp for de store investeringskostnadene og de økte ulempene i anleggsfasen. Bane NOR har **innsigelse** til at Kongegata lav løsning legges til grunn for videre planlegging, ettersom den vil føre til at jernbaneprosjektet fordyres vesentlig. Det vises til rundskriv T-2/09 om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov (side 18), der det heter at planer som er i motstrid med eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS1-systemet, gir grunnlag for å fremme innsigelse.

Vibeke Aarnes
Konserndirektør
Infrastrukturdivisjonen

Bjørg Hilde Herfindal
Direktør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Kopi:

Larvik kommune
Sandefjord kommune
Jernbanedirektoratet

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Det ligger inne to forslag for stasjonsplassering og 5 korridorforslag, vi ikke ser at noen av forslagene berører eller er i nærhet av gravplasser eller kirker.

Det er imidlertid å bemerke at Larvik kirke, som ikke blir direkte berørt, men er en del av den eldre kulturhistorisk bygningsmasse og omgivelser. I Vestfoldmuseene sin høringsuttalelse nevnes ikke kirken, men det settes strek under verdien i Herregården og omkringliggende bygningsmiljø.

Når det gjelder spor til Larvik havn og ny trase for sportilknytning er det her viktig å melde inn at det kan påvirke Undersbo gravplass, med påvirkning av grunnforhold og støy, som konsekvens.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=218976.447789219&y=6559883.29956264&zoom=12>

Oppgitt brukerinformasjon:

Larvik kirkelige fellesråd

Romberggata 4, 3256 Larvik

E-post: kirkevergen@larvik.kirken.no



Arkivsak-dok. 201506384-83
Arkivkode ---/Q62
Saksbehandler Marit Synnes Lindseth

Saksgang
Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019

Møtedato
12.03.2019

Sak nr

Høringsuttalelse - kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Sandefjord - Larvik

Sammendrag

Larvik kommune har oversendt forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning fra InteCity strekningen Sandefjord (Virik) – Larvik. Høringsfristen er 15. mars. I planarbeidet er det utredet følgende korridorer på strekningen: Verningen-korridoren og Stålaker-korridoren med to alternativer (øst og vest) fra Virik til Byskogen, og Kongegata-korridoren og Indre havn-korridoren fra Byskogen til Kleivertunnelen. Korridorene er vurdert og sammenliknet med tanke på både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Larvik kommunes foreløpige vurdering er at kombinasjonen Kongegata høy med Stålaker øst er det mest relevante alternativet å anbefale. Bane NOR har i sin utredning anbefalt Indre havn høy med Stålaker vest alternativet. Larvik kommune har lagt samtlige korridorer ut på høring.

Fylkesrådmannens innstilling

Innsigelse:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, begrunnet i hensynet til nasjonale og vesentlige regionale kulturminneinteresser og krav til ivaretagelse av disse, slik det følger av Nasjonale forventinger av 12.06.2015 samt Rundskriv T-2/16, fremmer Vestfold fylkeskommune innsigelse til Indre havn alternativene, både høy og lav.

Merknader:

1. Vestfold fylkeskommune vurderer at Larvik kommune har best forutsetning for å vurdere den beste løsningen for byen, og ønsker å støtte kommunens anbefaling når det gjelder valg av Kongegata høy som det foretrukne alternativet.
2. Vestfold fylkeskommune vil anmode Bane NOR å se på tiltak som kan forkorte en stenging av banen dersom Indre havn alternativet skulle bli valgt, og at eventuelle ekstra kostnader med dette må veies opp mot det velferds- og markedstapet en lang stenging vil innebære for Vestfoldbanen som helhet.
3. Bane NOR bes om å utarbeide en tilleggsutredning vedrørende konsekvenser for larvikkittressursene og larvikkittindustrien som en del av konsekvensutredningen før endelig behandling av planen.
4. Vestfold fylkeskommune anmoder om god lokal medvirkning vedrørende avbøtende og kompensierende tiltak for nærmiljø og friluftsliv i det videre planarbeidet. Dette for å sikre områdenes funksjon som viktige nærmiljø- og friluftslivsområder.
5. De positive konsekvensene av å fjerne dagens spor og stasjon må i større grad vektas for alternativene i Kongegata.

6. Det forutsettes at avbøtende tiltak knyttet til kulturminner og kulturmiljøer følges opp på reguleringsplannivå. I tillegg til at det utarbeides en skjøtelses- og tilretteleggingsplan for berørte kulturminner, må det utarbeides en plan for sikring av kulturminner i anleggsfasen. Det forutsettes at flytting av verneverdige bygninger følges opp i kommende reguleringsplan. *Fylkeskommunen forbeholder seg retten til å varsle innsigelse på senere planstadium dersom dette ikke følges opp.*
7. På bakgrunn av skjerpede nasjonale og regionale føringer for nedbygging av matjord skal det under generelle bestemmelser tas inn følgende bestemmelser, jf. veileder til matjordplan:
 - a) *Ved beslag av dyrka eller dyrkbar mark skal kompensierende tiltak være en del av videre planarbeid.*
 - b) *Plan for flytting og bruk av matjord skal følge som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan.*
 - c) *Eget planarbeid for eksisterende spor skal senest gjøres parallelt med videre planarbeid for ny bane.*
8. Vestfold fylkeskommune forutsetter at Statens vegvesens innspill til nødvendige veg- og trafikktiltak følges opp i videre planarbeid.

Tønsberg, 20.02.2019

Øyvind Sørensen
fylkesrådmann

Sverre Høifødt
direktør

Vedlegg: Planbeskrivelse fra Bane NOR (**pushes**)

Saker til behandling og eventuelle vedlegg til sakene ligger på www.vfk.no.
Se under Snarvei og velg Politikk: møter og saker.

Direktelink til Politiske møter og saker: <http://opengov.cloudapp.net/meetings/vestfoldfk>

Innledning:

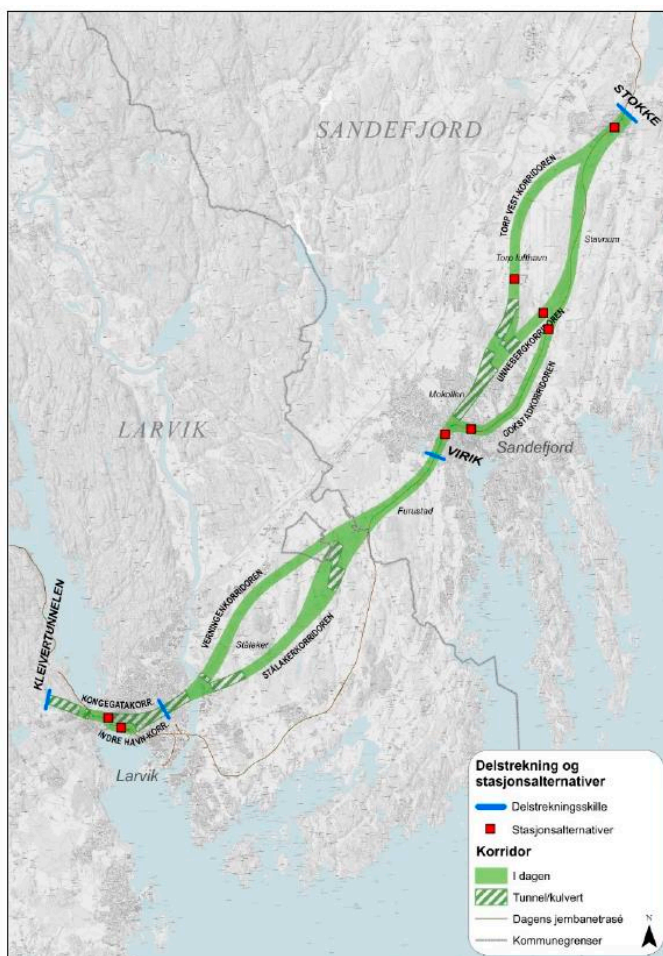
Dobbeltspor på hele strekningen Stokke - Larvik er en del av InterCity-satsningen på Østlandet og skal bidra til måloppnåelsen i form av kortere reisetid, økt kapasitet og en mer robust jernbane. Det nye dobbeltsporet i Vestfold planlegges gjennom et område med vanskelige grunnforhold og viktige arealverdier, blant annet dyrket mark og områder med store natur- og kulturverdier. Stasjonene er forutsatt å ha en sentral plassering og bidra til lokal utvikling i byene og tettstedene. Dobbeltsporet skal dimensjoneres for høy hastighet, helst 250 km/t, mellom byene. De tekniske kravene gjør plassering av sporet lite fleksibelt.

I planarbeidet skal viktige hensyn veies opp mot hverandre. Derfor har Bane NOR utredet flere korridorer for å finne den korridoren som svarer best på målsettingene for InterCity-satsingen.

Kommunedelplanarbeidet med konsekvensutredning er delt inn i tre parseller mellom Tønsberg og Larvik. Den strekningen som nå er på høring er parsellen Sandefjord – Larvik, med høringsfrist 15. mars.

De ulike korridorane som er utredet er vist på kartet under. På deler av strekningen er korridorane sammenfallende. Dette gir fleksibilitet og mulighet for å gjennomføre etappevis planlegging og utbygging.

Denne høringsuttalelsen handler om strekningen Sandefjord (Virik) - Larvik, der de ulike korridorane med stasjonslokaliseringer er analysert både med tanke på prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, samt teknisk gjennomførbarhet.



Kartet viser planområdet og de aktuelle korridorane som er utredet på strekningen fra Stokke til Larvik.

Saksutredning:

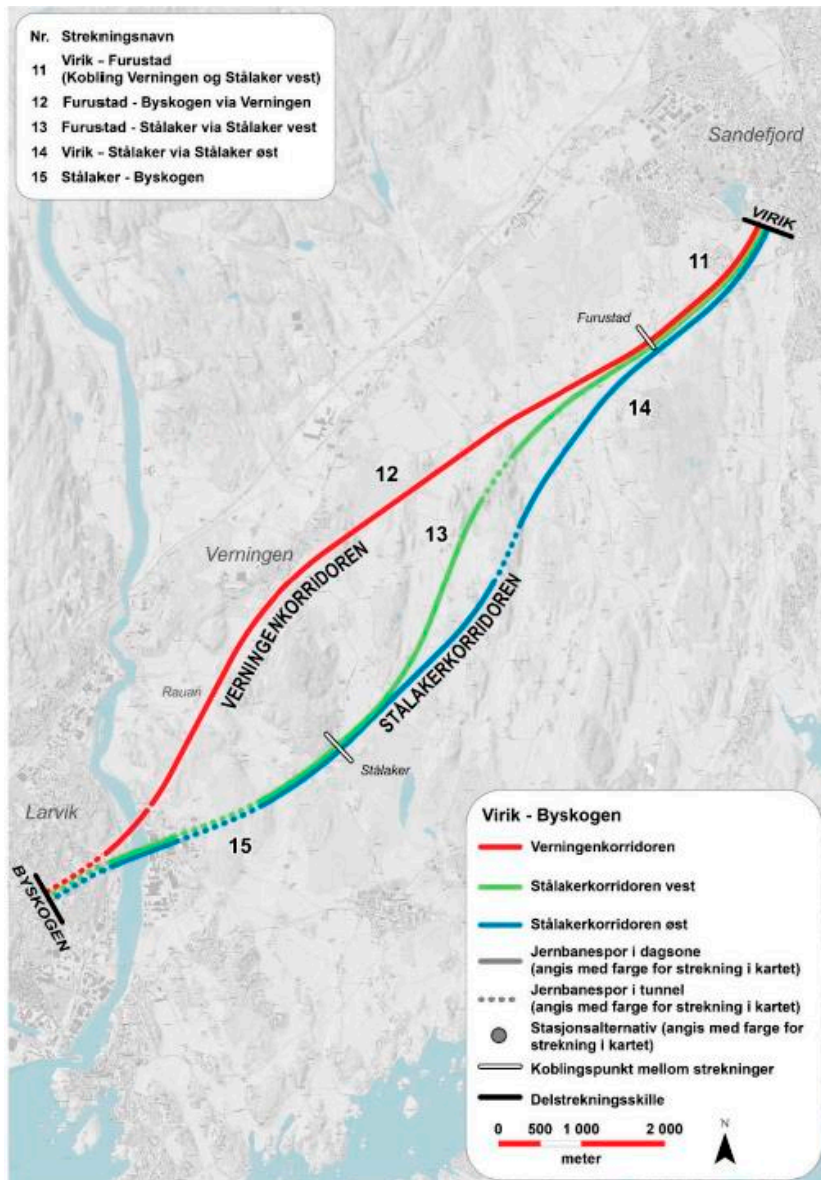
Bane NOR har laget en fylldig planbeskrivelse for kommunedelplanen, som finnes i sin helhet på Bane NOR sine hjemmesider: <http://www.banenor.no/Tonsberg-Larvik>

I saksutredningen er det gjengitt det innholdet som anses som mest relevant som grunnlag for høringsuttalelsen. Delstrekningen som går gjennom Larvik går fra Sandefjords grense ved Virik til Kleivertunnelen i Larvik, der den kobler seg på eksisterende dobbeltspor mot Porsgrunn.

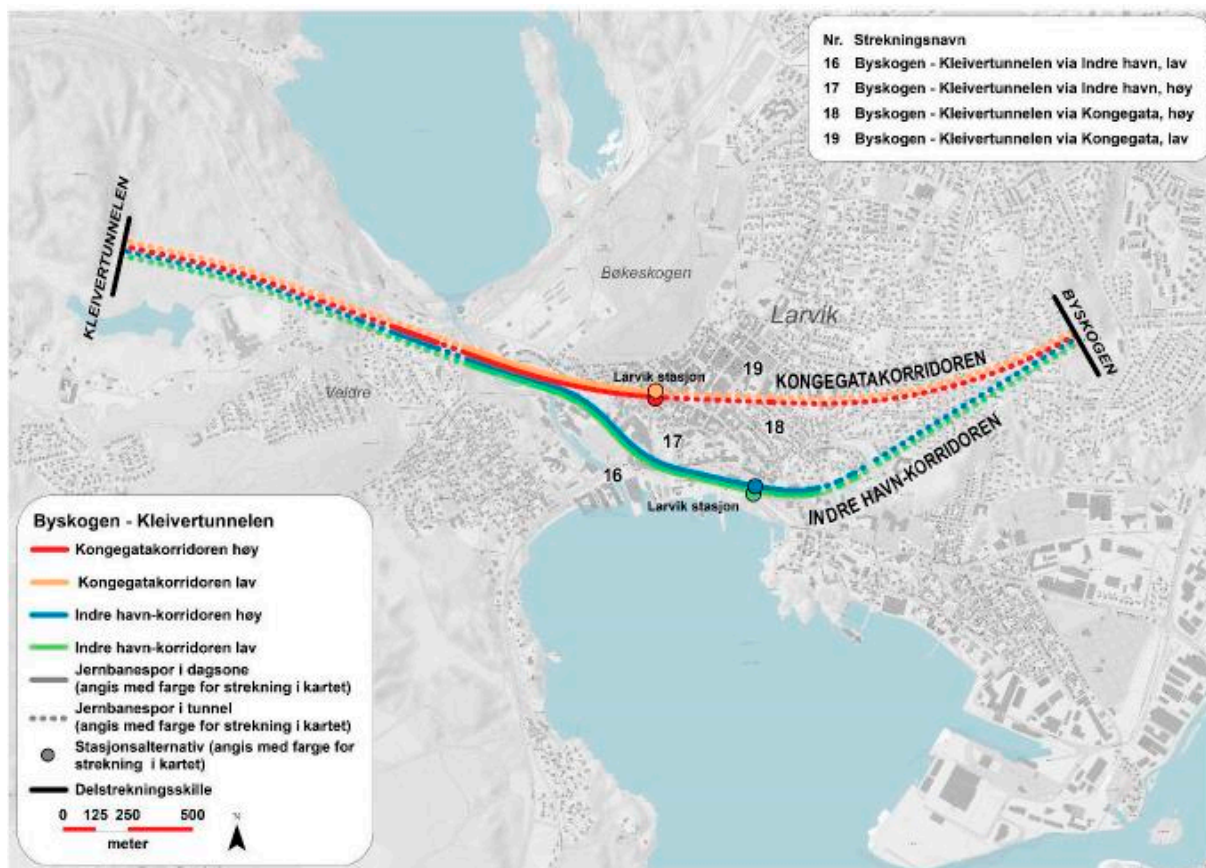
Larvik kommune berøres av Vervingen- og Stålaker-korridorene i Tjølling og av Indre havn og Kongegata-korridorene i Larvik by. Begge korridorene går i LNF-områder i nord. Vervingen-korridoren går nord for områdene avsatt til råstoffutvinning (Larvikitt).

Stålaker-korridoren går i hovedsak i LNF-områder fram til Hegdal som er vist som næringsvirksomhet i kommuneplanen. Ved Stålaker er traseen forsøkt lagt mellom eksisterende områder for råstoffutvinning og hensynssone for samme formål.

Begge korridorene går i tunnel under Byskogen.



Kongegata-korridoren kommer ut av tunnelen ved den nye jernbanestasjonen vest i sentrum. Den siste delen av traseen før stasjonen er en betongtunnel som må bygges med åpen byggeplog. Tunnelen i Indre havn-korridoren kommer fram ved Herregården.



Kongegata-korridoren

Korridoren har to alternativ, Kongegata høy og Kongegata lav løsning. De har ulik høyde på stasjonen og sporene inn til stasjonen. Stasjonene i Kongegata-korridoren har to spor med sidestilte plattformer.

Kongegata-korridoren starter i bergtunnelen under Byskogen som kommer fra Vervingen- eller Stålaker-korridoren. Tunnelen går under Larvik sentrum og ender ved plattformene til den nye Larvik stasjon. Tunnelen er ca. 2600 meter lang. Inne i tunnelen er det mulig å grene av et spor som kan forlenges til Larvik havn og brukes som nytt havnespor. Kjøretiden for alternativene i Kongegata-korridoren er kortere enn for Indre havn-korridoren.

Kongegata høy

I denne løsningen er ca. 430 meter av tunnelen under Larvik sentrum en betongtunnel som vil ha åpen byggeplog i anleggsperioden. Den går fram til stasjonen. Traseen og plattformområdet går videre først på terreng/støttemurer, og deretter på en ca. 400 meter lang bru over Farriselva og Hammerdalen.



Diagram som viser knutepunktet, sentrale funksjoner tilknyttet stasjonen og ferdselslinjer for alle trafikantgrupper til stasjon i Kongegata og gjelder både høy og lav løsning. Illustrasjonen er foreløpig og kan bli endret i neste planfase.

Stasjonen er plassert i skråningen fra Torget og ned mot Hammerdalen. På oversiden av stasjonen viser diagrammet over et jernbanetorg rett over tunnelportalen i Brannvaktsgate/ Bredochs gate. I dette torget vil stasjonen møte bykjernen, og det foreslås blant annet en bred, sørvendt trapp som knytter jernbanetorget til byrommet og terrenget mot sør. På sørsiden av stasjonen ligger et mindre torg med alle byttepunktfunksjoner; sykkelparkering, av- og påstigning og taxi. Gateterminal for buss er koblet til dette nedre torget, med atkomst fra Storgata og nedre del av Kongegata. Det foreslås en ny, tverrgående forbindelse under sporene fra Treschows gate/Johan Sverdrups gate.



Mellom Jegersborggata og Fjellveien vil jernbanetunnelen bygges som en betongtunnel etter «cut and cover»- metoden, som betyr at det i anleggsfasen kan bli en dyp byggegrop gjennom deler av bykjernen. Gater og bygninger langs traseen kan bli berørt, enten midlertidig i anleggsfasen, eller permanent. Terrenget reetableres etter anleggsperioden.

Kongegata lav

Stasjonen ligger på samme sted som for Kongegata høy, men noe lavere enn i den høye løsningen. Videre opp Hammerdalen ligger traseen noe lavere enn høy løsning.

Indre havn - korridoren

Indre havn-korridoren har to alternativ, Indre havn høy med en hevet stasjonsløsning over eksisterende stasjonsområde, og Indre havn lav med en lavere stasjonsløsning. Stasjonen vil ligge i dagens stasjonsområde for begge løsningene.

Tunnel fra Lågen til stasjonsområdet går nær Herregården og det vil være behov for omfattende tettings- og andre sikringstiltak for å unngå setningsskader på Herregården.

Indre havn høy

I Indre havn høy ligger stasjonen ca. syv til ni meter over dagens sporområde. Fri høyde under brukonstruksjonen ved Munken er minimum fem meter, slik at omlagt Storgata kan passere under. Fra stasjonen følger sporet dagens Vestfoldbane opp Hammerdalen forbi Fritzøe Mølle. I Indre havn høy vil gjennomkjøringshastigheten være 90 km/t i Larvik, og øke gradvis til 250 km/t før den når Kleivertunnelen.

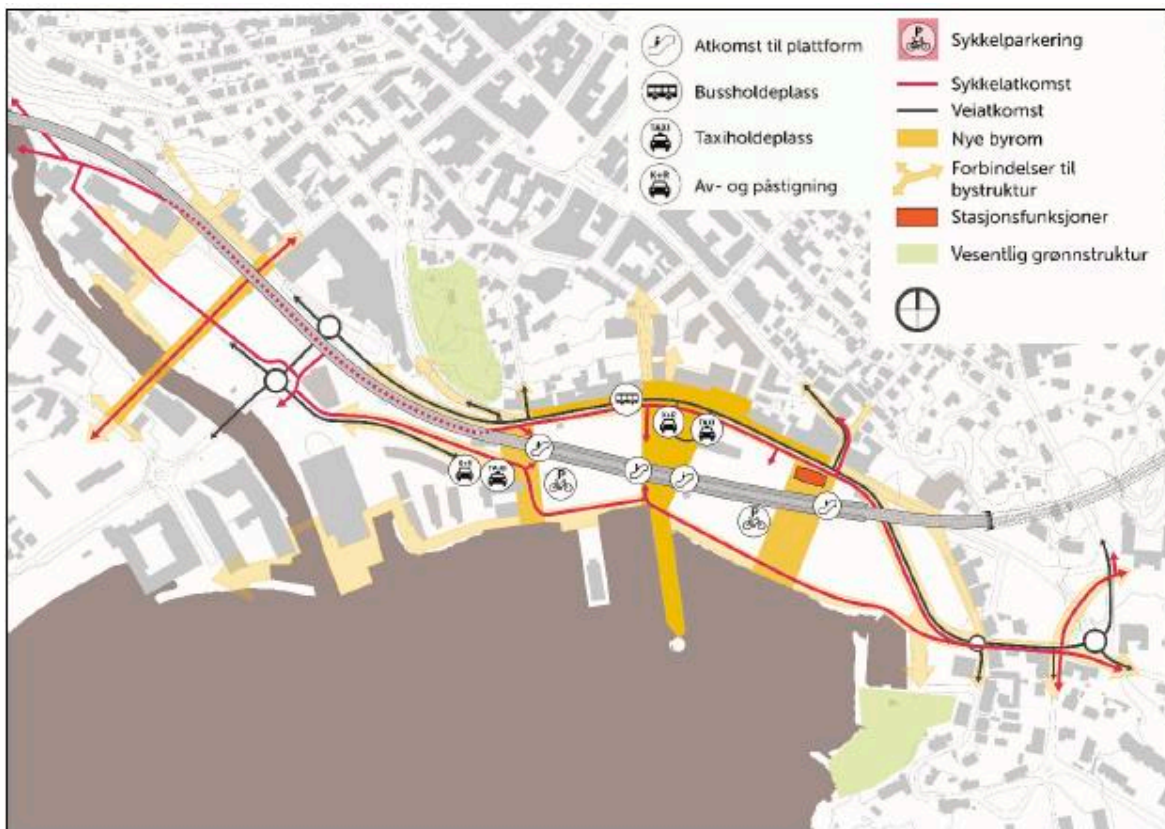


Diagram som viser knutepunktet, sentrale funksjoner tilknyttet stasjonen og ferdslinjer for alle trafikantgrupper til stasjon i Indre havn høy. Illustrasjonen er foreløpig og kan bli endret i neste planfase.



Indre havn lav

Stasjonen vil ligge lavere enn Indre havn høy, men høyere enn dagens stasjon. Dobbeltsporet er lagt så lavt som mulig, men så høyt at den sikrer krav til flomhøyde ved stormflo. Videre opp Hammerdalen er traseen horisontalt lik høy løsning, men den ligger to til fire meter lavere. Indre havn lav har redusert hastighet gjennom stasjonen, 80 km/t. Den øker gradvis opp til 250 km/t før Kleivertunnelen. Den lave hastigheten i Larvik gjør at Indre havn lav til det alternativet med lengst kjøretid for strekningen Byskogen – Porsgrunn.

Omlagging av veier

Planbeskrivelsen til Bane NOR peker på en rekke veger som må legges om permanent eller i anleggsfasen som følge av nytt dobbeltspor. De foreslåtte løsningene er foreløpige og skal ses detaljert på i arbeidet med reguleringsplanen.

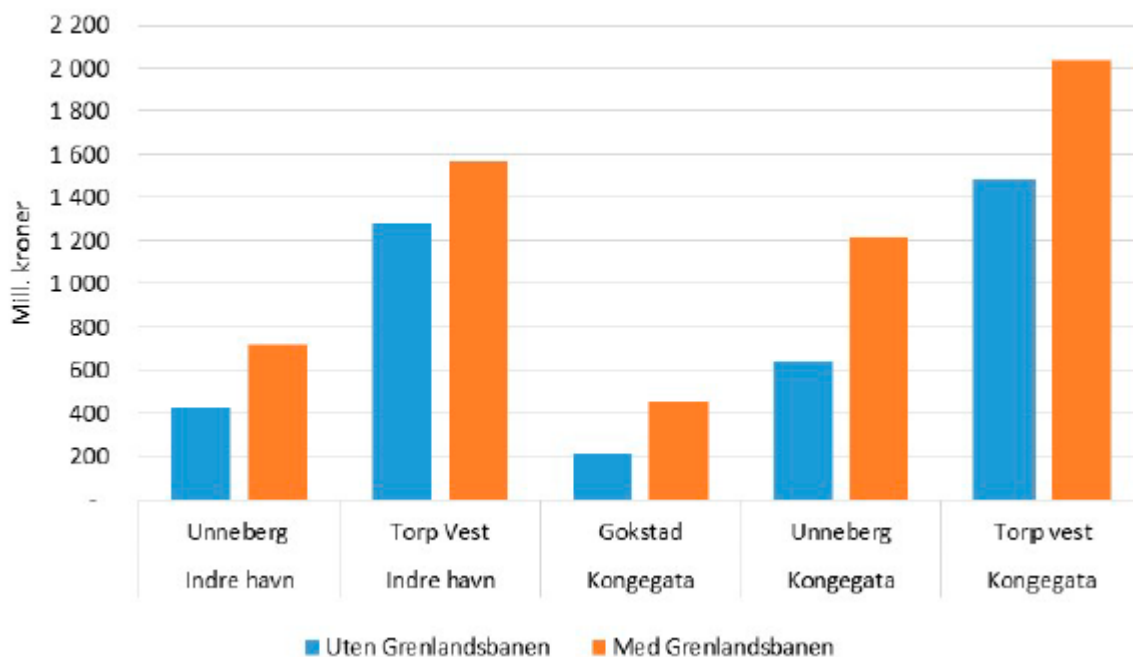
KONSEKVENSER AV NYTT DOBBELTSPOR

Prissatte konsekvenser

Beregningene av de prissatte konsekvensene gir grunnlag for å rangere følgende korridorer høyest:

- Stålaker øst-korridoren på delstrekningen Virik-Byskogen
- Indre havn lav på delstrekningen Byskogen-Kleivertunnelen

Beregningene til Bane NOR viser at forskjellene i investeringskostnader gjennomgående er større enn nytteforskjellene på delstrekningene. Grenlandsbanen bidrar til økt lønnsomhet for alle korridoralternativ, og øker forskjellene mellom alternativene. Rangering av korridor påvirkes likevel ikke av om Grenlandsbanen bygges.



Beregnet nytte for korridorkombinasjoner. Sammenlikning mot Gokstad-Indre havn - alternativet (referansealternativet). Mill. 2017-kroner (nåverdi 2025).

Ikke-prissatte konsekvenser

Verningen-korridoren

Samlet er korridoren vurdert å ha middels til stor negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer, og er rangert som den dårligste korridoren.

Dobbeltspor og vegomlegginger i denne korridoren medfører skalabrudd som forstyrrer temmelig intakte småskala kulturlandskap, spesielt i Himbergområdet. Korridoren har minst andel tunnel på strekningen og lang strekning på terreng vil derfor skape barriere i et område som tidligere ikke har hatt slike tekniske inngrep.

Korridoren kommer i direkte konflikt med det verdifulle kulturmiljøet ved Rauan-Roligheden og bautasteinen ved Tinghaugen, samt har nærføring til helleristningsfeltet på Haugen. Denne korridoren gir 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. Korridoren beslaglegger mest areal skog, og mer areal dyrka mark enn Stålaker øst, og den beslaglegger noe av larvikittressursene i Kålgåråsen og Håkestadåsen.

Stålaker-korridoren

Stålaker vest

Samlet er alternativet vurdert å ha middels negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert etter Stålaker øst.

Stålaker vest har lavere grad av konflikt med kulturlandskapet i Tjølling enn Verningen-korridoren, men alternativ vest medfører inngrep i landskapsrom ved Lund og Lingum, samt konflikt med et gravfelt og nærføring til helleristningsfeltet på Haugen. Alternativet har færrest inngrep i verdifulle naturtyper. Det beslaglegger om lag like mye skog som Stålaker øst, men

er det alternativet som beslaglegger mest dyrka mark av alle tre alternativene på delstrekningen. Alternativet berører larvikitressursen nord i Gjerstadskogen.

Stålaker øst

Samlet er alternativet vurdert å ha liten til middels negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert som det beste alternativet på delstrekningen.

Alternativet har størst andel tunnel og berører verdifulle landskap og kulturmiljøer i mindre grad enn de to andre alternativene. For kulturminner og kulturmiljø må 1700-talls bebyggelse på Bærløkka fjernes. Stålaker øst medfører noe større arealinngrep i verdifull og fuktikrevende naturtype i Tjølling enn alternativ vest. Den beslaglegger minst dyrka mark og skog av alle alternativene mellom Virik og Byskogen. Stålaker øst berører larvikitressursen nord i Gjerstadskogen.

Kongegata-korridoren

Kongegata høy

Samlet er løsningen vurdert å ha middels negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer, men er likevel rangert som det nest beste alternativet.

For bybildet gir korridoren et potensiale og visuell standard vil heves rundt stasjonen, men anlegget etterlater seg en by med et bredt parkbelte. Det er vurdert som svært negativt. Det må fjernes en rekke bygg i korridoren. Løsningen medfører konflikt med noe av sentrums eldste strukturer og deler av det kulturhistoriske sentrum. Det er lite naturmangfold som berøres på strekningen, og forskjellene mellom alternativene er svært små. Løsningen berører ikke dyrket mark eller skog, eller andre naturressurser av verdi. For landskapsbilde og nærmiljø er de positive konsekvensene ved fjerning av dagens jernbane i Indre havn og nedre del av Hammerdalen vektlagt.

Kongegata lav

Samlet er løsningen vurdert å ha middels negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert som det nest dårligste alternativet, rett foran Indre havn lav.

For bybildet vil den visuelle standarden heves rundt stasjonen, men anlegget etterlater seg en by med et bredt parkbelte. Det er vurdert som svært negativt. Det må fjernes en rekke bygg og det er knyttet stor usikkerhet til tidshorizont for gjenoppbyggingen av denne, hvilket er svært uheldig for Larvik som by og byens sentrums vitalitet. Korridoren medfører konflikt med noe av sentrums eldste strukturer og deler av det kulturhistoriske sentrum, og lav løsning har større usikkerhet knyttet til fundamentering av eldste del av bebyggelse (tømmerflåtekonstruksjon), til dypere anleggsarbeid til større påvirkning på grunnvann og rystelser. Det er lite naturmangfold som berøres på strekningen, og forskjellene mellom korridorene er svært små. Korridoren berører ikke dyrket mark eller skog, eller andre naturressurser av verdi. For landskapsbilde og nærmiljø er de positive konsekvensene ved fjerning av dagens jernbane i Indre havn og nedre del av Hammerdalen vektlagt.

Indre havn- korridoren

Indre havn høy

Samlet er løsningen vurdert å ha liten negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert som den beste korridoren på delstrekningen.

Indre havn høy er vurdert å ha best visuell kontakt med fjorden, og omlegging av Storgata kan løses fint. Løsningen vurderes å kunne gi positiv visuell utvikling i området. Den har gode muligheter for tverrgående forbindelser for myke trafikanter under stasjonen og i Hammerdalen. For kulturmiljø vurderes denne løsningen som noe bedre enn den lave

løsningen fordi det er lettere å ha kontroll på grunnvann ved anleggsgjennomføring under Herregården, og det gir færre konflikter med fredete bygninger. Det er lite naturmangfold som berøres på delstrekningen, og forskjellene mellom korridorene er svært små. Korridoren berører ikke dyrket mark eller skog, eller andre naturressurser av verdi.

Indre havn lav

Samlet er løsningen vurdert å ha svært stor negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert som den dårligste korridoren på delstrekningen. Denne korridoren strider også mot nasjonale mål ved at anleggsgjennomføringen vurderes å være svært usikker for ivaretagelse av Herregården.

Løsningen vil, som Indre havn høy, også bedre den visuelle kvaliteten i havneområdet, men den visuelle kontakten med fjorden vil bli dårligere enn for Indre havn høy. Storgata har vist seg vanskelig å løse på en god måte, og gir et stort inngrep. Denne løsningen har på langt nær samme mulighet til tverrgående forbindelser som Indre havn høy. Det er imidlertid mer positivt for bebyggelsen på Farriseidet enn den høye løsningen. Her blir det lagt lokk over skjæringen inn mot Kleivertunnelen. Anleggsframføring av tunnel under Herregården viser seg å være utfordrende med hensyn til setningsskader, og man kan ikke være sikker på at drivemetoder er gode nok til å sikre Herregårdens fundamentering. Løsningen har såpass stor usikkerhet for det nasjonalt verdifulle kulturmiljøet Herregården at det strider mot nasjonale mål. I tillegg må et fredet godsbygg på havna, Munken kino og andre fredete eldre hus, fjernes. Det er få naturtypelokaliteter som berøres på strekningen. Korridoren berører ikke dyrket mark eller skog, eller andre naturressurser av verdi.

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser

Delstrekning Virik – Byskogen

Det er ubetydelige forskjeller i kjøretider mellom korridoralternativene. Sammenlignet med Verningen-korridoren (raskeste korridor) er kjøretiden om lag 1 sekund lengre for Stålaker-korridoren vest og 3 sekunder lengre for Stålaker-korridoren øst. Korridorene framstår som likeverdige i trafikkanalysen og ved beregning av nytte for trafikanter og operatører. Det er derfor investeringskostnadene som er styrende for rangering av de prissatte konsekvensene.

For de ikke-prissatte konsekvensene er det større forskjeller mellom korridorene. Korridorene har ulik konsekvensgrad for de ikke-prissatte temaene, og er tydelig ulike. Verningen-korridoren har størst negative konsekvenser for flest ikke-prissatte temaer. Dette gjelder for både beslag av dyrka mark og skog, da den beslaglegger dobbelt så mye skog og omtrent like mye dyrka mark som Stålaker-korridoren øst. Også for landskapsbilde, naturmangfold og kulturminner og kulturmiljø har Verningen-korridoren større negative konsekvenser enn de to øvrige. Forskjellene mellom alternativene Stålaker-korridoren vest og øst er relativt små, med unntak av beslag av dyrka mark hvor Stålaker-korridoren vest beslaglegger ca. 300 daa og Stålaker-korridoren øst ca. 230 daa. Dette er utslagsgivende for samlet rangering for de ikke-prissatte temaene.

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte tema på delstrekningen Virik – Byskogen viser at det er samme rangering av korridorene for de to de prissatte og ikke-prissatte fagene. Stålaker øst har høyest nytte og minst ulemper for omgivelsene.

Tema	Verningen	Stålakerkorridoren	
		Stålaker vest	Stålaker øst
Kostnad * differanse fra referansealternativet	+500	+150	Referanse
Netto nytte** differanse fra referansealternativet	-500	-150	Referanse
Rangering prissatte fag	3	2	1
Landskapsbilde	--/--	--	--
Nærmiljø og friluftsliv	--	-	-
Naturmangfold	---	--/--	--/--
Kulturminner og kulturmiljø	--	-	-
Naturressurs	--/--	---	--/--
Samlet konsekvens	--/-- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte
Rangering ikke-prissatte fag	3	2	1
Samlet rangering for prissatte og ikke-prissatte fag	3	2	1

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte fag for Virik – Byskogen

Samfunnsøkonomisk analyse for delstrekningen Virik - Byskogen

* Forventede kostnadsforskjeller inkludert skattekostnad. Nåverdier millioner 2017 kr. i 2025.

** De tre korridoralternativene er beregnet å ha lik nytte – forskjellen i netto nytte blir følgelig det samme som kostnadsforskjellene

Delstrekning Byskogen – Kleivertunnelen

Resultatene fra analysen av de prissatte konsekvensene viser forskjellen i netto nytte sammenlignet med referansealternativet som er Indre havn lav løsning. Forskjellene i netto nytte mellom lav- og høyalternativene i hver korridor skyldes størrelsen på investeringskostnadene for alternativene.

Reisetiden på alternativene i Kongegata-korridoren er kortere enn for Indre havn-korridoren. For tog som stopper på alle stasjoner er forskjellen 36 sekunder, og for fjerntog som eventuelt ikke skal stoppe omtrent 1 minutt og 30 sekunder. Den økte reisetiden gjelder ikke for de som reiser fra Larvik og nordover fordi reistidsforskjellen ligger sør for stasjonen, og gjelder for reisende mellom stasjoner sør og nord for Larvik. Beregnet nytte for korridor-kombinasjoner nord for Byskogen viser at Kongegata-korridoren gir en nåverdi som er noe høyere enn Indre havn-korridoren. Denne forskjellen øker når Grenlandsbanen bygges og fjerntog skal trafikkere Vestfoldbanen. En vesentlig høyere investeringskostnad for Kongegata-korridoren (både lav og løsning), medfører at Kongegata-korridoren får lavere netto nytte enn Indre havn-korridoren. Den høyere brutto nytten for Kongegata-korridoren, som følge av kortere kjøretider, er ikke stor nok til å oppveie de vesentlig høyere investeringskostnadene.

Indre havn lav løsning er vurdert å ha meget stor negativ konsekvens grunnet usikkerheten knyttet til anleggsgjennomføring ved Herregården, og konsekvensen dersom noe skulle skje med Herregården som en følge av anleggsarbeidene er stor og strider mot nasjonale mål. Dette løftes opp og vektlegges i sammenstillingen, og den gunstige vurderingen av Indre havn lav løsning basert på prissatte konsekvenser (netto nytte) er vurdert som ikke tilstrekkelig til å endre rangeringen mellom disse to alternativene. Indre havn lav løsning blir derfor rangert dårligst etter samlet vurdering av korridorene.

De to alternativene i Kongegata-korridoren er i driftsfasen vurdert å være like med hensyn på ikke-prissatte fag, og med til dels store negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø og landskapsbilde. Det er store forskjeller i investeringskostnader og netto nytte mellom de to korridorene Indre havn og Kongegata. De ikke-prissatte vurderingene gir ikke grunnlag for å løfte en eller begge alternativene i Kongegata-korridoren til en bedre samlet rangering enn Indre havn høy løsning. De to Kongegata-alternativene er vurdert likt for de ikke-prissatte konsekvensene, og den samlede vurderingen av disse to avgjøres av den økonomiske rangeringen, hvor Kongegata høy løsning har vesentlig lavere investeringskostnader enn Kongegata lav løsning.

Ut fra en samlet vurdering av de prissatte og ikke-prissatte fagene vurderes Indre havn høy å være det beste alternativet på delstrekning Byskogen - Kleivertunnelen.

	Kongegatakorridoren		Indre havn-korridoren	
Tema	Kongegata lav	Kongegata høy	Indre havn lav	Indre havn høy
Kostnad* differanse fra referanse	+2750	+1310	Referanse	+340
Netto nytte - differanse fra referanse-alternativet -uten fjerntog -med fjerntog	-2133 -1858	-900 -625	Referanse	-288 -288
Rangering prissatte fag	4	3	1	2
Landskapsbilde	-/-	-/-	-/-	-
Nærmiljø og friluftsliv	-/-	-/-	0	+
Naturmangfold	-	-	-	-
Kulturminner og kulturmiljø	---	---	---	---
Naturressurs	0	0	0	0
Samlet konsekvens	-- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte	--- Negativ, strider mot nasjonale mål	- Bidrag nær null
Rangering ikke-prissatte fag	3	2	4 Strider mot nasjonale mål.	1
Samlet rangering for prissatte og ikke-prissatte fag	3	2	4	1

Sammenstilling av prissatte og ikke-prissatte fag for Byskogen-Kleivertunnelen. Samfunnsøkonomisk analyse for delstrekningen Byskogen – Kleivertunnelen * Forventede kostnadsforskjeller inkludert skattekostnad. Nåverdier millioner 2017 kr. i 2025.

Andre samfunnsmessige virkninger

Utredningen av andre samfunnsmessige konsekvenser belyser tema som ikke direkte fanges opp i de øvrige utredningstemaene, men som likevel kan være beslutningsrelevante. Vurdering av andre samfunnsmessige virkninger handler om å synliggjøre 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. Bane NOR har gitt følgende vurderinger av lokale og regionale virkninger av jernbaneprosjektet:

Lokale virkninger

Larvik stasjon:

For Larvik foreligger det to lokaliseringalternativer; ett ved dagens stasjon (Indre havn) og ett i Kongegata. Begge lokaliseringer har én høy og én lav løsning.

- En stasjon i Kongegata vil kreve rivning 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 dagens lokalisering, men med unntak for Bergeløkka ligger hovedtyngden av disse ikke i direkte tilknytning til 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 omvei 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 i forhold til 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.
- Indre havn høy vurderes å være mer gunstig enn Indre havn lav, grunnet stor fleksibilitet for etablering av nye forbindelser mellom sentrum og fjorden under frihøyden på fem meter.

Regionale virkninger

Det er kun marginale forskjeller mellom korridorene når det gjelder potensial for utvidelse av funksjonelle regioner og jernbanetilknytning til Larvik havn. Indre havn-korridoren vil gi best tilgjengelighet til Thor Heyerdahl videregående skole, men det vil fremdeles være mer enn 10 minutters gange. Dersom også Grenlandsbanen bygges ut, er det ventet at de positive regionale virkninger som er belyst vil forsterkes.

Fylkesrådmannens bemerkninger:

Bane NOR har overlevert en grundig utredning av konsekvensene med utbygging av dobbeltspor gjennom Larvik. Korridorene som er utredet er valgt på bakgrunn av en innledende silingsprosess, og de korridorene som er utredet i kommunedelplanen er de som er vedtatt i planprogrammet til planen. Alle korridorene viser at det er krevende å bygge jernbane gjennom Vestfold uten å berøre viktige natur-, nærmiljø- og kulturinteresser. Lokalisering av ny stasjon i Larvik er spesielt krevende. I Larvik vil stasjonslokaliseringene i Indre havn og Kongegata få store konsekvenser for dagens sentrum og fremtidig byutvikling. Bane NOR har pekt på muligheter og utfordringer med begge de aktuelle stasjonslokaliseringene.

Indre havn og Kongegata er utredet med en høy og en lav løsning. Bane NOR har anbefalt Indre havn høy og har frarådet Indre havn lav. De har ikke anbefalt Kongegata høy og frarådet Kongegata lav. De alternativene Bane NOR har frarådet har de varslet innsigelse til.

Fylkesrådmannen har oppfattet at innbyggere og politikere i Larvik er delt i synet på de to forslagene til stasjonslokalisering. Foreløpig vurdering i rådmannen i Larvik sin saksfremstilling, er at han ser kombinasjonen av Kongegata høy og Stålaker øst som de mest relevante alternativene å anbefale for videre prosess. Av saksfremstillingen fremgår det imidlertid fram at rådmannen ønsker å avvete en endelige anbefaling til etter at høringsinnspillene foreligger.

Fylkesrådmannen innser at begge de utredede stasjonslokaliseringene vil få store konsekvenser for Larvik by. Alternativene i Indre havn og i Kongegata vil kreve omfattende rivning av dagens bebyggelse, og vil kreve betydelig byfornyelse for å reparere sårene bygging av ny jernbanetrasé og stasjon vil innebære. Lokalt i Larvik har det blitt etterlyst alternativer der stasjonen blir flyttet til mer desentrale områder som tåler inngrepet bedre. Fylkesrådmannen har forståelse for dette, selv om sentral stasjonslokalisering er et viktig grunnprinsipp for utvikling av jernbanen. Fylkesrådmannen er klar over at Bane NOR har utredet flere alternative korridorer som er forkastet med ulike begrunnelser, og at de gjestående alternativene er et resultat av en grundig silingsprosess.

Fylkesrådmannen har følgende bemerkninger til de ulike fagtemaene i planforslaget:

Byutvikling

Jfr. føringer i *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)* vurderer fylkesrådmannen begge stasjonsplasseringene i de to korridorene som svært gode i forhold til Larvik by og fremtidig byutvikling. Ny jernbane med ny, sentrumsnær stasjon er en unik mulighet for å få til utvikling i Larvik by. Fylkesrådmannen konsentrerer uttalelsen vedrørende byutvikling på de to alternativene *Kongegata høy* og *Indre havn høy*, da disse antas å være de mest sannsynlige alternativene jfr. utredningsmaterialet.

Kongegata høy

En stasjonsplassering i Kongegata, midt i sentrum, kan være akkurat hva byen trenger for å sette fart i byutviklingen. En stasjon her vil samtidig frigjøre viktige sjø- og sentrumsnære områder der dagens stasjon ligger. Fylkesrådmannen vurderer dette som et spennende scenario, men ser også usikkerheten knyttet til gjenoppbygging og utfordringene i forhold til den lange anleggsfasen i sentrum. Samtidig åpner det for etablering av bebyggelse tilpasset dagens behov. Dersom dette alternativet velges, bør det i det videre arbeidet vektlegges vurdering av dimensjonering av betongkulvert og andre forhold som påvirker muligheten for bebyggelse på og tett opptil den underliggende jernbanen.

Indre havn høy

Fylkesrådmannen vurderer stasjonsplasseringen som god, men ikke like sentral som alternativet i Kongegata. En hevet løsning vil gi vesentlig større mulighet for utvikling sammenlignet med dagens løsning. Ny stasjon i Indre havn kan bidra til å flytte tyngdepunktet i sentrum - et sentrum som allerede er under sterkt press. Den visuelle barrieren vil være betydelig for attraktiviteten til området.

Fylkesrådmannen vurderer at Larvik kommune har best forutsetning for å vurdere den beste løsningen for byen og ønsker å støtte kommunens anbefaling når det gjelder valg av alternativ. Larvik kommunes foreløpig uttalelse peker på Kongegata høy som det beste alternativet. Fylkesrådmannen vurderer dette som et modig valg som viser Larvik kommunes store ambisjoner for Larvik sentrum.

Landskapsbilde

Fylkesrådmannen vurderer at Bane NOR har gjort en grundig utredning av temaet landskapsbilde på de to delstrekningene. Strekningene har svært ulik landskapskarakter; Delstrekning Virik – Byskogen består av en større variasjon av landskapstyper og -karakterer enn Byskogen - Kleivertunnelen. På strekningen Byskogen – Kleivertunnelen består landskapet i stor grad av et bymessig og bebygd landskap. Fylkesrådmannen vurderer sistnevnte som en mer krevende strekning å vurdere med hensyn til landskapsbilde. Kompleksiteten kan gi ulike faglige vurderingene av verdisetting av områder, omfang og konklusjon. Konsekvensutredningsmetoden har også sine svakheter når det gjelder å vurdere mer komplekse og urbane områder, særlig fordi det er vanskelig å se for seg utvikling av områdene over tid. Dette er forhold som det er utfordrende å vektlegge i utredningen.

Delstrekning Virik – Byskogen

Fylkesrådmannen vurderer at Bane NOR har gjort en grundig utredning av landskapsbildet på strekningen og stiller seg bak vurderingene av verdi, omfang og konsekvens for temaet. Fylkesrådmannen støtter Bane NORs vurdering av at Stålaker øst-alternativet har minst negative konsekvenser med hensyn til temaet landskapsbilde, og at Verningen-korridoren vil ha størst negative konsekvenser for kulturlandskapet.

Delstrekning Byskogen – Kleivertunnelen

Kongegata-korridorene og Indre havn lav vurderes å ha liten til middels negativ konsekvens, mens Indre havn høy vurderes å ha liten negativ konsekvens. Dette gir følgende rangering:

- Indre havn høy = 1
- Indre havn lav = 2
- Kongegata høy = 3
- Kongegata lav = 3

Fylkesrådmannen vurderer det som vanskelig å forstå rangeringen når samlet konsekvens er lik for tre av alternativene og savner en bedre begrunnelse for rangeringen.

Fylkesrådmannen tolker av konsekvensutredningen for landskapsbilde at usikkerheten rundt gjenoppbygging av sentrum i Kongegata-alternativene har blitt tillagt stor vekt. Dette er en stor usikkerhet som åpenbart vil være negativt for landskapsbildet, men som det i hvor stor grad er vanskelig å forutse. Fylkesrådmannen vurderer imidlertid at selv om områdene korridoren ligger i vil bli endret i stor grad, så vil påvirkningen være svært lokal. Indre havn-alternativene ligger i et mye mer eksponert landskapsrom tilknyttet sjøen. Et stort jernbaneanlegg her, både høy- og lav løsning, vil være visuelt dominerende sammenlignet med dagens situasjon, selv om en ny jernbane vil medføre en opprusting av området. Den visuelle kontakten mellom byen og sjøen vil bli forstyrret. En utnyttelse av arealene under med parkering, næring og annet kan også forsterke barrierevirkningen. På grunn av byens

topografi vil et høyere standpunkt være vel så relevant som fra Storgata. Fylkesrådmannen vurderer utredningen av landskapsbilde på denne delstrekningen som svært komplisert og er åpen for andre tolkninger av verdi og omfang som kanskje ville gitt en annen rangering. Larvik kommunen vurderer Kongegata høy-alternativet som det beste for landskapsbildet. Fylkesrådmannen mener kommunen argumenterer godt for konklusjonen og støtter kommunens synspunkt.

Fylkesrådmannen vurderer også at konsekvensutredningsmetoden har sine svakheter når det gjelder vurdering av landskapsbildet i byer og bebygde områder. Det at stasjonen flyttes i to alternativer og beholdes på samme sted i to, bidrar også til en mer kompleks utredning. Spørsmål om gjenoppbygging og utvikling er i begge alternativene usikre. Det knytter seg nok størst usikkerhet rundt alternativene i Kongegata. Konsekvensutredningsmetoden ivaretar ikke disse usikkerhetene. Fylkesrådmannen vurderer det som vesentlig for byen å stille spørsmål til konklusjonen i utredningen til tross for at Bane NOR har gjort en grundig og faglig godt begrunnet utredning.

Nærmiljø og friluftsliv

Fylkesrådmannen stiller seg i hovedsak bak vurderingene i fagrapporten, samt sakens vurderinger rundt avbøtende og kompenserende tiltak. Utforming av arealer som kan benyttes til lek, rekreasjon og fysisk aktivitet vil detaljplanlegges i påfølgende reguleringsplanprosess når endelig jernbanetrasé er valgt. Det vil imidlertid være viktig å legge opp til gode lokale prosesser for å lykkes i dette arbeidet.

Delstrekning Virik – Byskogen

Fylkesrådmannen støtter vurderingene om at alle korridorene vil ha forholdsvis begrensede negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv på denne strekningen. Det vil uansett være gode muligheter for å legge inn kompenserende tiltak.

Delstrekning Byskogen – Kleivertunnelen

Fylkesrådmannen ser at uansett hvilken traseløsning som velges, vil det på kort sikt gå hardt utover nærmiljøet i og rundt Larvik sentrum. På lengre sikt vil det uansett åpne seg muligheter for fornyelse av byrom og reetablering av viktige funksjoner som kommer nærmiljøet til gode.

Fylkesrådmannen støtter Larvik kommunes vurderinger og synspunkter når det gjelder en underestimering av positive konsekvenser for alternativet i Kongegata. Fjerning av dagens spor og stasjon vil gjøre tilgjengelig store og viktige arealer i Indre havn og Hammerdalen som vil ha stor betydning i nærmiljøet i og rundt Larvik. Den barrieren som jernbanen utgjør i dag vil bli borte, og det vil åpne seg muligheter for å knytte byen og sjøfronten bedre sammen. Disse positive konsekvensene vises i svært liten grad i konsekvensutredningen.

Barn og unge

Fylkeskommunen har det som sitt ansvarsområde å ivareta barn- og unges interesser i planleggingen. Utredninger i planarbeidet så langt omtaler barn og unge i liten grad. Barn- og unges interesser vil imidlertid i stor grad være sammenfallende med forhold knyttet til temaet nærmiljø og friluftsliv. Fylkesrådmannen forutsetter at barn- og unges interesser ivaretas på en god måte i det videre planarbeidet når korridor er valgt. Det bør vies ekstra oppmerksomhet rundt områder som berører barn og unge, som for eksempel skoler, barnehager, idrettsanlegg, bomiljøer og viktig rekreasjonsområder. God informasjonsflyt, medvirkning og involvering er vesentlig for å få til best mulig løsninger for barn og unge.

Kulturminner og kulturmiljø

Kulturarv har siden oppstarten av planarbeidet i 2015 vært tydelig på at det innenfor strekningen Tønsberg – Larvik er tre kulturmiljøer som har usedvanlig høy kulturhistorisk

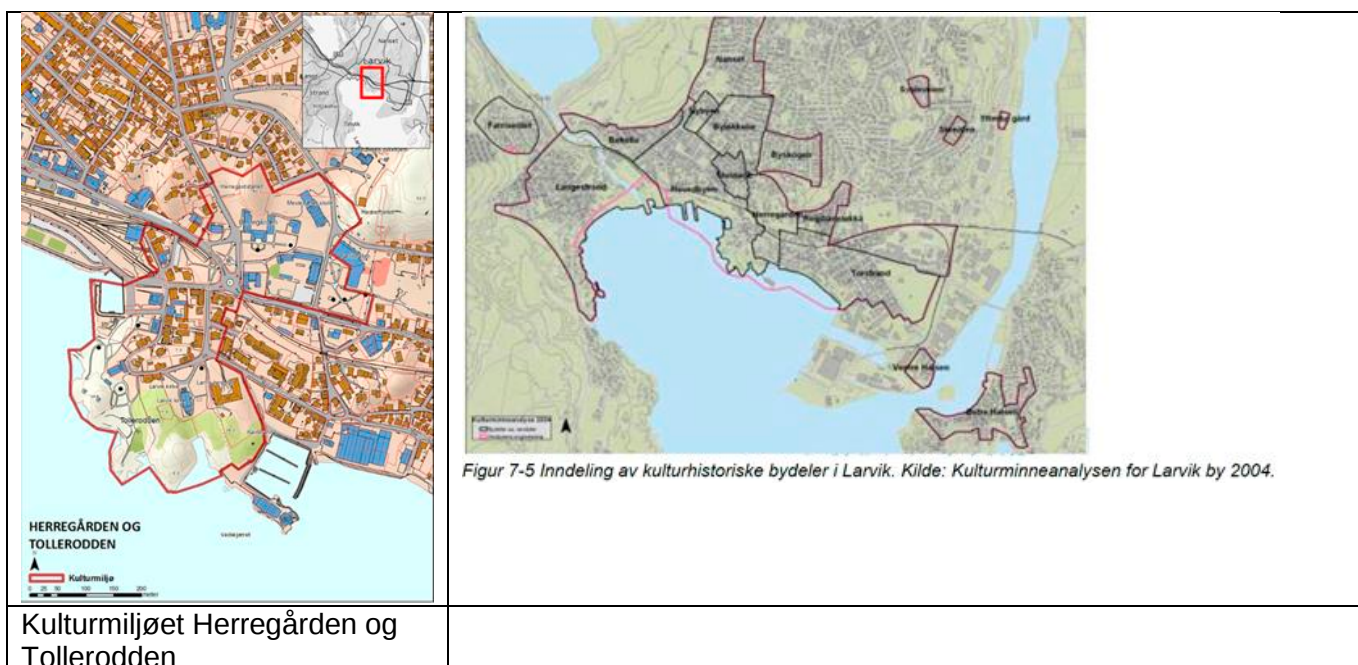
betydning. Dette er Slottsfjellet og middelalderbyen Tønsberg, Gokstadhaugen i Sandefjord og Herregården i Larvik. Inngrep i disse miljøene er ikke faglig akseptabelt. Kulturmiljøet Herregården berøres av Indre havn-korridoren og konsekvensene av dette blir tillagt særlig vekt.

To andre viktige regionale kulturmiljø berøres også av korridoralternativene. Kulturmiljøene er definert ut fra det helhetlige kulturlandskapsrommet og det høye antallet kulturminner med stor tidsdybde. Både Verningen-korridoren og Stålåker-korridoren krysser gjennom nordre del av kulturmiljøet «Jåberg, Istrehågan, Marumdalen, Haugen og Vestad. Stålåker øst berører størst del av kulturmiljøet. Verningen-korridoren kommer i direkte konflikt med sørlige del av kulturmiljøet «Bommestad veiminne». Også dette kulturmiljøet er definert ut fra helhetlig landskapsrom og et høyt antall kulturminner. Forslagene i fagrapporten til avbøtende tiltak innenfor disse kulturmiljøene er gode, og må følges opp i det videre arbeidet.

Fylkesrådmannens vurdering er generelt at konsekvensutredningen er god og tar opp i seg områdets viktigste kulturminner og kulturmiljøer. Fylkesrådmannen stiller seg bak både metodikk og analyse. Det er bra at konsekvenser i anleggsperioden og avbøtende tiltak er vurdert.

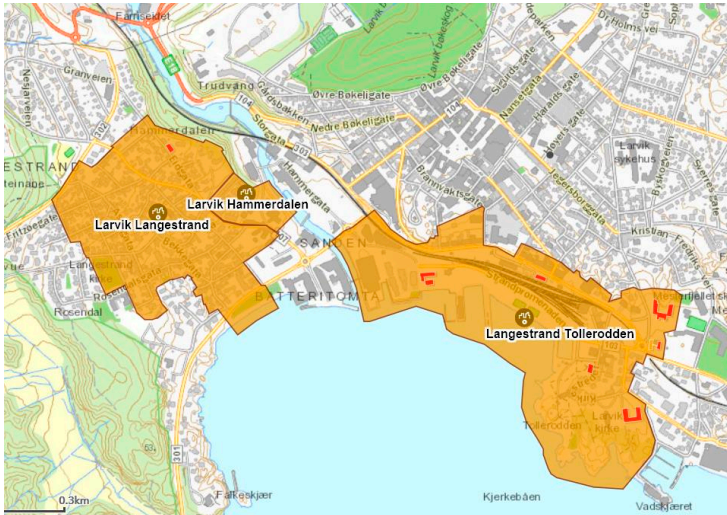
For kulturminnene og kulturmiljøene i Larvik sentrum er begge alternativene svært vanskelige, med dramatiske konsekvenser. Begge alternativene medfører inngrep i viktige kulturmiljø. Kommunedelplanens to alternative trasévalg og stasjonsløsninger går inn i følgende kulturmiljøer:

- *Kongegata-alternativet*: Kulturmiljø 1. Storgata/Steinane og Bøkkerfjellet og 2. Hovedbyen rundt Torget og Bøkelia.
- *Indre havn- alternativet*: Kulturmiljøet Herregården.



Nærføringen til Herregården og Kongeinskripsjonene er alvorlig. Herregården og dets omgivelser er et av Norges viktigste historiske anlegg og har derfor også fått særlig høy verdi i konsekvensutredningen. (Merk at denne verdien kun skal gis kulturminner av internasjonal

verdi). Tunnelutslaget inn mot indre havn vil gå 20 meter fra vegg/muren til Herregården. I tillegg er Storgata og indre havn et nasjonalt viktig kulturmiljø. I Riksantikvarens NB register er Storgata og Herregården/Tollerodden merket som et stort område med nasjonale verdier. Området består av bygninger og gater fra byens opprinnelse tilbake til 1600-tallet og fremover i tid.



Utsnitt fra Riksantikvarens oversikt over kulturmiljø med nasjonal interesse.

For Kongegata-alternativet er det imidlertid omfanget av tiltaket svært dramatisk; ved at man må rive store deler av Larvik sentrum for å gjennomføre utbyggingen. Etablering av en stor stasjon, med lange perronger betyr også å etablere en ny, stor struktur som fullstendig bryter med resten av byen. For å etablere en tunnel som kommer ut i Kongegata, må man bygge denne ovenfra. Dette innebærer at man må rive kvartaler fra omtrent Jegersborggate over Larvik torv og til Kongegata. Dette vil si at tiltaket vil anslagsvis vil berøre 14 bykvartaler og over 30 bygninger registrert som verneverdige av Larvik kommune. Kongegata er i seg selv et svært gammelt veiløp som vil bli stengt og hvor det blir etablert ett nytt jernbaneløp med stasjon som går på tvers av de eksisterende og dels svært gamle bystrukturer.

Konklusjonen i konsekvensutredningen for temaet kulturminner og kulturmiljø er, til tross for at kulturmiljøet Herregården er gitt særlig høy verdi, at løsningen Indre havn høy er det minst alvorlige alternativet. Dette beror på de enorme konsekvensene Kongegata-alternativet medfører.

Begge alternativene i Larvik by medfører omfattende inngrep i byens historiske kulturmiljøer og konsekvensene av dette må i større grad synliggjøres. Dette påpeker også Larvik kommune i sin behandling i kommunestyret (sak 005/19). Det bør arbeides for å finne løsninger som ikke i så høy grad forringer byens kulturmiljø.

Usikkerhetene knyttet til fremtidig bevaring av Herregården når det gjelder Indre havn-alternativet er imidlertid så vidt store at fylkeskommunen varsler innsigelse til dette alternativet. I tillegg til at den nye jernbanetraseen nærmest kommer i veggen på Herregården og tett på Kongeinskripsjonene, vil en ny høy jernbane i indre havn bryte opp det historiske landskapet hvor Storgata bukker seg rundt havna fra Tollerodden til Langestrand. Kontakten mellom disse landskapene med viktig historisk bebyggelse er av nasjonal verdi.

Kommunedelplanen er oversendt Riksantikvaren og deres uttalelse innarbeides i fylkeskommunens uttalelse, slik at kulturminnevernet gir en samlet uttalelse. Riksantikvaren sier bla følgende i sin høringsuttalelse (datert 08.02.2019):

Planalternativet Indre Havn er opprettholdt i kommunedelplan for nytt dobbeltspor mellom Stokke og Larvik. Alternativet går i tunell gjennom Mesterfjellet, og kommer ut i dagen ved Herregården i Larvik. Den vedtaksfredete Herregården og det forskriftsfredete Larvik fengsel er sammen med Riksantikvarens NB! - område «Tollerodden» nasjonalt viktige kulturminner og kulturmiljø som ikke må forringes ved jernbaneutbygging i umiddelbar nærhet. Riksantikvaren kan vanskelig se at planalternativet lar seg løse uten vesentlige negative konsekvenser for de nasjonale kulturminneinteressene knyttet til spesielt Herregården og miljøet rundt denne. Fagrapporten peker også på setningsskader på Herregården som konsekvens av det foreslåtte anlegget. Det vises for øvrig til innspill til planprogrammet datert 10.03.2017.

Den 10.03.2017 anbefalte Riksantikvaren at indre havn ble tatt ut fra den videre planleggingen og ba fylkeskommunen om å fremme innsigelse til denne korridoren som ville forringe de nasjonale kulturminneinteressene knyttet til miljøet ved Herregården i Larvik.

Oppfølging av kommunedelplanen

Fylkesrådmannen forutsetter at avbøtende tiltak følges opp på reguleringsplannivå. I utredningen anbefales også at det utarbeides en skjøtsels- og tilretteleggingsplan for berørte kulturminner og dette vil være nyttig for å sikre kulturminnene i driftsfasen. I tillegg må det utarbeides en plan for sikring av kulturminner i anleggsfasen. Vi forutsetter også at flytting av verneverdige bygninger følges opp i neste plannivå.

Fylkesrådmannen gjentar sitt innspill til planprogrammet når det gjelder etterbruk av eksisterende jernbanespor med tilhørende kulturminner. Dagens jernbane er fra 1881 og jernbanelinja/ Grevskapsbanen er et kulturminne i seg selv. Vi anser at Bane NOR må utarbeide en helhetlig plan for etterbruken av Grevskapsbanen. Et grep kan være å bevare deler som et historisk togtilbud med gamle vogner gjennom et flott landskap. Fylkesrådmannens erfaring er at dagens jernbanes verdi som kulturminne ofte overses når etterbruken skal avgjøres. Etterbruken bør tidlig inn en helhetlig plan. Fylkesrådmannen samarbeider gjerne med Bane NOR om dette.

Naturressurser

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

Fjerning av gammelt jernbanespor er ikke vurdert som avbøtende tiltak i rapporten. Det er heller ikke sett på muligheter for oppdyrking og massedeponi som kan bli til dyrka mark. Med nye krav til å redusere nedbygging av dyrka og dyrkbar mark vurderes det som en stor svakhet at det ikke er vurdert potensialet for avbøtende tiltak allerede på dette planstadiet. En enkel analyse viser at det å tilbakeføre gammelt spor der det allerede er dyrket mark på begge sider av sporet, kan bidra med ca. 100 dekar dyrka mark. Samferdselsjordskifte vil også være et nødvendig tiltak ved en slik utbygging.

RPBA har en plussmålsetting for matjord. For å oppnå et så godt matjordregnskap som mulig ved denne utbyggingen, er avklaring av etterbruk på eksisterende bane avgjørende. Det viser seg vanskelig, nesten umulig å koordinere en god plan for flytting av matjord fra ny bane til gammel bane når etterbruken ikke er avklart tidlig. Av den grunn bør plan for etterbruk gå parallelt eller i fase før reguleringsplan av ny bane, jf. også foreslått retningslinje om massehåndtering. Det viser seg ikke tilstrekkelig at dette står som en retningslinje under

naturressurser. Gode avbøtende tiltak på denne parsellen vil være viktigere enn forskjellen i beslag av dyrka og dyrkbar mark i de alternative korridorene.

Planbestemmelser og retningslinjer

På bakgrunn av skjerpede nasjonale og regionale føringer for nedbygging av matjord skal det under generelle bestemmelser tas inn følgende bestemmelser, jf. veileder til matjordplan:

- *Ved beslag av dyrka eller dyrkbar mark skal kompenserende tiltak være en del av videre planarbeid.*
- *Plan for flytting og bruk av matjord skal følge som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan.*
- *Eget planarbeid for eksisterende spor skal senest gjøres parallelt med videre planarbeid for ny bane.*

Larvikittressursene

Fylkesrådmannen mener at konsekvenser for naturressursen Larvikitt er underkommunisert i fagrapporten. Ny jernbanetrase på delstrekningen mellom Virik og Byskogen (Larvik) vil gå gjennom områder med larvikittbrudd i drift og larvikittressurser for framtidig drift.

Larvikittindustrien, Larvik kommune, Regiongeologen og NGU har tidligere gitt klart uttrykk ovenfor Bane NOR at traseen kalt Verningen muligens vil berøre framtidig utvinnbare larvikittressurser, mens de to Stålaker-traseene begge vil krysse over larvikittressurser som er i drift (Stålakerbruddet) og som er kartlagt for framtidig drift (Gjerstadsbogen).

Bane NORs behandling av larvikittressursene i planbeskrivelsen er ikke det en skulle forvente for en trase som skal legges gjennom ett av Norges viktigste bergverksdistrikter. Det er uheldig at det i tabellene der konsekvenser veies opp mot hverandre for de ulike trasealternativene, ikke står skrevet noe om larvikittressursene / larvikittindustrien. Dette er ressurser som er enkelt økonomisk kvantifiserbare. Mye kan tyde på at Bane NOR ikke har tatt høyde for betydningen av larvikittressursene, noe som kan ha meget alvorlige konsekvenser for framtidig larvikittindustri, verdiskapning i Vestfold og arbeidsplasser i regionen. Bane NOR bes derfor om en ekstra utredning som vil bli en del konsekvensutredningen før endelig behandling av planen, der larvikittressursene og larvikittindustrien behandles på lik linje med andre tema. Denne utredningen må bl.a. inneholde:

- Korrekte verdissetinger av larvikittressurser i både Verningen-korridoren og Stålaker-korridorene.
- Korrekte sikkerhetsavstander mellom jernbane og steinbrudd i drift. Dette har direkte implikasjoner for hvor store arealer - og derved larvikittressurser - som vil båndlegges.
- Verdisetting, i kroner og samfunnsøkonomisk perspektiv, for konsekvensene av å bygge ned larvikittressursene.

Næring

Å få på plass dobbeltsporet jernbane så raskt som mulig er viktig for Vestfold og Telemark som et attraktivt bo og arbeidsmarked. Økt frekvens og kortere reisetid på jernbanen vil være vesentlig for næringslivet. For denne banestrekningen er det helt avgjørende at det sikres framtidig banetilknytning for Larvik Havn. Med ny stasjon i byen vil det værere viktig at Larvik kommune er næringsoffensive i sin arealpolitikk rundt bruken av stasjonsnære arealer.

Veg og trafikk

Flere veger må legges om permanent eller i anleggsfasen som følge av nytt dobbeltspor. Under følger en oversikt som Fylkesrådmannen anser som førende for Bane NOR sitt videre arbeid med reguleringsplanen.

Veinr.	Navn	ÅDT	Kommentarer
Verningen-korridoren			
166	Skallebergveien	1000	I ny kulvert må det settes av tilstrekkelig areal til fremtidig 2-felts vei og 1-sidig anlegg for myke trafikanter. Skallebergveien har omkjøringsmuligheter og kan derfor stenges i anleggsperioden. Dette forutsetter at den kommunale Jåbergveien ikke stenges samtidig.
163	Håkestadveien	800	Ny bru må etableres med 2-feltsvei og fortau på 1,5 meter.
163/169	Håketadveien/ Gamle Ravei	800/1900	Med stor andel anleggstrafikk på fv. 163 og fv. 169, må det vurderes ny vei rundt Verningen.
162	Rauanveien	600	Rauanveien er lite egnet for anleggstrafikk, og må oppgraderes ved bruk i anleggsperioden. Ny bru må etableres med 2-feltsvei og fortau på 1,5 meter.
Stålaker-korridoren Vest			
166	Skallebergveien	1000	I ny kulvert må det settes av tilstrekkelig areal til fremtidig 2-feltsvei og 1-sidig anlegg for myke trafikanter. Skallebergveien har omkjøringsmuligheter og kan derfor stenges i anleggsperioden. Dette forutsetter at den kommunale Jåbergveien ikke stenges samtidig
163	Håkestadveien	1100	Ny bru må etableres med 2-feltsvei og fortau på 1,5 meter. Håkestadveien bør ikke stenges i anleggsperioden da det er få omkjøringsveier.
110	Yttersjøveien	4000	Kan stenges i anleggsperioden da det fins omkjøringsveier.
Stålaker-korridoren Øst			
166	Skallebergveien	1000	Ny bru må etableres med 2-feltsvei og fortau på 1,5 meter. Skallebergveien har omkjøringsmuligheter og kan derfor stenges i anleggsperioden. Dette forutsetter at den kommunale Jåbergveien ikke stenges samtidig.
163	Håkestadveien	1100	Ny bru må etableres med 2-feltsvei og fortau på 1,5 meter. Håkestadveien bør ikke stenges i anleggsperioden da det er få omkjøringsveier.
Kongegata-korridoren			
112	Jegersborggata	3200	De ulike gatene i Larvik sentrum blir ulikt berørt av utbygging i Kongegata. Anleggsperioden og driftsfasen må gjennom en omfattende planleggingsprosess for å få lagt til rette for
115	Prinsegata	4000	

104	Nansetgata	7000	gode og sikre trafikkstrømmer. Storgata og Brunlanesveien skal til enhver tid ha 2-veis trafikk og tilbud til myke trafikanter i anleggsperioden. Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen vil i samarbeid med Bane NOR og den lokale planmyndighetene bidra inn i tilleggsutredningene for konsekvensene av endringen i trafikkbildet i Larvik.
105	Bøkkerveien	1600	
106	Kongegata	4000	
303	Storgata	13500	
302	Brunlanesveien	6600	
Indre Havn-korridoren			
303	Storgata	13500	Storgata, Stavernsveien og Brunlanesveien skal til enhver tid ha 2-veis trafikk og tilbud til myke trafikanter i anleggsperioden. Nytt dobbeltspor krysser over Stavernsveien. Det må under brua settes av plass til 4-felts vei og 2-sidig løsninger for myke trafikanter. Vestfold fylkeskommune og Statens vegvesen vil i samarbeid med Bane NOR og de lokale planmyndighetene bidra inn i tilleggsutredningene for konsekvensene av endringen i trafikkbildet i Larvik.
301	Stavernsveien	14000	
302	Brunlanesveien	6600	

Andre bemerkninger til planforslaget

De to korridorene skiller seg fra hverandre når det gjelder prissatte konsekvenser. Kongegata høy-alternativet er i underkant av 1 mrd. dyrere enn Indre havn høy-alternativet. Nytten av Kongegata høy er imidlertid større på grunn av noe kortere reisetid. Dette vil gi spesielt utslag for fremtidige, gjennomgående fjerntog. Ut i fra et regionalt perspektiv, kommer derfor Kongegata best ut med tanke på konkurransekraften til jernbanen.

Fylkesrådmannen mener det er uheldig at Kongegata-alternativet vil være dårligere enn dagens lokalisering med hensyn til bussbetjening. Bane NOR peker på at topografi og vegnett i Larvik gjør at ruter fra vest og øst ikke kan betjene både en stasjon i Kongegata og bussterminalen i sentrumskjernen uten at bussene må kjøre en stor omvei for å nå begge. Det vil også være lang gangavstand fra utgang mot nord til nærmeste bussholdeplass, som vil være bussterminalen. Dette gjør at Kongegata kommer dårligere ut enn Indre havn med tanke på muligheten for et samordnet kollektivknutepunkt. I det videre planarbeidet bør man se på hvordan man i større grad kan knytte buss og tog sammen på en god måte.

Fylkesrådmannen ser Bane NOR anslår at en utbygging i Indre havn-korridoren vil innebære en 12 – 14 måneders stenging av banen. Dette anses som en svært uheldig konsekvens av dette alternativet. Fylkesrådmannen vil anmode Bane NOR å se på tiltak som kan forkorte en slik stenging, og at eventuelle ekstra kostnader med dette veies opp mot det markeds- og velferdstapet en lang stenging vil innebære for Vestfoldbanen som helhet.



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201506384-91
Saksbehandler Marit Synnes Lindseth

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019	12.03.2019	23/19

Høringsuttalelse - kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Sandefjord - Larvik

Sammendrag

Larvik kommune har oversendt forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning fra InteCity strekningen Sandefjord (Virik) – Larvik. Høringsfristen er 15. mars. I planarbeidet er det utredet følgende korridorer på strekningen: Verningen-korridoren og Stålaker-korridoren med to alternativer (øst og vest) fra Virik til Byskogen, og Kongegata-korridoren og Indre havn-korridoren fra Byskogen til Kleivertunnelen. Korridorene er vurdert og sammenliknet med tanke på både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Larvik kommunes foreløpige vurdering er at kombinasjonen Kongegata høy med Stålaker øst er det mest relevante alternativet å anbefale. Bane NOR har i sin utredning anbefalt Indre havn høy med Stålaker vest alternativet. Larvik kommune har lagt samtlige korridorer ut på høring.

Fylkesrådmannens innstilling

Innsigelse:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, begrunnet i hensynet til nasjonale og vesentlige regionale kulturminneinteresser og krav til ivaretagelse av disse, slik det følger av Nasjonale forventinger av 12.06.2015 samt Rundskriv T-2/16, fremmer Vestfold fylkeskommune innsigelse til Indre havn alternativene, både høy og lav.

Merknader:

1. Vestfold fylkeskommune vurderer at Larvik kommune har best forutsetning for å vurdere den beste løsningen for byen, og ønsker å støtte kommunens anbefaling når det gjelder valg av Kongegata høy som det foretrukne alternativet.
2. Vestfold fylkeskommune vil anmode Bane NOR å se på tiltak som kan forkorte en stenging av banen dersom Indre havn alternativet skulle bli valgt, og at eventuelle ekstra kostnader med dette må veies opp mot det velferds- og markedstapet en lang stenging vil innebære for Vestfoldbanen som helhet.
3. Bane NOR bes om å utarbeide en tilleggsutredning vedrørende konsekvenser for larvikitressursene og larvikittindustrien som en del av konsekvensutredningen før endelig behandling av planen.
4. Vestfold fylkeskommune anmoder om god lokal medvirkning vedrørende avbøtende og kompensierende tiltak for nærmiljø og friluftsliv i det videre planarbeidet. Dette for å sikre områdenes funksjon som viktige nærmiljø- og friluftslivsområder.

5. De positive konsekvensene av å fjerne dagens spor og stasjon må i større grad vektas for alternativene i Kongegata.
6. Det forutsettes at avbøtende tiltak knyttet til kulturminner og kulturmiljøer følges opp på reguleringsplannivå. I tillegg til at det utarbeides en skjøtsels- og tilretteleggingsplan for berørte kulturminner, må det utarbeides en plan for sikring av kulturminner i anleggsfasen. Det forutsettes at flytting av verneverdige bygninger følges opp i kommende reguleringsplan. *Fylkeskommunen forbeholder seg retten til å varsle innsigelse på senere planstadium dersom dette ikke følges opp.*
7. På bakgrunn av skjerpede nasjonale og regionale føringer for nedbygging av matjord skal det under generelle bestemmelser tas inn følgende bestemmelser, jf. veileder til matjordplan:
 - a) *Ved beslag av dyrka eller dyrkbar mark skal kompensierende tiltak være en del av videre planarbeid.*
 - b) *Plan for flytting og bruk av matjord skal følge som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan.*
 - c) *Eget planarbeid for eksisterende spor skal senest gjøres parallelt med videre planarbeid for ny bane.*
8. Vestfold fylkeskommune forutsetter at Statens vegvesens innspill til nødvendige veg- og trafikktiltak følges opp i videre planarbeid.

Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019 har behandlet saken i møte 12.03.2019 sak 23/19

Møtebehandling

Knut Anvik (FRP) fremmet følgende forslag:

Alternativt forslag til Innsigelse; -endres til merknad

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, begrunnet i hensynet til nasjonale og vesentlige regionale kulturminneinteresser og krav til ivaretagelse av disse, slik det følger av Nasjonale forventinger av 12.06.2015 samt Rundskriv T-2/16, fremmer Vestfold fylkeskommune merknader til Indre havn alternativene, både høy og lav, og Kongegata høy og lav med bakgrunn i omfattende endring av bybilde, fjerning av historisk viktig bebyggelse i Larvik sentrum.

Alternativ til merknad 1. i innstillingen (nytt pkt. 2)

Vestfold fylkeskommune ber Bane NOR ta en ny vurdering og tolkning av Stortingets vedtak om «Sentrumsnær stasjons plassering; se til forslag i stasjonsplassering i Sandefjord». Bane NOR bes å utrede alternativ med en stasjonsplassering øst/nord for byen; i aksene Rv 40 Elveveien. De fremlagte alternativene til Bane Nor vil ha så store negative konsekvenser for Larvik by, -og kan på ingen måte tjene befolkningen. Larvik kommune er Vestfold største kommune, målt i areal, kommunen består av 2 byer, og et 10 talls bo-områder.

Alternativ til merknad 3. i innstillingen (nytt pkt 4)

Vestfold fylkeskommune ber Bane NOR å velge Verningen korridoren. Dette med bakgrunn anbefaling fra vår Regiongeolog, -og innsigelse fra Direktoratet for mineralforvaltning. Begge anbefaler dette som gir minst negative konsekvenser for Larvikitressurser, og sikre at tilgjengelige ressurser ikke blir nedbygget. Vestfold fylkeskommune kan ikke se at de fremlagte økonomiske besparelser ved et valg av

Verningen korridoren; -kan forsvare, det å redusere muligheten for Vestfold-samfunnet til å ta ut de unike Larvikitressurser, som økonomisk langt overgår, de økonomisk konsekvenser, som ligger i saken.

Nytt punkt 9, merknad (nytt pkt 10)

Vestfold fylkeskommune forutsetter at alle alternativer muliggjør tilknytning av jernbanespor til Larvik Havn, for å kunne ha mulighet til å overføre gods fra sjø til bane. Dette skal gi mulighet for en samlet og fremtidsrettet løsning for godshåndtering i Larvik og skal bidra til optimalisert godstransport på sjø, vei og bane i tråd med intensjonene i «Godsstrategi for jernbanen 2016-2029», Nasjonal Transportplan 2018-2029» og «Godskonsept Vestfold/Telemark – Rapport fase 1» der Larvik havn spiller en sentral rolle i den regionale løsningen sett i sammenheng med godshåndteringen både på Østlandet, nasjonalt og internasjonalt.»

Jan Birger Løken (H) fremmet følgende forslag:

Alternativ til merknad 2. i innstillingen

Bane Nor bør i ethvert tilfelle se på tiltak som kan forkorte stenging av banen. Eventuelle ekstra kostnader må veies mot det velferds- og markedstapet en lang stenging vil innebære for Vestfoldbanen som helhet.

Alternativ til merknad 3. i innstillingen

Vestfold fylkeskommune ser med bekymring på at betydelige naturressurser innen steinindustri kan gå tapt ved valg av Stålakerkorridoren.

Bane Nor bes om å medvirke til at det blir utarbeidet en uavhengig tilleggsvurdering der følgende temaer analyseres ved valg av Stålakerkorridoren:

- Verdifastsettelse av ikke-utnyttbare larvikitressurser
- Økonomiske konsekvenser for larvikittindustrien
- Ringvirkningene for lokalt næringsliv og lokalsamfunnet for øvrig.

Janne Ekmann (A) fremmet følgende forslag:

Ny merknad 6

De negative konsekvensene med Kongegata må tas mere med i behandlingen videre.

Votering

Innsigelsen pkt 1 i fylkesrådmannens innstilling ble vedtatt med 5 stemmer (H 3, V 1, KRF 1) mot 4 stemmer (FRP 1, A 3) avgitt for Knut Anviks forslag, som falt.

Merknader:

Fylkesrådmannens innstilling pkt 1 ble vedtatt med 8 stemmer (H 3, V 1, A 3, KRF 1) mot 1 stemmer (FRP) avgitt for Knut Anviks forslag, som falt.

Jan Birger Løkens alternative forslag til pkt 2 ble enstemmig vedtatt.

Fylkesrådmannens innstilling pkt 3 fikk ingen stemmer og falt. Jan Birger Løkens forslag ble vedtatt med 5 stemmer (H 3, V 1, KRF 1) mot 4 stemmer (FRP 1, A 3) avgitt for Knut Anviks forslag, som falt.

Fylkesrådmannens innstilling pkt 4 – 8 ble enstemmig vedtatt.

Knut Anviks forslag til nytt pkt 9 ble enstemmig vedtatt.

Janne Ekmanns forslag til nytt pkt 6 ble vedtatt med 6 stemmer (H 1 (Lene Lauritsen Kjølner), FRP 1, V 1, A 3) mot 3 stemmer (H 2, KRF 1)

Vedtak

Innsigelse:

1. Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4, begrunnet i hensynet til nasjonale og vesentlige regionale kulturminneinteresser og krav til ivaretagelse av disse, slik det følger av Nasjonale forventinger av 12.06.2015 samt Rundskriv T-2/16, fremmer Vestfold fylkeskommune innsigelse til Indre havn alternativene, både høy og lav.

Merknader:

1. Vestfold fylkeskommune vurderer at Larvik kommune har best forutsetning for å vurdere den beste løsningen for byen, og ønsker å støtte kommunens anbefaling når det gjelder valg av Kongegata høy som det foretrukne alternativet.
2. Bane Nor bør i ethvert tilfelle se på tiltak som kan forkorte stenging av banen. Eventuelle ekstra kostnader må veies mot det velferds- og markedstapet en lang stenging vil innebære for Vestfoldbanen som helhet.
3. Vestfold fylkeskommune ser med bekymring på at betydelige naturressurser innen steinindustri kan gå tapt ved valg av Stålakerkorridoren.

Bane Nor bes om å medvirke til at det blir utarbeidet en uavhengig tilleggsvurdering der følgende temaer analyseres ved valg av Stålakerkorridoren:

- Verdifastsettelse av ikke-utnyttbare larvikitressurser
 - Økonomiske konsekvenser for larvikittindustrien
 - Ringvirkningene for lokalt næringsliv og lokalsamfunnet for øvrig
4. Vestfold fylkeskommune anmoder om god lokal medvirkning vedrørende avbøtende og kompensierende tiltak for nærmiljø og friluftsliv i det videre planarbeidet. Dette for å sikre områdenes funksjon som viktige nærmiljø- og friluftslivsområder.
 5. De positive konsekvensene av å fjerne dagens spor og stasjon må i større grad vektas for alternativene i Kongegata.
 6. De negative konsekvensene med Kongegata må tas mere med i behandlingen videre.
 7. Det forutsettes at avbøtende tiltak knyttet til kulturminner og kulturmiljøer følges opp på reguleringsplannivå. I tillegg til at det utarbeides en skjøtsels- og tilretteleggingsplan for berørte kulturminner, må det utarbeides en plan for sikring av kulturminner i anleggsfasen. Det forutsettes at flytting av verneverdige bygninger følges opp i kommende reguleringsplan. *Fylkeskommunen forbeholder seg retten til å varsle innsigelse på senere planstadium dersom dette ikke følges opp.*
 8. På bakgrunn av skjerpede nasjonale og regionale føringer for nedbygging av matjord skal det under generelle bestemmelser tas inn følgende bestemmelser, jf. veileder til matjordplan:

- a) *Ved beslag av dyrka eller dyrkbar mark skal kompensierende tiltak være en del av videre planarbeid.*
 - b) *Plan for flytting og bruk av matjord skal følge som en del av høringsgrunnlaget ved offentlig ettersyn av reguleringsplan.*
 - c) *Eget planarbeid for eksisterende spor skal senest gjøres parallelt med videre planarbeid for ny bane.*
9. Vestfold fylkeskommune forutsetter at Statens vegvesens innspill til nødvendige veg- og trafikktiltak følges opp i videre planarbeid.
10. Vestfold fylkeskommune forutsetter at alle alternativer muliggjør tilknytning av jernbanespor til Larvik Havn, for å kunne ha mulighet til å overføre gods fra sjø til bane. Dette skal gi mulighet for en samlet og fremtidsrettet løsning for godshåndtering i Larvik og skal bidra til optimalisert godstransport på sjø, vei og bane i tråd med intensjonene i «Godsstrategi for jernbanen 2016-2029», Nasjonal Transportplan 2018-2029» og «Godskonsept Vestfold/Telemark – Rapport fase 1» der Larvik havn spiller en sentral rolle i den regionale løsningen sett i sammenheng med godshåndteringen både på Østlandet, nasjonalt og internasjonalt.



KYSTVERKET

Sørøst

Larvik kommune
Postboks 2020
3255 LARVIK

Deres ref.:
18/18573 og
19/6211

Vår ref.:
2016/1601-22

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Tanya Boye Worsley

Dato:
11.03.2019

Høringsuttalelse - Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke - Larvik - Larvik kommune - Vestfold fylke

Vi viser til brev av 18. januar 2019 vedrørende høring av forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik i Larvik kommune.

Planarbeidet er en del av InterCity-satsingen som skal utvikle et godt og raskt togtilbud mellom byene på Østlandet på en moderne og miljøvennlig måte. Formålet med planarbeidet er å velge ut og båndlegge en korridor for videre planlegging av dobbeltsporet mellom Stokke og Larvik.

Tilrettelegging for sjøtransport og overføring av gods fra vei til sjø/bane står sentralt i norsk transportpolitikk. Muligheten for jernbanetilknytning mellom nytt dobbeltspor og Larvik havn er vurdert gjennom en egen temarapport, men ikke en del av kommunedelplanen.

Temarapporten viser at det er mulig å få til en havnetilknytning for alle stasjonsalternativene. Kystverket Sørøst finner det positivt at kommunedelplanen ivaretar muligheten for etablering av jernbanetilknytning til havna.

Korridorene som er utredet medfører kryssing av Lågen og Farriselva. Vi minner om at etablering av broer innenfor havne- og farvannslovens virkeområde krever tillatelse av Kystverket, jf. Forskrift om tiltak som krever tillatelse av Kystverket.

Med hilsen

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Fiskeridirektoratet

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Postboks 185 Sentrum

Postboks 2076

5804

3103

BERGEN

TØNSBERG

Region Kystverket Sørøst

Sentral postadresse:

Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett:

www.kystverket.no

E-post:

post@kystverket.no

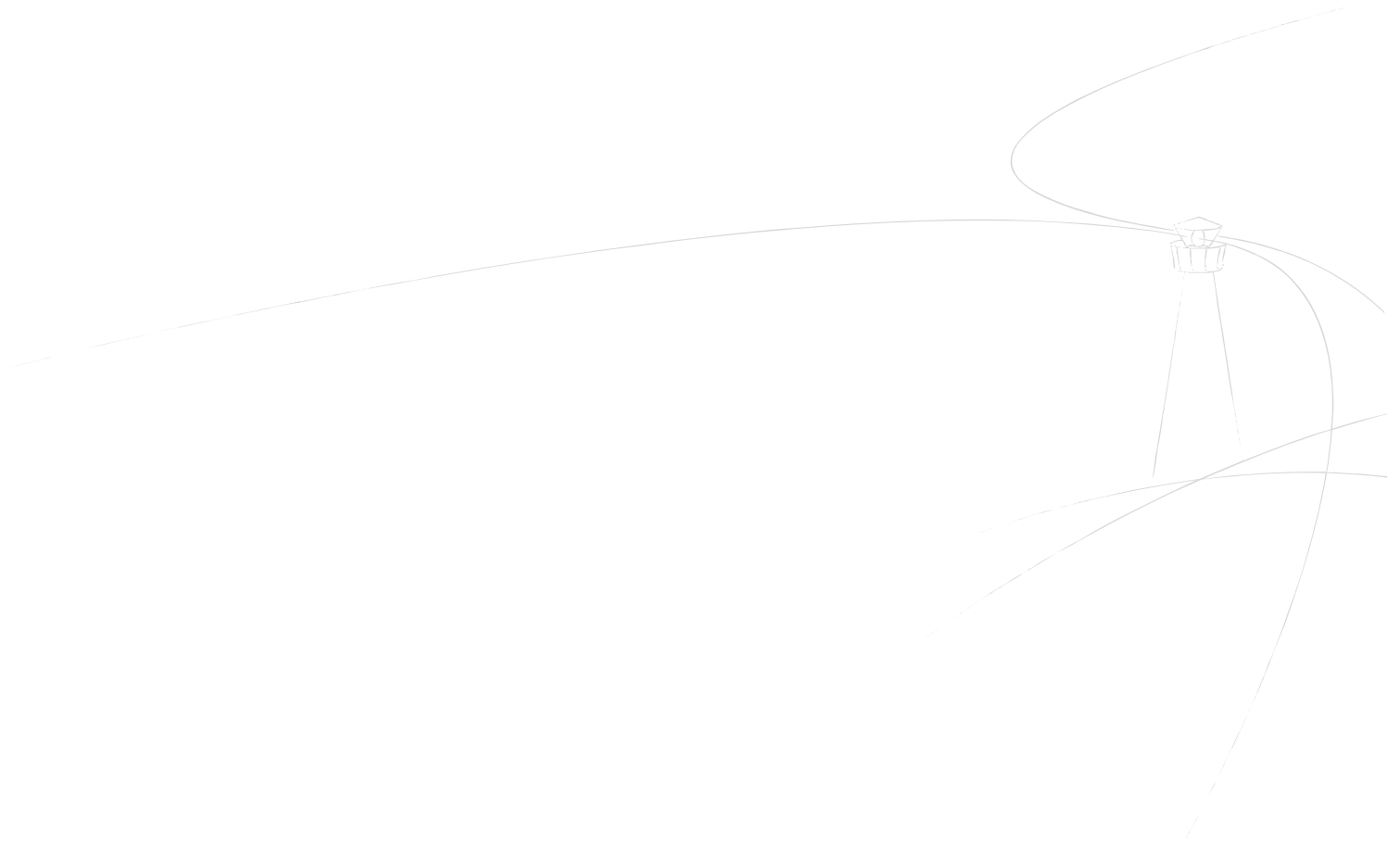
For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.:

NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson



Fra: Anne-Gro Ahnstrøm <Anne-Gro.Ahnstrom@t-fk.no>
Sendt: torsdag 14. mars 2019 12.58
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Arkivsaks id: 18/18573 - Høring Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningem Stokke-Larvik
Vedlegg: Saksprotokoll HS, 11032019, Sak 16-19, Høringsuttale Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing Stokke-Larvi....pdf
Kategorier: Rød kategori

Melding om førebels vedtak

Hovudutval for samferdsel i Telemark fylkeskommune handsama fråsegn om slik sak i møte 11. mars 2019, sak 16/19. Sidan frist for fråsegn er sett til 15. mars 2019 vert protokoll frå møtet i hovudutvalet send over, med atterhald om endeleg handsaming i fylkesutvalet 2. april 2019.

Med helsing
Anne-Gro Ahnstrøm
Telemark fylkeskommune
rådgjevar, avd. for samferdsel og regional utvikling
Tlf.: 917 38 863



Med vennlig hilsen

Anne-Gro Ahnstrøm
Rådgiver / Stab - samferdsel og regional utvikling
T: +4735917449 / M: +4791738863
www.telemark.no / [facebook](https://www.facebook.com/telemark)





Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 17/04104
Arkivkode
Sakshandsamar Jorid Heie Sætre

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Hovudutval for samferdsel	11.03.2019	16/19
2 Fylkesutvalet	02.04.2019	

Høyringsuttale Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing Stokke-Larvik. høring og offentlig ettersyn Larvik kommune.

Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 11.03.2019 sak 16/19

Møtehandsaming

Representanten Edvard Mæland (H) fremma følgjande tilleggsforslag:

Ny linje 2

Telemark fylkeskommune ber Bane Nor gjennomføre ei fornya vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane ved val av Stålertraseen.

Representanten Birger Hovden (Ap) fremma følgjande tilleggsforslag på vegne av Ap, KrF og Rødt:

Det må legges til rette for spor til Havna i Larvik.

Votering

Fylkesrådmannens forslag med Forslag frå Mæland og Hovden blei samrøystes vedtatt.

Vedtak

Telemark fylkeskommune si vurdering er at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best føresetnad for å vurdere beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik.

Telemark fylkeskommune ber Bane Nor gjennomføre ei fornya vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane ved val av Stålertraseen.

Det viktigaste for Telemark fylkeskommune er at ein raskt kan kome vidare i planlegging og utbygging slik at måla i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 vert oppfylt.

Det må legges til rette for spor til Havna i Larvik.



Larvik kommune
Postboks 2020
3255 LARVIK

Saksbehandler, innvalgstelefon
Fred-Ivar Syrstad, 33371156

Samordning av statlige innsigelser - Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning - høring og offentlig ettersyn - Larvik kommune

Det vises til forslag til kommunedelplan sendt på høring 18. januar 2019.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet informerte i brev av 22. desember 2017 om at fylkesmannens samordning av statlige innsigelser er gjort til en fast ordning for hele landet. Departementet har gitt føringer som går ut på at fylkesmannen kan avskjære innsigelser som:

- ikke er begrunnet i nasjonale eller vesentlige regionale interesser, jfr. pbl. § 5-4 første ledd
- er fremmet etter høringsfristen, jfr. pbl. § 5-4 siste ledd
- har vært eller kunne vært fremmet tidligere, jfr. pbl. § 5-5 første ledd
- er fremmet uten at statsetatene har deltatt i planprosessen, jfr. pbl. § 5-5 siste ledd
- er motstridende og hindrer kommunen i å fatte planvedtak

Saken gjelder

Saken gjelder kommunedelplan med konsekvensutredning for ny Vestfoldbane i Larvik kommune. Det er lagt ut flere alternative korridorer til offentlig ettersyn.

Fylkesmannens kompetanse

Fylkesmannen har fått et delt ansvar i innsigelsessaker. Fylkesmannen som fagmyndighet skal påse at planer ikke er i strid med nasjonale og viktige regionale interesser innen miljøvern, landbruk, samfunnsikkerhet, helse og sosial og barn og unges interesser, mens Fylkesmannen som samordningsmyndighet skal påse at innsigelser også fra øvrige statlige fagetater er tydelig forankret i lov, forskrift eller retningslinje. Fylkesmannen skal foreta en samlet vurdering av alle innsigelsene og ta stilling til hvilke som skal fremmes. Det er den enkelte fagetaten som har myndighet til å fremme innsigelsen, men Fylkesmannen har myndighet til å avskjære den.

I dette brevet opptrer Fylkesmannen som samordningsmyndighet.



Det er fremmet innsigelser fra Bane NOR og Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard.

Samordning av innsigelser

Bane NOR har fremmet innsigelse til Vervingenkorridoren og Kongegata med lav løsning. Direktoratet for mineralforvaltning har fremmet innsigelse til Stålakerkorridorene.

Det betyr at det for en del av strekningen i Larvik kommune, foreligger innsigelse til samtlige alternativer.

Innsigelsene fra begge instanser er fremmet innen høringsfristen, kunne ikke vært fremmet tidligere og er fremmet av en statsetat som har deltatt i planprosessen. Innsigelsene hindrer kommunen i å fatte planvedtak.

Innsigelsene fra Bane NOR

Bane NOR viser til rundskriv T-2/9 om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov, der det heter at planer som er i motstrid med eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS1-systemet, gir grunnlag for å fremme innsigelse.

Kongegata lav løsning er ca. 1440 millioner kroner dyrere enn Kongegata høy løsning. I følge Bane NOR vil ikke fordelene ved lav løsning veie opp for de ekstra kostnadene og de økte ulempene i anleggsfasen.

Vervingenkorridoren er ca. 400 millioner kroner dyrere i investeringskostnader enn Stålåkerkorridoren øst og ca. 270 millioner kroner dyrere enn Stålåkerkorridoren vest. Korridoren har større negative konsekvenser for ikke-prissatte temaer enn Stålåkerkorridorene. Det er ifølge Bane NOR få fordeler med korridoren, og de er ikke tilstrekkelige til å veie opp for ulempene og de økte kostnadene.

Innsigelsen fra Direktoratet for mineralforvaltning

Direktoratet viser til Prop. 1S (2018-19), der det vises til at Norge har betydelige mineralressurser og at regjeringen vil legge til rette for vekst i mineralnæringen. Direktoratet viser videre til «Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging», vedtatt ved kgl. resolusjon av 12. juni 2015. Det vises bl.a. til at det er viktig å sikre tilgjengeligheten til gode mineralressurser for fremtiden, og at båndlegging av registrerte mineralressurser bør unngås.

Stålakerkorridorene vil slik Direktoratet vurderer det, være til hinder for fremtidig utnyttelse av svært viktige mineralske ressurser fra internasjonalt anerkjente larvikittforekomster. Direktoratet stiller spørsmål ved konsekvensutredningen for mineralressursene, og er faglig uenig i blant annet sikkerhetsavstanden fra steinbrudd til ny jernbane.

Fylkesmannens vurdering

Fylkesmannen har ikke funnet grunn til å avskjære innsigelsen fra Bane NOR til Kongegata lav løsning. På grunn av de høye kostnadene strider korridoren mot de nasjonale interesser Bane NOR er satt til å ivareta. Det vises til Stortinget og regjeringens føringer om at investeringskostnadene skal være lave nok til at prosjekt og portefølje gjennomføres, og at



Bane NOR kan fremme innsigelse for å ivareta nasjonale og vesentlig regionale jernbanehensyn, herunder planer som vesentlig fordyrer jernbanetiltak.

Når det gjelder Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren, registrerer Fylkesmannen at det er uenighet mellom Bane NOR og direktoratet for mineralforvaltning om konsekvensene for larvikitressursen. Fylkesmannen ser det som sterkt uheldig at prosessen frem mot offentlig ettersyn ikke har avklart dette, og at vi nå er kommet i en situasjon der begge de aktuelle løsningene er i strid med viktige nasjonale interesser. Det betyr at kommunen ikke kan fatte planvedtak.

Fylkesmannen har likevel ikke funnet grunn til å avskjære noen av innsigelsene. Begrunnelsen er følgende:

Dersom det legges til grunn en sikkerhetssone på 150 meter fra senterlinje i ny jernbanetrase, vil beslaget av den internasjonalt viktige larvikitressursen bli betydelig og være i strid med regjeringens politikk for mineralressurser. Innsigelsen fra Direktoratet for mineralforvaltning er med denne forutsetningen klart begrunnet i nasjonale interesser, og grunnlaget for å avskjære innsigelsen er ikke til stede.

Bane NORs innsigelse til Verningenkorridoren er begrunnet i de høye kostnadene, og at korridoren strider mot de nasjonale interesser Bane NOR er satt til å ivareta.

Fylkesmannen ber om at Bane NOR går i dialog med Direktoratet for naturforvaltning og kommunen frem mot meglingsmøtet for innsigelsene. Det bør søkes etter løsninger som ivaretar steinressursene på en god måte.

På vegne av Bane NOR og Direktoratet for mineralforvaltning oversendes innsigelsene i sin helhet. Det vises til vedlagte brev fra Bane NOR og Direktoratet for mineralforvaltning for nærmere begrunnelse.

Konklusjon

Fylkesmannen finner at Kongegata med lav løsning, Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren strider mot de nasjonale interesser Bane NOR og Direktoratet for mineralforvaltning er satt til å ivareta. Innsigelsene fremmes derfor i sin helhet.

Videre prosess

Bane NOR, Direktoratet for mineralforvaltning og kommunen oppfordres til å arbeide aktivt for å finne løsninger. Dersom partene kommer til enighet, er det den enkelte fagetat som har myndighet til å trekke innsigelsen. Dersom partene ikke blir enige, skal saken fremmes for megling etter de ordinære rutinene. Fra Fylkesmannen vil Lasse Berggreen opptre som megler.

Med hilsen

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark



Per Arne Olsen



Kopi til:
Direktoratet for
mineralforvaltning
Bane NOR

Postboks 3021 Lande 7441 TRONDHEIM

Postboks 4350 2308 HAMAR

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
Postboks 2076
3103 TØNSBERG

Dato: 08.03.2019
Saksref: 201902242-3
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Stig Hagelid Fjeldstad
Telefon:
Mobil: +47 47977073
E-post: stig.hagelid.fjeldstad@banenor.no

Intercity Vestfoldbanen – Forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke – Larvik – Korridorer i Larvik kommune - innsigelse

Bane NOR viser til brev av 13.12.2018 der forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik oversendes Larvik kommune for behandling før høring og offentlig ettersyn. I brevet angis det at «*Bane NOR fremmer innsigelse til korridorene som frarådes.*» For ordens skyld gjør vi oppmerksom på at det skulle stått «**varsler innsigelse**» i høringsbrevet, ettersom Bane NOR som myndighetsorgan tidligst kan fremme innsigelse i forbindelse med at planforslag er utlagt til offentlig ettersyn, jf. rundskriv H-2/14 fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Forslag til kommunedelplan angir en båndleggingssone for ny korridor for nytt dobbeltspor mellom Stokke og Larvik. Planen skal sikre arealer for videre detaljplanlegging av den valgte korridoren.

På strekningen Virik - Kleivertunnelen i Larvik kommune har Larvik kommune lagt følgende korridorer på høring og offentlig ettersyn:

Strekningen Virik – Byskogen

- Verningenkorridoren
- Stålaker vest-korridoren
- Stålaker øst-korridoren

Strekningen Byskogen – Kleivertunnelen

- Indre havn høy løsnings
- Indre havn lav løsnings
- Kongegata høy løsnings
- Kongegata lav løsnings

I brevet av 13.12.2018 fraråder Bane NOR Verningenkorridoren. Bane NOR anbefaler at Stålaker øst-korridoren legges til grunn for videre planlegging. Stålaker vest-korridoren anbefales ikke.

På strekningen Byskogen – Kleivertunnelen fraråder Bane NOR Kongegata lav løsnings. Bane NOR anbefaler at Indre havn høy løsnings legges til grunn for videre planlegging. Indre havn lav løsnings og Kongegata høy løsnings anbefales ikke.

Med bakgrunn i høringsbrevet, vurderingene i notatet «Sammenstilling og anbefaling» datert 12.12.2018 og øvrig materiale i kommunedelplanen samt hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, **har Bane NOR innsigelse til at Vøringenkorrideren og Kongegata lav løsnung legges til grunn for videre planlegging.** Følgende begrunnelse oppgis:

Vøringenkorrideren

Korrideren har ca. 400 millioner kroner høyere investeringskostnad enn Stålakerkorrideren øst og har dermed også lavest netto nytte. Samtidig har Vøringenkorrideren størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema av de vurderte korriderene på strekningen. Vøringenkorrideren har blant annet inngrep i ulike naturtyper med stor verdi i området mellom Skuggedal og Rauan, samt registrerte kulturminner (gravfelt). Korrideren beslaglegger mer skog og dyrka mark enn Stålakerkorrideren øst. Ingen steinbrudd i drift berøres direkte, men korrideren vil berøre kartlagte larvikressurser i Gjerstad-området. Beslaget er vurdert å være lite da det berører under 4% av den kartlagte ressursen. Med tanke på de ikke-prissatte verdiene er det få fordeler med korrideren, og de er ikke tilstrekkelig til å veie opp for ulempene og de økte investeringskostnadene. Bane NOR har **innsigelse** til at Vøringenkorrideren legges til grunn for videre planlegging, ettersom den vil føre til at jernbaneprosjektet fordyres vesentlig. Det vises til rundskriv T-2/09 om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov (side 18), der det heter at planer som er i motstrid med eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS1-systemet, gir grunnlag for å fremme innsigelse.

Kongegata lav løsnung

Kongegata lav løsnung er ca. 1440 millioner kroner dyrere enn Kongegata høy løsnung. Løsnungen har betydelig høyere investeringskostnader sammenlignet med Kongegata høy løsnung uten samlet sett å gi bedre løsnunger. En kort løsmassetunnel kan bety at noen få bygninger kan bli stående i byggeperioden, sammenlignet med høy løsnung. Det er imidlertid knyttet stor usikkerhet til hvilke stabiliserende tiltak som må gjennomføres i grunnen før man kan drive en løsmassetunnel i dette området og om også dette får konsekvenser for bebyggelsen. Det vil bli en dypere byggegrop for den delen av korrideren som uansett må bygges som åpen byggegrop sammenlignet med Kongegata høy løsnung. Dette gir blant annet økt uttransport av masser, mer anleggstrafikk og en mer komplisert anleggsfase. Samlet sett vil ikke fordelene med Kongegata lav løsnung veie opp for de store investeringskostnadene og de økte ulempene i anleggsfasen. Bane NOR har **innsigelse** til at Kongegata lav løsnung legges til grunn for videre planlegging, ettersom den vil føre til at jernbaneprosjektet fordyres vesentlig. Det vises til rundskriv T-2/09 om ikraftsetting av ny plan- og bygningslov (side 18), der det heter at planer som er i motstrid med eller vesentlig fordyrer tiltak som inngår i Nasjonal transportplan eller er godkjent gjennom KS1-systemet, gir grunnlag for å fremme innsigelse.

Vibeke Aarnes
Konserndirektør
Infrastrukturdivisjonen

Bjørn Hilde Herfindal
Direktør
Planavdelingen

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark

Kopi:

Larvik kommune
Sandefjord kommune
Jernbanedirektoratet



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold og Telemark
Postboks 2076
3103 TØNSBERG

Dato: 05.03.2019
Vår ref: 17/00428-16
Deres ref: 19/6211

Uttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke - Larvik.

Leiv Erikssons vei 39
Postboks 3021 Lade
N-7441 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00
E-POST post@dirmin.no
WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883
SWIFT DNBANOKK
IBAN NO5376940505883
ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR
TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 18. januar 2019.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser. DMF er høringsinstans og innsigelsesmyndighet i plansaker etter plan- og bygningsloven og har et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivarettatt i plan- og utbyggingssammenheng.

Et viktig mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgang til mineralressurser og hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om saken

Planen skal legge til rette for dobbeltspor mellom Stokke og Larvik og er en del av InterCity-satsingen på Sør- og Østlandet. Det er utarbeidet flere korridoralternativer med tilhørende konsekvensutredninger og underliggende fagrapporter. Planen høres separat i Sandefjord og Larvik kommune. Planen berører flere registrerte larvikittforekomster.

Denne uttalelsen gjelder korridorvalg og utredninger som ligger i Larvik kommune. DMF har gitt en egen uttalelse til den delen som ligger i Sandefjord, datert 13. februar 2019. Uttalelsene kan imidlertid være overlappende da planforslaget gjør tematiske vurderinger på tvers av kommunegrensene.

Viktige føringer for mineralressurser i planarbeidet

I følge Prop.1S (2018-2019) har Norge betydelige mineralressurser, og regjeringen vil legge til rette for vekst i mineralnæringen. Satsing på kartlegging av mineraler og en effektiv og god mineralforvaltning er nevnt som viktige tiltak.

I Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging vedtatt ved kongelig resolusjon 12. juni 2015, heter det at Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping. Den regionale og kommunale arealplanleggingen er viktig for å sikre tilgjengelighet til gode mineralforekomster i fremtiden, og for å ivareta andre miljø- og samfunnshensyn.



Mineralske ressurser er ikke-fornybare naturressurser som kun kan utnyttes der de naturlig forekommer. Det er derfor viktig å sikre tilgjengeligheten til gode mineralforekomster for framtida og kommende generasjoner. Båndlegging av registrerte mineralressurser gjennom arealbruksom bygger ned forekomster, eller som legger andre begrensninger for framtidig utnytting av ressursene, bør unngås.

Uttalelse med innsigelse

DMF fremmer innsigelse til trasevalg Stålakerkorridoren i kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik. En utbygging av trasevalget Stålakerkorridoren vil slik DMF vurderer det båndlegge og være til hinder for framtidig utnyttelse av svært viktige mineralske ressurser fra internasjonalt anerkjente larvikittforekomster.

Innsigelsen fremmes med bakgrunn i at dette trasevalget kommer i konflikt med larvikittforekomstene på Stålaker/Håkestad, Gjerstadskogen og Bjerke. Det er pågående drift både ved Stålaker/Håkestad-forekomsten og Bjerkeforekomsten. Forekomsten Gjerstadskogen er regnet som en naturlig framtidig utvidelse av Stålakertyper larvikitt. Gjerstadskogen som et framtidig uttaksområde støttes av NGU – rapport (I.Kjølle, T.Heldal og H. Gautneb 2003).¹ De berørte områdene av Gjerstadskogen og Bjerke er begge også i kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune avsatt med sikringssone for prioriterte områder for framtidig råstoffutvinning.

Stålakerkorridoren berører et område i drift (Stålakersteinbrudd). DMF mener at jernbanetraseen kan båndlegge mulighet for videre drift i dette bruddet. Hvor mye av forekomsten som båndlegges og hvor mye av driften som begrenses, vil være avhengig av plasseringen av banen og hvilke krav som følger av en sikringssone langs jernbanen. Dersom linjeføringen legges lengst sør innenfor avgrensningene av korridoren, for å i størst mulig grad unngå båndlegging av Stålaker/Håkestad – forekomsten og området som er i drift, vil linjeføringen i større grad båndlegge Gjerstadskogen. DMF anser dermed at Stålakerkorridoren vil medføre store negative konsekvenser for Larvikitten.

Stålakerkorridoren vil også berøre en del av Bjerkeforekomsten. Området som vil bli berørt av Stålakerkorridoren, vil komme i konflikt med et forekomstområde som i kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune er avsatt med sikringssone for prioriterte områder for framtidig råstoffutvinning.

Larvikitt som mineralressurs

Larvikitt blir i dag tatt ut fra flere uttak i form av blokkstein som igjen videreføres til forskjellige produkter, for eksempel fasadestein, flis, benkeplater, trapper og skulpturer. Larvikitt har i lang tid stått for, og står fortsatt for, en vesentlig del av Norges eksport av naturstein. I 2017 ble det eksportert larvikitt for over 360 000 000 kr, noe som utgjør 70% av den totale eksportverdien av norsk naturstein. Områdene tilknyttet larvikittforekomstene i Larvik og Sandefjord er derfor det viktigste området i Norge for verdier skapt direkte i produksjonen av naturstein. Dette kommer av de unike forekomstene. Det er i internasjonal sammenheng i dag ingen kjente forekomster der det drives uttak av naturstein med tilsvarende egenskaper og kvalitet

¹ NGU – rapport:

<https://www.ngu.no/publikasjon/forekomster-av-larvikitt-ressurskart>



som naturstein som Larvikitten som berøres av trasealternativene. Det er derfor vesentlig at disse ressursene ivaretas for framtidig utnyttelse.

DMF vurderer at begge trasevalg for utbygging av jernbanen vil komme i konflikt med svært viktige mineralressurser.

I NGU-rapport 2003.066 (Kjølle, 2003), er forekomstene vurdert etter viktighetgrad etter NGUs standard i 2003. NGU gjør i tillegg verdivurderinger av forekomstenes betydning sin som mineralske ressurser, disse vurderingene går fram av natursteindatabasen der denne vurderingen er foretatt.

Gjerstadskogen:

Gjerstadskogen består av Stålakertypen Larvikitt, som tilhører blant annet Norges økonomisk sett viktigste natursteinstyper. Bergartens unike karakter gjør den til en av verdens mest attraktive natursteinstyper. Det ingen drift av denne forekomsten per i dag, men det har vært uttak fra flere brudd i forekomsten tidligere. I NGU rapporten er forekomsten vurdert til å være en viktig. Forekomsten er formelt sett ikke verdivurdert av NGU. I nyere tid er det imidlertid foretatt kjerneboringer i Gjerstadskogen. NGU mener det er sannsynlig at forekomsten i Gjerstadskogen også kan være en natursteinforemkomst av nasjonal betydning, og at sannsynlig utvidelse av bruddene i Stålaker/Håkestad-forekomsten vil komme her.

Stålaker/Håkestad:

Stålaker/Håkestad-forekomsten består også av Stålakertypen Larvikitt. Denne er verdivurdert av NGU og har internasjonal betydning. Forekomsten grenser til Gjerstadskogen. Det er per i dag to brudd i denne forekomsten: Håkestad og Stålaker. Det er den samme typen larvikitt som er påvist i begge bruddene. Søknad om konsesjon etter mineralloven til Stålaker steinbrudd er under behandling hos DMF. Håkestad-bruddet har konsesjon etter mineralloven.

Bjerke:

Bjerkeforekomsten utgjør tre separate forekomstområder og består av samme typen larvikitt som ved Gjerstadskogen og Håkestad. Det er i dag drift ved Krukåsen som ligger innenfor den sørligste av de tre områdene av Bjerkeforekomsten. Søknad om konsesjon etter mineralloven er under behandling hos DMF. Forekomsten er ikke verdivurdert av NGU, men er i NGU-rapporten vurdert til å være viktig.

Tveiten:

Tveitenforekomsten inneholder en variant av Klåstadtypen mørk larvikitt. Klåstadtypen har i over 100 år vært en av Norges sett viktigste natursteinstyper. Bergartens unike karakter gjør den til en av verdens mest attraktive natursteinstyper. Det er per i dag ingen virksomme brudd i Tveitenforekomsten, men det er tidligere tatt ut blokkstein i den sørlige delen av forekomsten. Forekomsten er ikke verdivurdert av NGU, men er i NGU-rapporten vurdert til å være viktig.

Stålakerkorridoren berører forekomstene Gjerstadskogen, den sydlige delen av Stålaker/Håkestad, det sydlige området av Bjerkeforekomstene og Tveiten. Verningenkorridoren berører den nordlige delen av Stålaker/Håkestad og de to nordligste forekomstområdene av Bjerkeforekomsten.



Kommunedelplan for steinressurser i Larvik kommune 2012-2024

Ett av målene i kommunedelplan for steinressurser er at larvikittressursene skal sikres i et «evighetsperspektiv» mot nedbygging eller annen arealdisponering som kan ødelegge eller vanskeliggjøre framtidig utnyttelse av forekomstene. Videre er det et mål om å gi industrien entydige rammebetingelser som kan føre til større sikkerhet for langsiktige planer og investeringer.

Kommuneplanen viser arealer for pågående og fremtidige områder for råstoffutvinning. Det er videre lagt inn hensynssoner (sikringssoner) som følges av bestemmelser. I følge § 4-1 punkt 2) heter det at *«Innenfor sikringssonene er det forbudt å bygge og/eller anlegge tiltak som ødelegger eller vanskeliggjør framtidig utnyttelse av vedkommende larvikittforekomst.»*

Konsekvensutredningen og mineralressurser

I følge fagrapport for naturressurser vil det for temaet naturressurser være arealbeslag som utgjør det viktigste momentet i omfangsvurderingen. Det opplyses at det for beregning av permanent arealbeslag i dagsonen er det benyttet en buffersone på 40 meter, 20 meter på hver side av senterlinje for dobbeltspor. Det opplyses videre at det er gjort et omfattende forarbeid for å fastsette grunnlaget for omfangsvurdering for Larvikitten. Det opplyses at det er avholdt møter med et bredt spekter av aktører innen steinindustrien der temaet er diskutert. Det er fokusert på å finne en minste realistiske bredde for omfangsvurderingen. Som grunnlag for arealberegningen er det valgt å benytte en sikkerhetsavstand i henhold til Jernbanelovens § 10 som er satt til 30 meter fra senterlinje spor. Siden dette er et dobbeltspor legges det til avstanden mellom senterlinjen for de to sporene. Denne settes i praksis her til 5 meter. Arealbeslaget regnes dermed ut fra en buffersone på $30 + 5 + 30 = 65$ meter (32,5 meter til hver side for midt mellom sporene). DMF legger til grunna at det er denne beregningen av arealbeslag som er lagt til grunn i vurderingen av konsekvenser av tiltaket.

I følge møtereferat mellom Bane NOR, NGU og representanter fra mineralindustrien datert 07.02.2018, var et sentralt spørsmål hvor nært steinbruddene kan drives mot banetraseen. Det ble her påpekt av en av driverne at det må påregnes en sikringssone på 150 meter på hver side av banen pga. sprengning og rystelser. Det opplyses at det for E18 er krav om sikringssone på 200 meter på hver side.

DMF mener derfor at å legge til grunn et arealbeslag på 32,5 meter på hver side av jernbanen er en sjablongmessig fremstilling av hvor mye av Larvikittressursene som vil bli båndlagt av utbyggingen. Det viser også at Bane NOR ikke har lagt til grunn den informasjonen og signaler som er gitt i møter fra steinindustrien. Ressursverdien til Larvikitten er basert på at den kan utnyttes, og DMF mener derfor at beregning av arealbeslaget også må inkludere sikringssoner for hvor nært drift på Larvikitten kan skje. DMF kan ikke se at den oppgitte bredden for omfangsvurderingen i konsekvensutredningen er realistisk med tanke på å at det skal kunne gjennomføres uttak av Larvikitt 32,5 meter fra jernbanelinjen.

Når det gjelder konsekvensutredningens vektning av Larvikittforekomstene er det foretatt en generell vurdering av at det er knyttet store verdier til Larvikitten innenfor korridoralternativene og alle forekomstene er lagt til kategorien stor verdi. DMF støtter vurderingen av at forekomstene har stor verdi, men konsekvensvurderingen mangler likevel slik DMF vurderer det, en differensiering mellom de ulike



forekomstene og kvaliteter innad i forekomstene. Dermed mangler konsekvensutredningen en beskrivelse og vektning av hva som geologisk og forvaltningsmessig er å anse som naturlige framtidige områder for videre uttak og utnyttelse av Larvikitten.

Omfang og konsekvensvurdering

Fagrapport naturressurser innledes med en definisjon av hvordan temaene i rapporten skal konsekvensutredes. Kort oppsummert skal utredningen beskrive og analysere berørte forekomster av larvikitt som et grunnlag for verdiskaping og sysselsetting. Her inngår mengde og kvalitet.

Under punkt 3.3.5 Metode for verdisseting beskrives mineralressurser/Larvikitt på en annen måte enn de andre naturressursene. Det gjøres betraktninger rundt om ressursen er allmenntilgjengelig for samfunnet, og man vektet alle rede her Larvikitt mot et tilfeldig annet tema innen naturressurser. DMF stiller spørsmål ved om det er korrekt å foreta en slik rangering under beskrivelse av metode uten fagrelaterte eller kunnskapsbaserte begrunnelser.

Det gjøres ikke rede for hva utvinning av Larvikitt betyr mtp verdiskaping og sysselsetting og videre er dette mangelfullt utredet under omfang og konsekvens. Med tanke på at verdien skal settes ut fra mengde, fremstår det underlig at det i rapporten under «Metode for omfangsvurdering» legges til grunn å vurdere mineralressurser basert på arealbeslag. Dette begrunnes med at det er komplisert å bergene eksakte volum av Larvikitten. DMF mener dette er en lettvinnt løsning, som gir et misvisende resultatet mineralressursens verdi henger like mye sammen med volum som arealutbredelse. Videre sier definisjonen at man skal gjøre rede for kvalitet. Dette er ikke beskrevet i fagrapporten.

Det opplyses i fagrapporten at jernbanen vil gi et samlet arealtap ved forekomstene Gjerstadskogen og Stålaker/Håkestad på ca. 25,5 daa. DMF antar at dette arealbeslaget er beregnet med utgangspunkt i samlet buffersonebredde på 65 meter. DMF har imidlertid foretatt en beregning med buffersone på 150 meter fra senterlinje i det oppgitte traseen. Dette vil gi et arealbeslag på ca. 167 daa.

Videre vil en slik overflateberegning av arealtap ikke innebære verken vurderinger av hvor stort volum av forekomsten som går tapt eller vurderinger av hvilke kvaliteter som finnes innad i forekomstene.

NGU har i møte med Bane Nor angående trasevalgene (07.02.2018) gitt uttrykk for at Stålakerkorridoren ikke hadde tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag, og at det derfor var behov for en grundigere vurdering. Dette innspillet er ikke tatt inn i det videre arbeidet med konsekvensutredningen. DMF sin vurdering er at konsekvensvurderingen derfor ikke er tilstrekkelig med tanke på å gi et riktig bilde av jernbaneutbyggingens konsekvenser for temaet mineralressurser. Dette gjelder både Stålakerkorridoren og Verningenkorridoren.

Selv om Verningenkorridoren totalt sett berører et større areal med kjent larvikitt enn Stålaker-alternativene, sier ikke dette noe om muligheten for sannsynlig utnyttelse av ressursene innenfor de samme områdene.



Verningenkorridoren berører også forekomsten Stålaker/Håkestad. Den nordlige delen av forekomsten ligger i nærheten av boligbebyggelse, og DMF vurderer at uttak her er trolig lite aktuelt. I tillegg er kvaliteten på steinen ifølge NGU mindre egnet for uttak enn i den sørlige delen av ressursen, noe som betyr at den mulig utvidelse av Håkestad og Stålaker steinbrudd vil gå i sørlig retning.

Verningenkorridoren berører også to av delområdene av Bjerkeforekomsten. Disse er ikke vurdert i det oversendte dokumentene, men ligger også nært bebyggelse. Det foreligger i likhet med Stålakerkorridoren svært lite vurderinger av disse forekomstene i det oversendte dokumentene.

Avsluttende konklusjon

Området har den høyeste utnyttelsen av larvikitt i hele Larvik og har størst vekstpotensial for uttak av Larvikitt. Larvikitt er en stein med unike egenskaper i forhold til materialets holdbarhet kombinert med estetisk uttrykk. Larvikitt er norsk merkevare. Til tross for dette er mineralressurser/Larvikitten ikke nevnt i sammenstillingen av konsekvensvurderingen for Verningenkorridoren og Stålakerkorridoren.

Konsekvensutredningen framstår som svært svak på temaet mineralressurser og er for lite konkret til å kunne foreta en presis vurdering av de faktiske konsekvensene der de ulike Larvikittforekomstene blir berørt. DMF anser dette som svært uheldig da vår vurdering er at utbyggingen med høy sannsynlighet vil medføre båndlegging av svært viktige mineralressurser og legge begrensninger for en etablert og lønnsom mineralnæring.

Verningenkorridoren berører totalt sett et større areal med kartlagte larvikittforekomster, men vi har per i dag ingen informasjon om at det er sannsynlig med utvidelse i nordlig retning både pga. antatte kvaliteter. NGU mener det er sannsynlig at utvidelsene av bruddene i Stålaker/Håkestad-forekomsten vil gå sørover fra dagens uttak. For Stålaker betyr dette at uttaksområdet nødvendigvis må gå inn i forekomsten Gjerstadskogen. Dette understøttes av kommunedelplan for steinressurser i Larvik som har lagt sikringssone til Gjerstadskogen.

DMF har lagt informasjon om de ulike forekomstområdene som fremgår av NGU-rapport (I.Kjølle, T.Heldal og H. Gautneb 2003) til grunn, samt kommunens egne vurdering av mineralressursene og potensiale for fremtidig utnyttelse i Larvik kommunes kommunedelplan for steinressurser 2012-2024.

På dette grunnlag fremmer DMF innsigelse til trasevalg Stålakerkorridoren i kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Stokke –Larvik da dette trasevalget vil båndlegge og være til hinder for framtidig utnyttelse av svært viktige larvikittforekomster.

DMF vurderer at Stålakerkorridoren ikke er i tråd med regjeringens ønske om å legge til rette for vekst i mineralnæringen og føringene for ivaretagelse av mineralressurser gitt i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging.



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Kristine Bye
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Lars Libach

Vedlegg:
Kart Staalakerkorridor.pdf

Mottakere:

Larvik kommune Postboks 2020 3255 LARVIK

Kopi til:

Fylkesmannen i Vestfold og Postboks 2076 3103 TØNSBERG
Telemark

Fra: Jorid Heie Sætre <Jorid.Heie.Satre@t-fk.no>
Sendt: tirsdag 19. mars 2019 12.50
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: Anne-Gro Ahnstrøm
Emne: Deres referanse sak 18-18573 høringsuttale Intercity Vestfoldbanen
Vedlegg: 17-04104-17 Vedtak 1123795_1_1.PDF; 17-04104-9 Høringsuttale Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan med konsekve 1086139_8_1.pdf

Hei!

Oversender foreløpig høringssvar behandlet i hovedutvalg for samferdsel i Telemark fylkeskommune 11.3.2019, sak 16/19.
Endelig høringssvar sendes når fylkesutvalget har behandlet saken 2.4.2019.

Jorid Heie Sætre

Plansjef
Team plan og samferdsel
Avdeling samferdsel og regional utvikling
Mobil: 959 94 408
www.telemark.no / [facebook](https://www.facebook.com/telemark)



TELEMARK
fylkeskommune

Med vennlig hilsen

Jorid Heie Sætre

Plansjef / Team plan og samferdsel
T: +4795994408 / M: +4795994408
www.telemark.no / [facebook](https://www.facebook.com/telemark)



TELEMARK
fylkeskommune



MELDING OM FERDIG BEHANDLET SAK

Arkivsak-dok. 17/04104
Arkivkode
Sakshandsamar Jorid Heie Sætre

Handsama av	Møtedato	Saknr
1 Hovudutval for samferdsel	11.03.2019	16/19
2 Fylkesutvalet	02.04.2019	

Høringsuttale Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing Stokke-Larvik. høring og offentlig ettersyn Larvik kommune.

Hovudutval for samferdsel har handsama saken i møte 11.03.2019 sak 16/19

Møtehandsaming

Representanten Edvard Mæland (H) fremma følgjande tilleggsforslag:

Ny linje 2

Telemark fylkeskommune ber Bane Nor gjennomføre ei fornya vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane ved val av Stålakertraseen.

Representanten Birger Hovden (Ap) fremma følgjande tilleggsforslag på vegne av Ap, KrF og Rødt:

Det må legges til rette for spor til Havna i Larvik.

Votering

Fylkesrådmannens forslag med Forslag frå Mæland og Hovden blei samrøystes vedtatt.

Vedtak

Telemark fylkeskommune si vurdering er at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best føresetnad for å vurdere beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik.

Telemark fylkeskommune ber Bane Nor gjennomføre ei fornya vurdering av dei samfunnsøkonomiske konsekvensane ved val av Stålakertraseen.

Det viktigaste for Telemark fylkeskommune er at ein raskt kan kome vidare i planlegging og utbygging slik at måla i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 vert oppfylt.

Det må legges til rette for spor til Havna i Larvik.



Arkivsak-dok. 17/04104-9
Sakshandsamar Jorid Heie Sætre

Saksgang	Møtedato
Hovudutval for samferdsel	11.03.2019
Fylkesutvalet	02.04.2019

Høyringsuttale Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan med konsekvensutgreiing Stokke-Larvik. Høyring og offentlig ettersyn. Larvik kommune.

Forslag frå fylkesrådmannen:

Telemark fylkeskommune si vurdering er at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best føresetnad for å vurdere beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik. Det viktigaste for Telemark fylkeskommune er at ein raskt kan kome vidare i planlegging og utbygging slik at måla i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 vert oppfylt.

Bakgrunn for saka:

Larvik kommune har sendt forslag til kommunedelplan (Kdpl) med konsekvensutgreiing (KU) for IC Vestfoldbanen strekninga Sandefjord (Virik) – Larvik på høyring. Frist for uttale er 15. mars. I saka er det gjort kortfatta greie for dei viktigaste momenta i saka. For meir informasjon visast det til Bane NOR si heimeside <http://www.banenor.no/Tonsberg-Larvik>.

På strekninga Tønsberg-Larvik (søndre Vestfold) er kommunedelplanarbeidet delt i tre parsellar:

- Tønsberg-Stokke (ikkje ferdig)
- Stokke-Sandefjord (handsama i FU 12. februar sak 4/19)
- Sandefjord-Larvik (denne saka)

Saksopplysningar:

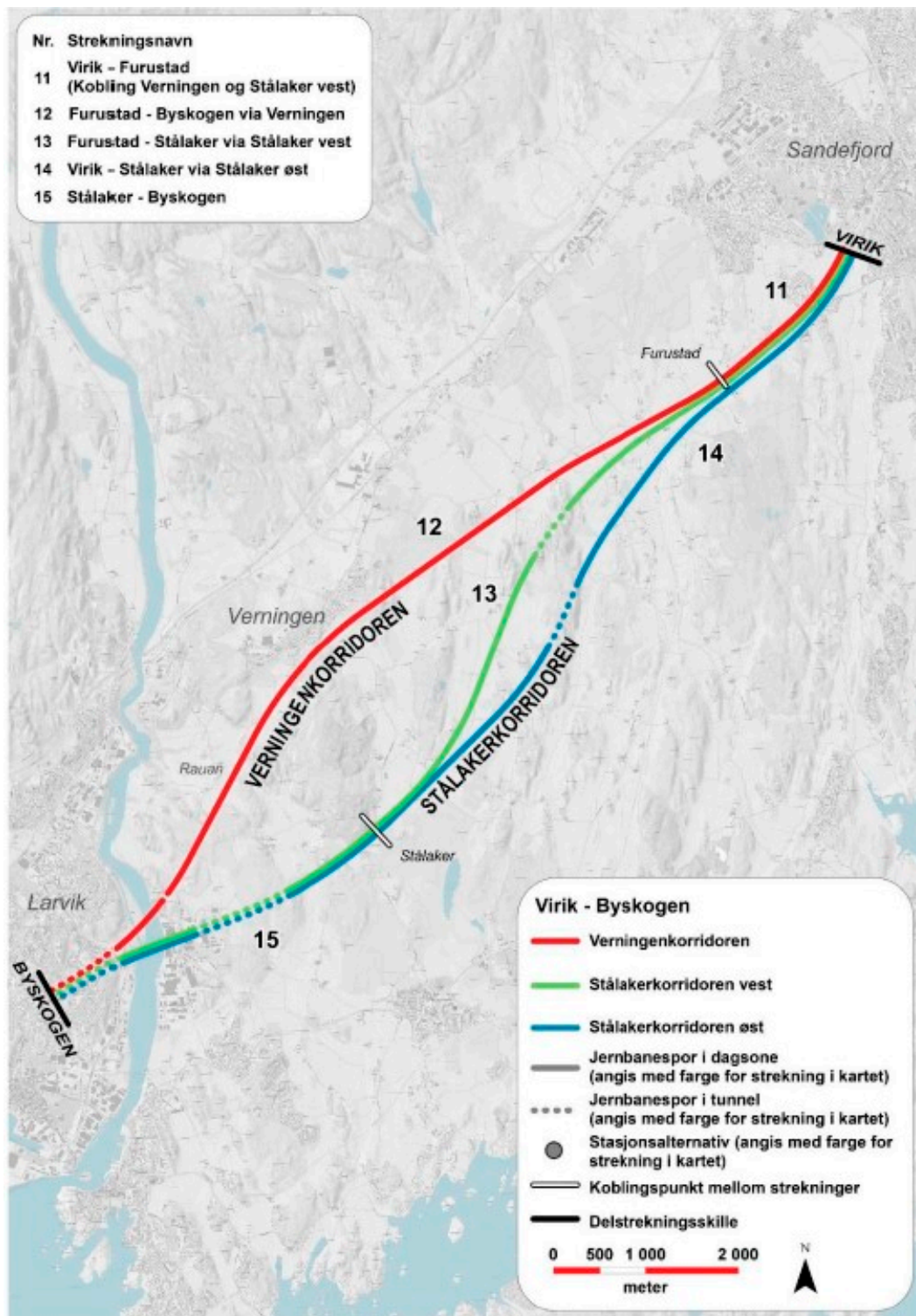
Følgjande korridorar er greidd ut på stekninga Virik-Byskogen (sjå kart side 2):

- Verningen-korridoren
- Stålakerkorridoren med to alternativ (aust og vest)

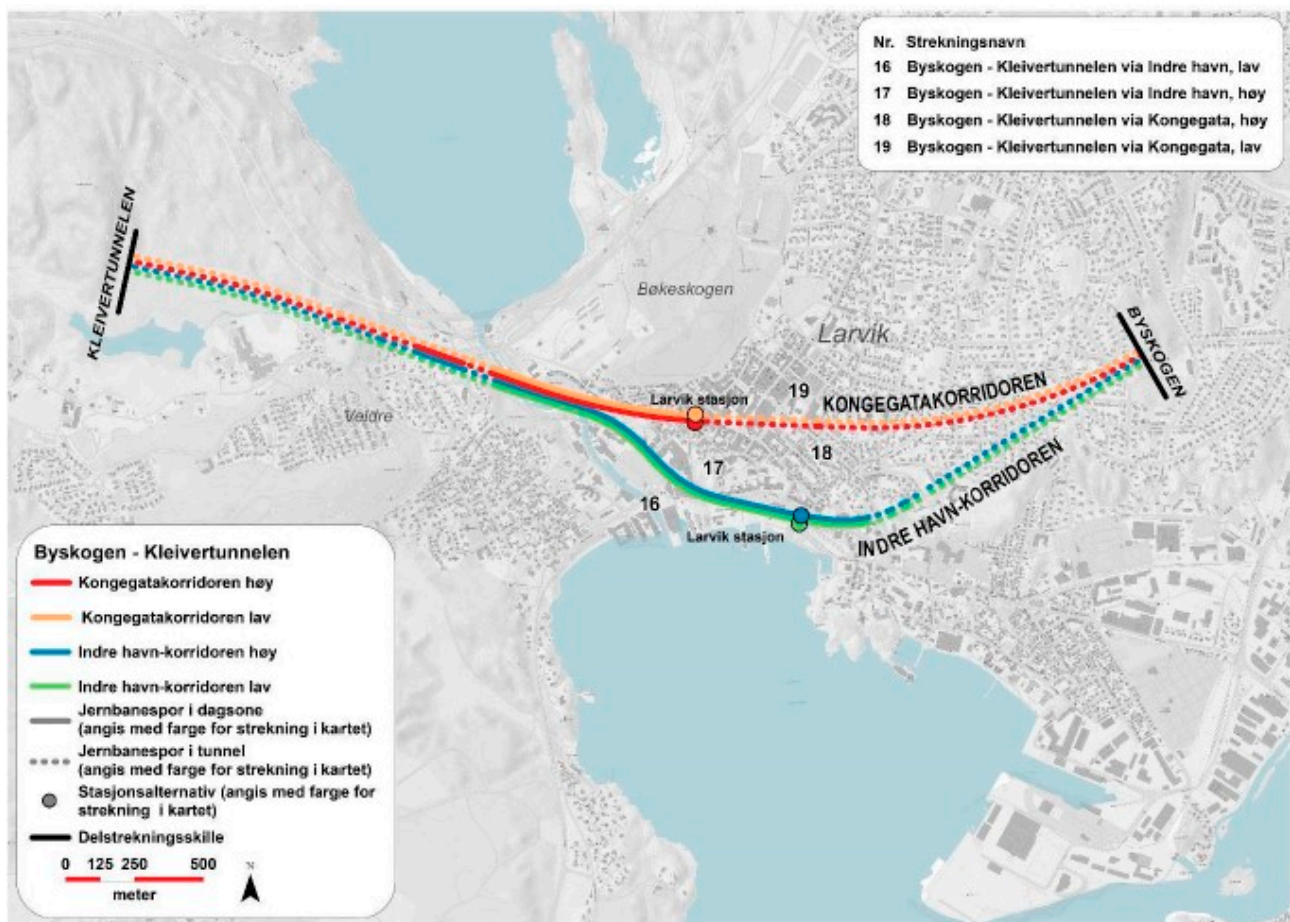
Følgjande korridorar er greidd ut på strekninga frå Byskogen gjennom Larvik by og fram til Eidangerparsellen (sjå kart s.3):

- Kongegatakorridoren (betyr ny stasjon i byen)
- Indre havnkorridoren (stasjon der dagens stasjon ligg i dag)

For alle korridorane er det gjort vurderingar av prissette og ikkje prissette konsekvensar.



Verringen og Stålakerkorridorane går i LNF-områder i nord. Verringenkorridoren går nord for områder sett av til råstoffutvinning. Stålakerkorridoren går hovudsakleg i LNF-områder frem til Hegdal som er vist som «næringsverksemd» i kommuneplanen for Larvik. Ved Stålaker er traseen forsøkt lagt mellom eksisterande områder for råstoffutvinning og omsynssone for same føremål.



Når det gjeld dei dei to korridorane gjennom Larvik by kjem Kongegatakorridoren ut av tunnelen ved ny jernbanestasjon vest i sentrum. Den siste delen av traseen før stasjonen er betongtunnel som byggjast med open byggegrop. Tunnelen i Indre havn korridoren kjem fram ved Herregården.

Kongegatakorridoren er greidd ut i to alternativ; høg og låg løysing. Frå Verningen eller Stålakerkorridorane går *Kongegata lav* i bergtunnel under Larvik sentrum og ender ved plattformane til ny Larvik stasjon. Tunnelen er om lag 2600 m lang. Inne i tunnelen er det mogleg å greine av eit spor til Larvik hamn. I løysinga *Kongegata høy* er om lag 430 m av tunnelen under Larvik sentrum ein betongtunnel som vil ha open byggegrop i anleggsperioden. Den går fram til stasjonen. Traseen og plattformområdet går vidare først på terreng/støttmurer og deretter på ein om lag 400 m lang bru over Farriselva og Hammerdalen.

Indre havn korridoren inneber at stasjonen vil ligge der den ligg i dag. Også korridoren er greidd ut i to alternativ; *Indre havn høg* med stasjonsløysing over eksisterande stasjonsområde, og *Indre havn låg* med ein lågareliggjande stasjonsløysing. I det høge alternativet ligg stasjonen om lag sju til ni meter over dagens sporområde. Gjennomkjøringshastigheten vil vere 90 km/t i Larvik og auke gradvis til 250 km/t før den når fram til Kleivertunnelen. I det låge alternativet vil stasjonen ligge noko høgare enn dagens stasjon, men lågare enn det høge alternativet. Gjennomkjøringshastigheten i Larvik er 80 km/t som aukar gradvis til 250 km/t frå mot Kleivertunnelen. Byggjing av Indre havn-korridoren vil innebære 12 – 14 månaders stenging av banen.

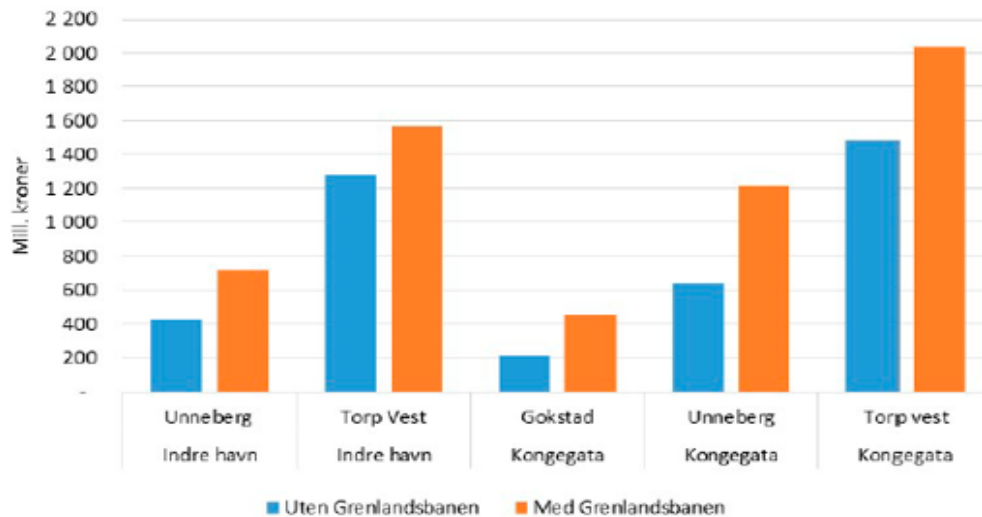
Låg hastighet gjennom Larvik for begge alternativa for Indre havn gjer at desse alternativa har lengst kjøretid på strekninga Porsgrunn-Byskogen.

Prissette og ikkje-prissette konsekvensar

Dei prissette konsekvensane gjev grunnlag for å rangera flg. korridorar høgast:

- Stålaker aust på strekninga Virik-Byskogen
- Indre hamn låg på strekninga Byskogen-Kleivertunnelen..

Forskjellane i investeringskostnader er gjennomgåande større enn forskjellane i nytte på delstrekningane. Figuren under viser at Grenlandsbanen bidrar til auka lønsemd for alle korridorane og aukar forskjellane mellom alternativa.



Beregnet nytte for korridorkombinasjoner. Sammenlikning mot Gokstad-Indre havn - alternativet (referansealternativet). Mill. 2017-kroner (nåverdi 2025).

Det er også gjort vurderingar av ikkje-prissette konsekvensar; landskapsbilete, nærmiljø og friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø og naturressursar. Tabell 1 viser samanstilling av dei prissette og dei ikkje prissette konsekvensane for begge korridorane på strekninga Virik-Byskogen.

Tema	Verningen	Stålakerkorridoren	
		Stålaker vest	Stålaker øst
Kostnad * differanse fra referansealternativet	+500	+150	Referanse
Netto nytte** differanse fra referansealternativet	-500	-150	Referanse
Rangering prissatte fag	3	2	1
Landskapsbilede	-/-	--	-/-
Nærmiljø og friluftsliv	-/-	-	-
Naturmangfold	--	-/-	-/-
Kulturminner og kulturmiljø	--	-	-
Naturressurs	-/-	--	-/-
Samlet konsekvens	-/- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte	-/- Negativt bidrag til netto nytte
Rangering ikke-prissatte fag	3	2	1
Samlet rangering for prissatte og ikke-prissatte fag	3	2	1

Tabell 1 Prissette og ikkje prissette konsekvensane for begge korridorane på strekninga Virik-Byskogen.

Tabell 1 viser at rangering av prissette og ikkje prissette konsekvensar peikar i same retning. Korridoren som har høgast samfunnsnytte har også minst konsekvensar for omgjevnadane. I ei vekta samanstilling av prissette og ikkje prissette tema vurderast Stålaker aust som den beste korridoren på denne delstrekninga.

Tabell 2 viser dei same samanlikningane for alternative innanfor Kongegata og Indre hamn. Rangering av prissette og ikkje prissette tema peikar i noko ulik retning, spesielt for Indre hamn låg løysing som har høgast nytte, men som også strir mot nasjonale mål på grunn av risiko for inngrep i Herregården. For dei andre korridorane er de samsvar mellom rangering for prissette og ikkje prissette konsekvensar. I ei vekta samanstilling av prissette og ikkje prissette tema vurderast Indre hamn høg løysing som den beste korridoren på denne strekninga.

	Kongegatakorridoren		Indre havn-korridoren	
Tema	Kongegata lav	Kongegata høy	Indre havn lav	Indre havn høy
Kostnad* differanse fra referanse	+2750	+1310	Referanse	+340
Netto nytte - differanse fra referanse- alternativet -uten fjerntog -med fjerntog	-2133 -1858	-900 -625	Referanse	-288 -288
Rangering prissette fag	4	3	1	2
Landskapsbilde	-/-	-/-	-/-	-
Nærmiljø og friluftsliv	-/-	-/-	0	+
Naturmangfold	-	-	-	-
Kulturminner og kulturmiljø	---	---	---	---
Naturressurs	0	0	0	0
Samlet konsekvens	-- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte	--- Negativ, strider mot nasjonale mål	- Bidrag nær null
Rangering ikke-prissette fag	3	2	4 Strider mot nasjonale mål.	1
Samlet rangering for prissette og ikke-prissette fag	3	2	4	1

Tabell 2 Prissette og ikkje prissette konsekvensane- Kongegata og Indre hamn

Lokale verknader

Larvik stasjon:

Det ligg føre to alternativ for lokalisering av stasjon; Indre hamn (som i dag) Kongegata. Begge med høg og låg løysing.

Stasjon i Kongegata vil krevje rivning av fleire bygg og gater i sentrum i anleggsfasen. Jernbanen vil bryte fleire gater permanent og ha innverknad på fleire bykvartal, deriblant Kongegata som er ein viktig tilkomst til sentrum frå vest. For å bygge opp att desse områda må planleggingsfokus og investeringsressursar i Larvik flyttas frå hamnefronten, Grandkvartalet med meir, til jernbanekorridoren. I

kommunedelplanfasen er det uavklart og dermed usikkert i kva grad det kan setjast opp bygningar på betongtunnelen.

Transformasjonspotensialet i tilknytning til stasjonsalternativet i Kongegata er nesten tre gonger så stort som for dagens lokalisering, men med unntak for Bergeløkka ligg hovudtyngda av desse ikkje i direkte tilknytning til stasjonen. Ein eventuell utbygging av Bergeløkka vil også vere i gangavstand til en stasjon i Indre hamn, sjølv om avstanden vil bli meir enn 500 meter.

Alternativet i Kongegata vil vere dårlegare enn dagens lokalisering med omsyn til bussbetening. Topografi og vegnett i Larvik gjer at ein ikkje kan tene både en stasjon i Kongegata og sentrumskjerna (bussterminalen) på ruter frå vest og aust, utan at bussen må kjøyre ein stor omveg for å nå begge. I tillegg vil det vere lang gangavstand til næraste haldeplass for buss frå utgang mot nord (som vil vere bussterminalen). En stasjon i Kongegata vil samtidig ha nokre fleire busette og ein del fleire arbeidsplassar i gangavstand i høve til dagens lokalisering. Dei to alternativa er tilnærma like når det gjeld tilgjenge for sykkel og bil.

Ein stasjon ved Indre hamn vurderast å vere vesentleg meir gunstig enn Kongegata-alternativet når det gjeld moglegheiter for lokal utvikling og tilnærma lik med omsyn til tilgjenge for gåande, syklende og kollektiv. Samla sett vurderast ein stasjon i Indre hamn å vere den mest gunstige.

Indre hamn høg vurderast å være meir gunstig enn Indre hamn låg, grunna stor fleksibilitet for etablering av nye koplingar mellom sentrum og fjorden under den frie høgda på fem meter.

Regionale verknader

Det er berre marginale ulikskapar mellom korridorane når det gjeld potensial for utviding av funksjonelle regionar og kopling til jernbane for Larvik hamn. Indre hamn-korridoren vil gje best tilgjenge til Thor Heyerdahl vidaregåande skule, men det vil framleis vere meir enn 10 minutt å gå. Dersom også Grenlandsbanen byggjast ut er det venta at dei positive regionale verknadene vil bli forsterka.

Bane NOR si tilråding

Bane NOR tilrår korridoren Stålaker aust på strekninga Virik-Byskogen. Grunngevinga er at denne korridoren har låge investeringskostnader, høgast nytte og minst negative konsekvensar for ikkje-prissette tema.

Når det gjeld strekninga Byskogen-Kleivertunnelen dvs. (gjennom Larvik sentrum) rår Bane NOR til val av Indre hamn, høg løysing. Løysinga har noko høgare investeringskostnad enn Indre hamn låg løysing, men kjem betre ut for ikkje-prissette tema.

Vurdering frå fylkesrådmannen:

Bane NOR har gjort ein grundig utgreiing av konsekvensane av utbygging av dobbeltspor gjennom Larvik. Korridorane som er greidd ut er valde på bakgrunn av ein innleiande silingsprosess, og korridorane som er greidd ut i kommunedelplanen er i samsvar med planprogrammet til planen. Alle korridorane viser at det er krevjande å byggje jernbane gjennom Vestfold utan å røre ved viktige natur-, nærmiljø- og kulturinteresser. Lokalisering av ny stasjon i Larvik er spesielt krevjande. Stasjonslokalisering i Indre hamn og Kongegata vil få store konsekvensar for dagens sentrum og framtidig utvikling av byen. Bane NOR har peika på moglegheiter og utfordringar med begge alternativa.

Fylkesrådmannen har oppfatta at innbyggjarane og politikarane i Larvik er delt i synet på dei to forslaga til lokalisering av stasjon. Foreløpig vurdering i rådmannen i Larvik si saksframstilling, er at han ser kombinasjonen av Kongegata høg og Stålaker aust som dei mest relevante alternativa å gå vidare med. Av saksutgreiinga kjem det også fram at rådmannen ønsker å vente med endeleg tilråding til etter at alle innspela i høyringa ligg føre.

Fylkesrådmannen ser at uansett val av stasjonsløysing så vil det få store konsekvensar for Larvik by. Alternativa i Indre hamn og i Kongegata vil bety omfattande riving av dagens bygningsmasse, og vil krevje stor grad av byfornyng for å reparere dei såra bygging av ny jernbanetrasé og stasjon vil innebere.

Fylkesrådmannen er også kjend med at Fylkesrådmannen i Vestfold rår til motsegn til både høg og låg løysing i Indre hamn. Grunngevinga for dette er omsynet til nasjonale og vesentlege regionale kulturminneinteresser og krav til å ta vare på desse (Herregården),

Fylkesrådmannen meiner derfor at sidan dette er ein såpass krevjande sak lokal og regionalt i Larvik/Vestfold så er det for Telemark sin del viktig å fokusere på dei overordna og strategiske aspekta i denne saka. Det strategisk viktige er at ein sikrar ein prosess, vidare planlegging og utbygging som gjer det mogleg å kome i mål med full utbygging av InterCity på Vestfoldbanen innan 2032, i tråd med St. mld. om NTP 2018-2029.

Vedlegg:

<http://www.banenor.no/Tonsberg-Larvik>



Larvik kommune
Postboks 2020
3255 LARVIK

Saksbehandler, innvalgstelefon
Gunnar Kleven, 33371185

Uttalelse til forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny Vestfoldbane fra Virik i Sandefjord til Kleiver jernbanetunnel i Larvik

Fylkesmannens miljøavdeling formidler i dette brevet synspunkter på jernbaneprosjektet innenfor fylkesmannsembetets saksområder og vi kommenterer beslutningsgrunnlaget. Det er fra vår side ikke fremmet innsigelse til noen av alternativene. På strekningen Virik – Byskogen støtter vi Bane NORs anbefaling av Stålaker øst-korridoren ut fra nasjonale hensyn og retningslinjer på Fylkesmannens saksområder. Hva gjelder strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, inkl. stasjons-plassering ved Indre havn eller Kongegata i Larvik by, legger vi til grunn at begge alternativene kan løse jernbanestasjonens funksjoner på en tilfredsstillende måte.

Vi vider til kommunens brev datert 18.01.2019 .

1. Plansaken

Denne uttalelsen gjelder strekningen fra Virik i Sandefjord til Kleivertunnelen like vest for Larvik by. Denne strekningen er omkring 15,5 km lang, avhengig av hvilken korridor man måler. Av dette ligger ca. 3,3 km innenfor Sandefjord kommune og drøyt 12 km innenfor Larvik.

På den lengste strekningen mellom Virik og parselldelet Byskogen like øst for Numedalslågen foreligger det tre alternativer til vurdering; Veringenkorridoren, Stålaker Vest- og Stålaker Øst-korridoren.

Mellom parselldelet Byskogen og Kleivertunnelen foreligger to alternative korridorer; Kongegata- og Indre havn-korridoren, hver med en høy og lav variant.

Det framgår av Bane NORs presentasjoner at etaten anbefaler Stålaker Øst-korridoren mellom Virik og Byskogen. Bane NOR har fremmet innsigelse til Veringenkorridoren med henvisning til vesentlig høyere investeringskostnad og svakere resultater på de såkalt ikke prissatte konsekvensene, så som nærmiljøhensyn, landskap, naturmangfold, landbruksinteresser m.fl.

2. Fylkesmannens rolle



Fylkesmannens miljøavdeling vil med hjemmel i plan- og bygningslovens (pbl.) § 3-2 påse at planer etter loven ikke er i strid med nasjonale eller viktige regionale interesser innenfor miljø, landbruk, samfunnssikkerhet, folkehelse eller barn og unges interesser.

3. Miljøavdelingens vurdering

3.1 Innledning

Vi vil nedenfor kommentere de ulike korridoralternativene innenfor Fylkesmannens saksområder. Grunnlaget for våre vurderinger er i hovedsak planbeskrivelsen/konsekvensutredningen, men vi har også støttet oss på inntrykk fra egne befaringer i planområdet, samt på Fylkesmannens eget kartverktøy med nasjonale og regionale karttemaer. Her er planområdet og linjene lagt inn som digitale kartobjekter.

Ut fra ressursmessige hensyn har vi brukt lite tid på Stålaker Vest-korridoren fordi vi i likhet med Bane NOR vurderer Stålaker Øst som en vesentlig bedre variant på denne strekningen.

3.2 Om konsekvensutredningen (KU)

Generelt følger KU'en anerkjent metodikk beskrevet i Vegvesenets håndbok 712. For de ikke-prissatte temaene framkommer konsekvensen som et produkt av planområdets verdi innenfor de respektive deltemaene sammenholdt med alternativenes grad av påvirkning, oftest mer eller mindre negativ.

3.3 Landskapsvirkning

Vi har ikke innvendinger til KU'ens klassifisering av landskapsverdi i planområdet, og vi har merket oss at det søndre bassenget i Farris, Bøkeskogen, Torstrand, Lågen og området Roligheten – Rauan alle er gitt den høyeste verdien i landskapsklassifiseringen. Vi kan bekrefte at området Roligheten – Rauan har status som «helhetlig kulturlandskap» i nasjonal sammenheng. Området er klassifisert til svært verdifullt, kfr. Miljødirektoratets *Naturbase*.

På strekningen Virik – Byskogen (parselldele i bergtunnel like vest for Lågen) kommer Verningen-korridoren dårligst ut mht. landskapsbilde i KU-materialet. Vi deler denne vurderingen, og vi legger bl.a. vekt på at den skjærer gjennom landskapsområdet Rauan – Roligheten en strekning på omkring 0,9 km ifølge foreløpig plassering av traséen.

Videre er vi enig i at Stålaker Øst-korridoren kommer best ut landskapsmessig på denne delstrekningen. Tunnelstrekningen gjennom åsen Sneløkka–Løkåsen er ett gunstig moment i denne sammenhengen. For begge Stålaker-korridorene er tunnelen vest for Kjønnalbekken til Hegdal industriområde gunstig for å dempe negativ landskapsvirkning.

På strekningen Byskogen til Kleivertunnelen er Kongegata-korridoren vurdert å ha liten – middels negativ konsekvens for landskapsbilde både i høy og lav variant. Det samme gjelder Indre havn – korridoren i lav variant, mens høy variant er vurdert noe bedre. Vi har ikke innvendinger til disse vurderingene.

3.4 Nærmiljø, friluftsliv

Virik – Byskogen

Alle korridorene har nærføring til boligfeltet Gemini i Sandefjord kommune.



Verningen-korridoren er oppgitt å berøre 25 boliger. Korridoren er beheftet med betydelige ulemper i form av inngrep i nærmiljøområder. Det er spesielt uheldig at leke- og rekreasjonsområdet Timbo blir delt i to og påført betydelige støyulemper. Området er i bruk både sommer og vinter og har omfattende tilretteleggingstiltak.

På en lengre dagstrekning nordover fra Verningen - mellom Håkestadveien og Himbergveien - vil denne korridoren representere en betydelig barriere for turgåere/skigåere fordi den mangler tunneler og bruer. Vi legger til grunn at barrierevirkningen er mindre mellom Verningen og Lågen fordi denne strekningen inneholder en luftig bru og en planfri kryssing av Rauanveien.

Verningen-korridoren medfører at 61 boliger havner i gul støysone, forutsatt ordinære støyskjermingstiltak på bruer og i bynære strøk. Også i tur- og friluftsområder er støyutbredelsen en betydelig ulempe. Dette gjelder delområder som Timbo lekeområde og skogområder som Lindhjemslogen øst for tettstedet Verningen. Det framgår av *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)* at nærfriluftsområder utenfor by/tettsted bør ha ekvivalente støynivåer under 40 dBA_{den}. Støysonekart i KU-materialet viser at et slikt støynivå strekker seg opptil 900 meter ut fra jernbanesporet og dekker f.eks. hele Lindhjemslogen og Timbo-området med mindre det settes opp støyskjermer.

Stålaker Øst-korridoren vil etterlate 44 boliger i gul støysone. Dagens jernbane påfører ifølge støyrapporten 52 boliger utilfredsstillende støyforhold. Hva gjelder støy i nærmiljø og turområder er det en styrke ved Stålaker-korridorene at de har to tunnelstrekninger. Dette bidrar til gode støyforhold i Løkåsen og skogområdet mellom Kjørndalbekken og Rauanveien. Imidlertid blir deler av golfbanen på hver side av Marumbekken berørt av støynivåer over 40 dBA_{den}, likeså turområder i Gjerstadskogen nord for Tjøllingvollen.

Oppsummert deler vi KU-materialets konklusjon om at Verningen-korridoren er klart mest ugunstig for temaet nærmiljø-/friluftsliv.

Både Stålaker- og Verningen-korridoren krysser Lågen på bru. Vi anbefaler at brua får støyskjermer på 1,5 meter slik støyberegningen har tatt høyde for. Dette vil likevel gi en viss påvirkning på turstier og friluftsområder langs elva ifølge støysonekartet. Med henvisning til den betydelige støyutbredelsen fra rv. 40 (Elveveien) anser vi at Vestfoldbanens støypåvirkningen får liten betydning relativt sett, forutsatt støyskjermer på jernbanebrua.

Byskogen - Kleivertunnelen

Bane NORs anbefalte linje Indre Havn høy løsning etterlater 1 bygning for boliger med utilfredsstillende støyforhold, dvs. i gul støysone. Vi understreker at bygningen sannsynligvis rommer flere boenheter. Dagens jernbanelinje innebærer at 28 bygninger får boliger i gul støysone.

Kongegata-korridoren i høy løsning påfører 5 bygninger med leilighet(er) utilfredsstillende utendørs støyforhold.

Bortsett fra Indre Havn med lav løsning er øvrige alternativer gunstige mht. barrierevirkning i byen og i Hammerdalen. Vi legger til grunn at både Kongegata- og Indre Havn-korridoren i høy løsning innebærer en tilfredsstillende bru høyde over Hammerdalen med tanke på opplevelsen av elvelandskapet her. Vi anbefaler støyskjermer på jernbanebrua.

Vi støtter vurderingen om at Indre Havn med høy løsning alt i alt bedrer situasjonen for nærmiljø/friluftsliv på strekningen Byskogen - Kleivertunnelen, mens Kongegata-alternativene er noe negative.



3.5 Naturressurser - jordbruk

Hva gjelder statlige innspill om larvikitt-ressursene henviser vi til uttalelse fra Direktoratet for mineralforvaltning.

Både Verningen-korridoren og Stålaker-korridorene krysser store jordbruksarealer med fulldyrka jord av beste kvalitet, dvs. A-verdi i Fylkesmannens regionale analyse utført i 2010-2011.

Verningen-korridoren krysser sammenhengende jordbruksarealer på strekningen Furustad – Himberg. Videre vestover mot Verningen og videre mot Lågen ligger linja mer i utkanten av jordbruksarealer. Steder som Lindhjem og Ødegården er eksempler på dette. I tillegg til arealbeslaget medfører dette at mindre teiger blir avsnørt og mindre gunstige å drive, dvs. ulemper som følge av dårligere arrondering av jordbruksteigene. Det samlede beslaget av dyrka mark utgjør 250 daa.

Verningen – korridoren som helhet krysser også skogsteiger med dyrkbar mark. Dette gjelder især strekningen mellom Håkestadveien og Rauanveien.

Stålaker Øst-korridoren medfører et beslag av dyrka mark på 230 daa og et skogareal på 100 daa. Også denne linja krysser dyrkbar mark i skogarealene, men de aktuelle teigene av dyrkbar mark er her gjennomgående mindre. Stålaker Vest-korridoren har det største beslaget av dyrka jord med 300 daa som blir omdisponert.

Oppsummert kommer Stålaker Øst-korridoren noe bedre ut mht. jordbruksinteressene enn Verningen – Korridoren, mens Stålaker Vest er klart mest konfliktfylt vis à vis jordbruk. For strekningen Byskogen – Kleivertunnelen er dette temaet ikke relevant.

3.6 Naturmangfold

Virik – Byskogen

På strekningen Virik – Furustad krysser alle de alternative korridorene Virikbekken, Hanastad- og Marumbekken som alle er sjørrettførende. Marumbekken er i tillegg en trekkroute for hjortevilt.

Jernbanen vil i alle alternativene krysse Marumbekken (Førstadbekken) på en bru omkring 4 meter over terrenget. Bekkene vil som i dag bli ledet i rør under jernbanen. Dette gjelder også Marumbekken, noe som har sammenheng med kryssing av Furustadveien parallelt med ny jernbane.

Vi vil markere at bekkene er sjørrettførende med høy biologisk produksjon, og vi anser at de representerer naturverdier av regional karakter. Forutsatt at nye kulverter anlegges slik at fiskens vandring ikke hindres, anser vi at tiltaket ikke vil endre situasjonen.

Verningen – korridoren krysser et viktig hjortevilttrekk i nordre del av Lindhjemsbogen. Denne trekkuten er ivaretatt på tvers av ny E18 i form av faunapassasje under Rødbøl bru. Videre krysser Verningenkorridoren en lokal trekkute langs Marumbekken.

Vi kan nå dokumentere gjennom fotostudier («viltkameraer») i regi av Norsk *inst. for naturforskning* (NINA) at faunapassasjer over E18 har betydning for en rekke dyrearter i tillegg til hjortevilt, som de i utgangspunktet er utviklet for. Motorveier og moderne jernbanelinjer er svært effektive barriærer for



en rekke dyrearter, og anleggene vil bestå over meget lang tid. Vi anser på denne bakgrunnen at anleggseierne har ansvar etter naturmangfoldloven for at arter ikke hindres i å opprettholde levedyktige bestander innenfor opprinnelige utbredelsesområder. Vi viser her til lovens § 5 (forvaltningsmål for arter).

Stålaker-korridorene (vest og øst) har bedre krysningsmuligheter for terrestriske dyrearter. Spesielt vil fjelltunnelene i åsryggen Ramsås – Løkåsen ha stor verdi, likeså tunnelen mellom Kjønnalbekken og Hegdal industriområde.

Når det gjelder viktige naturtyper i tillegg til vassdragene, viser KU-materialet at Verningen-korridoren har stor negativ påvirkning på omkring 8 terrestriske naturtyper. Stålaker-korridorene har hver stor negativ påvirkning på 2 slike naturtyper på strekningen Virik – Byskogen.

Samlet sett er følgelig Verningen-korridoren vurdert som dårligst med stor negativ konsekvens for naturmangfold. Stålaker Øst er vurdert å ha middels – stor negativ konsekvens og Stålaker Vest marginalt lavere negativ konsekvens; middels (- stor) negativ konsekvens for naturmangfold.

Vi har ikke innvendinger til denne konklusjonen.

Byskogen – Kleivertunnelen (vest for Larvik by)

På denne strekningen vurderes alle korridorene/variantene å ha liten negativ konsekvens for naturmangfold. Indre Havn-korridoren i høy variant er likevel rangert som dårligst pga. mulig konflikt med en rødlistet planteart på Larvik stasjon og påvirkning på en skoglokalitet i Hammerdalen.

En høyere bru over Hammerdalen i Indre Havn høy variant anses i KU'en mer negativt enn en lavere bru pga. større kollisjonsfare for trekkende fugl.

Vi har ikke innvendinger til vurderingene her

3.7 Samfunnssikkerhet og beredskap

Planmaterialets ROS-analyse klargjør at det på dette planstadiet er gjort en svært overordnet ROS-analyse. I motsetning til i de andre fagrapportene er det ikke skilt tydelig mellom de ulike korridorene.

Det er identifisert en rekke naturfarer og menneskeskapt farer som kan påvirke jernbaneanlegget. Følgende uønskede hendelser er vurdert å skape stor sårbarhet på strekningen Jåberg – Kleivertunnelen:

- Skredfare og ustabil grunn
- Dambrudd (som Pålsbudammen, Farrisdemningen m.fl.)
- Skade på drikkevannsressurser (inkl. bôrebrønner) og vannressurser

Havnivåstigning, stormflo og bølgepåvirkning er vurdert å representere moderat – stor fare.

Vi har merket oss noen viktige temaer som forutsettes ivaretatt gjennom andre analyser og/eller i mer detaljerte ROS-analyser i påfølgende planfaser; så som slokkevann for brannvesenet og framkommelighet for utrykningskjøretøy.



Vi anser at det er identifisert relevante og viktige farer/hendelser som planleggingen må følge opp. Vi synes likevel at ROS-analysen ikke helt svarer på intensjonen med en KU i hht. *forskrift om konsekvensutredninger* fastsatt 21.06.2017 (KU-forskriften). Vi viser her til forskriftens § 17 første ledd annet punktum; «Konsekvensutredningens innhold og omfang skal tilpasses den aktuelle planen eller tiltaket, og være relevant for de beslutninger som skal tas.»

Beslutningen som skal tas i denne saken, er å velge én korridor som skal bearbeides videre i reguleringsplan og byggeplaner. Alt i alt burde ROS-analysen etter vår oppfatning ha belyst bedre ulikhetene mellom korridorene som støtte for valg av korridor.

3.8 Anleggsfasen

Vi har merket oss at planbestemmelsenes § 3-2 forutsetter at det skal utarbeides en miljøoppfølgingsplan i reguleringsplanfasen. Vi støtter dette kravet og anbefaler at planen blir en fullverdig del av reguleringsplanen, formelt planbeskrivelsen. Videre bør elementer i miljøoppfølgingsplanen gis bindende virkning gjennom reguleringsbestemmelsene.

Når det gjelder forurensningsmessige aspekter ved anleggsfasen, legger vi til grunn at tiltaket fordrer en utslippstillatelse fra Fylkesmannen i medhold av forurensningsloven. Vi viser bl.a. til at korridorene har tunnelstrekninger, krysser sårbare vassdrag, har dagsoner i erosjonsutsatte jordarter etc. Disse omstendighetene innebærer i utgangspunktet en vesentlig fare for forurensning av sårbare vannforekomster, og en prosess i medhold av forurensningsloven anses nødvendig.

De alternative korridorene vil i anleggsfasen medføre stengning av eksisterende jernbane i øst- og/eller vestgående retning over kortere eller lengre tidsrom. Vi mener det er ønskelig at Bane NOR finner så gode løsninger for trafikkavviklingen i byggeperioden at denne utfordringen ikke virker inn på korridorvalget. Vi viser til at dette valget vil fastlegge Vestfoldbanens linje og stasjonsplassering for svært lang tid framover.

4. Oppsummering/konklusjon

Ut fra Fylkesmannens saksområder støtter vi Bane NORs anbefaling om å velge Stålaker Øst-korridoren mellom Virik og Byskogen. Vervingen-korridoren er etter vår oppfatning klart dårligst for nærmiljø/friluftsliv, landskap og naturmiljø. Den skjærer gjennom et opparbeidet lekeområde ved Vervingen tettsted, påvirker det helhetlige landskapsområdet Roligheten – Rauan, har stor støypåvirkning i nærturområder og berører mange forekomster med verdifull natur.

Av Stålaker-korridorene mener vi Stålaker øst er bedre for jordbruksforhold og landskap. Begge har for øvrig gode krysningsmuligheter for turgåere og dyreliv, hver på to tunneltak som ligger gunstig for disse formålene.

Når det gjelder korridorer og stasjonsplassering i Larvik, mener vi både Indre Havn høy variant og



Kongegata-variantene kan løse jernbanestasjonens funksjoner på en tilfredsstillende måte.

Med hilsen

Elisabet Rui (e.f.)
avdelingsdirektør

Gunnar Kleven
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

NVE Region Sør	postboks 2124	3103	TØNSBERG
Sandefjord kommune	postboks 2025	3202	SANDEFJORD
Direktoratet for mineralforvaltning	postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Bane NOR SF	postboks 4350	2308	HAMAR
Vestfold fylkeskommune	postboks 2163	3103	TØNSBERG
Statens vegvesen Region Sør	serviceboks 723 Stoa	4808	ARENDAL



Arkivsak-dok. 17/11896-6
Saksbehandler Olav Backe-Hansen

Saksgang
Hovedutvalg for teknisk sektor

Møtedato

Intercity Vestfoldbanen - Forslag til kommunedelplan Stokke-Larvik - høringsuttalelse

Rådmannens innstilling:

1. Skien kommune støtter anbefalingen fra Bane NOR om Torp Vest
2. Siden denne parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Skien, forventer Skien kommune at videre planlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplan.
3. Skien kommune forventer at dobbelstpoet Stokke-Sandefjord via Torp er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27.

Bakgrunn for saken

På strekningen Stokke-Larvik skal det bygges ca. 30 km nytt dobbelspor med nye stasjoner i Stokke, ved Torp, i Sandefjord og i Larvik. I brev datert 13.12.2018 legger Bane NOR forslag til kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU) for dobbelstpor på jernbanestrekningen i Sandefjord kommune, dvs. Stokke-Sandefjord, ut på høring og offentlig ettersyn. Høringsfristen er satt til 13. februar 2019. Kommunedelplan med konsekvensutredning for strekningen videre sørover i Larvik kommune ble 1. gangs behandlet i Larvik kommune 09.01.19 og er lagt ut på høring med høringsfrist 15. mars. Det blir lagt fram egen sak om dette.

SAKSFRAMSTILLING

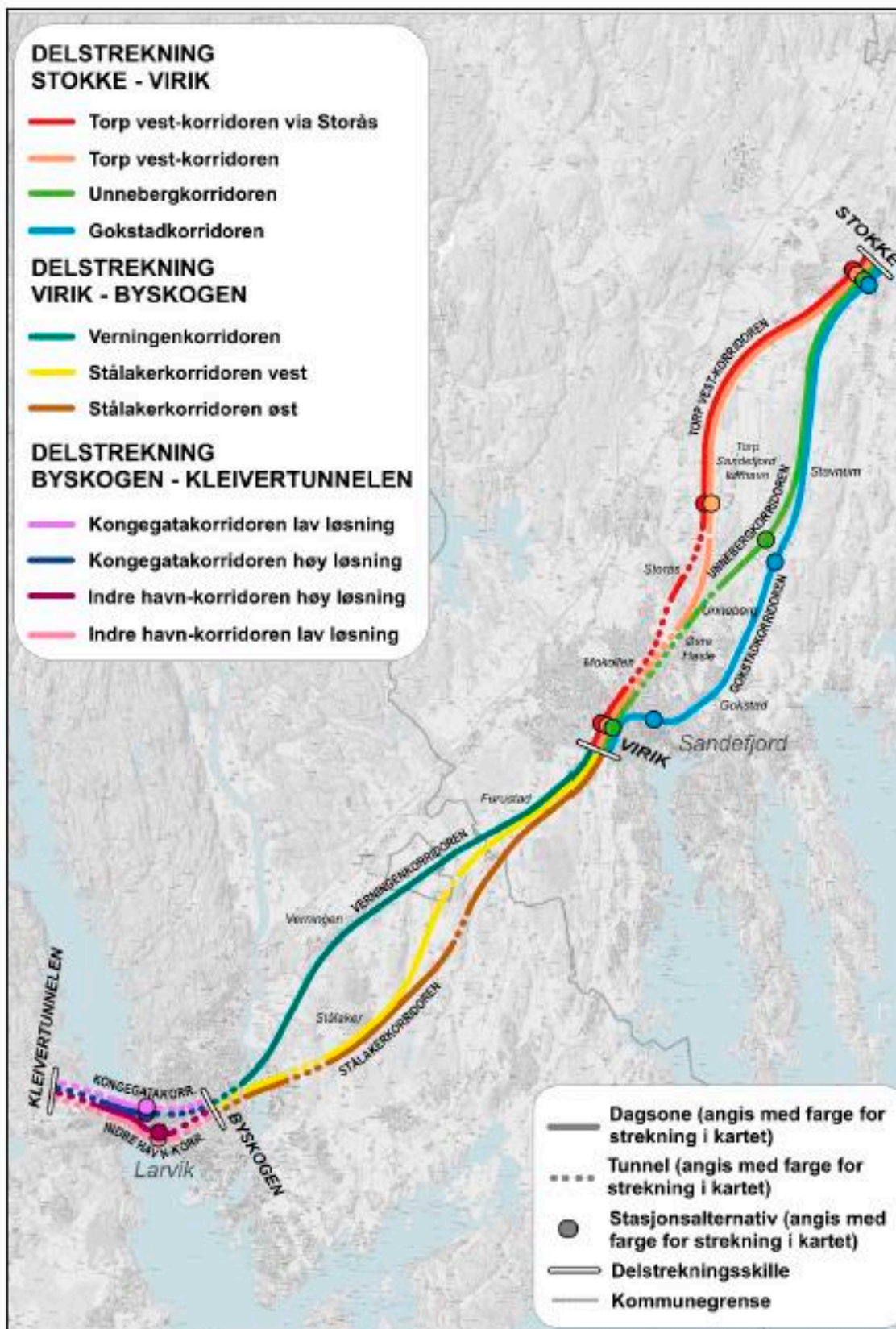
Kartet på neste side viser hele strekningen mellom Stokke og Larvik under ett, med de ulike korridorene tegnet inn. Denne høringen omfatter bare valg av trase mellom Stokke og Virik (Sandefjord) og tilhørende stasjoner i Stokke, ved Torp og i Sandefjord. På denne strekningen er det utredet 4 alternative korridorer; Torp Vest, Gokstadkorridoren, Torp vest via Storås og Unnebergkorridoren.

1. Gods og tilknytning til havn

Generelt skal den nybygde InterCity-strekningen for Vestfoldbanen dimensjoneres for lokal godstrafikk i bare mindre omfang. Det er forutsatt at strekningen kan være erstatningsbane for godstog til/fra Sørlandsbanen i avvikssituasjoner og når det er planlagt vedlikehold på sporet som gjør at banen må stenges. Lokal godstrafikk vil gå fra Larvik havn og vestover mot Grenland.

2. Kjørehastigheter og stasjonsløsninger

Torp Vest har kjørehastighet på 250 km/t på hele strekningen. Stasjonen blir liggende ved dagens stasjonsområde i Stokke. **Torp Vest via Storås** er planlagt med 250 km/t som dimensjonerende hastighet, men inn mot stasjonen blir hastigheten satt ned til 210 km/t. Torp Vest via Storås er 100 m kortere enn Torp Vest. Den følger samme trase som Torp Vest, men har en 1400 m lang tunnel ca. 500 m sør for Torp stasjon. Jernbanetraseen ligger i overkant av 300 m vest for flyplassen. Stasjonen har to spor med sidestilte plattformer, med en hovedinngang som er vendt mot flyplassen. Jernbanestasjonen er tenkt som et omstigningspunkt for reisende med fly og tog. Gangavstand mellom stasjonsinngang og flyplassens hovedinngang er ca. 360 m. Bussholdeplass, taxiholdeplass, av- og påstigning og sykkelparkering er lagt vest for stasjonen. Kryssing av dobbelstpoet skjer i undergang med trapper og heis til plattformene.



Unnebergkorridoren er dimensjonert for 250 km/t. Traseen ligger øst for flyplassen. Stasjon for flyplassen vil ligge ca. 400 m vest for dagens stasjon for Torp på Råstad. Sandefjord stasjon blir i denne korridoren flyttet vestover, ved Sandefjord videregående skole – samme stasjonslokalisering som for Torp Vest-korridoren. Dette vil kreve tilpasning av gatenettet for å etablere gode forbindelser mellom stasjonen og bysentrum. Avstanden mellom stasjonen og torget er ca. 1000 m.

Gokstadkorridoren ligger også øst for flyplassen. Dimensjonerende hastighet på delstrekningen Stokke-Gokstad er 250 km/t, Gokstad-Sandefjord 160 km/t (terrengmessige årsaker) og inn mot stasjonen 100 km/t. Stasjon for flyplassen i denne korridoren er ved eksisterende stasjon på Råstad. Stasjon for Torp i både Gokstad- og Unnebergkorridoren vil ha behov for

tilbringertransport mellom stasjonen og flyplassen. I Gokstadkorridoren vil stasjon for Sandefjord by ligge i dagens stasjonsområde. Kjøretiden for Unnebergkorridoren og begge Torp Vestkorridorene er kortere enn for Gokstadkorridoren.

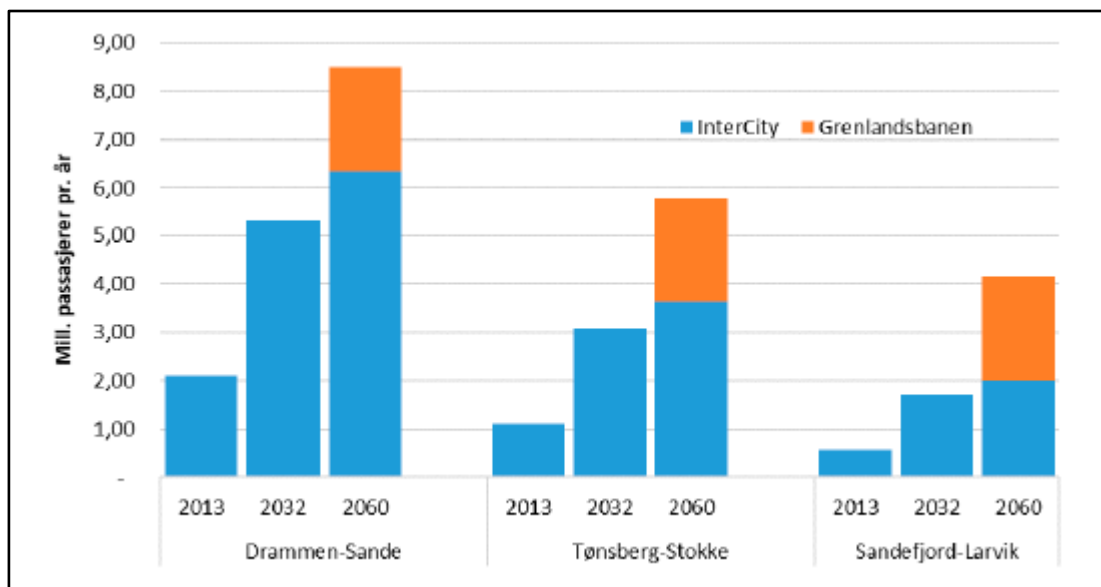
3. Konsekvenser

For alle korridorene er det gjort utredninger av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Referansealternativet for de ikke-prissatte konsekvensene er dagens situasjon og gjeldende planer. For de prissatte temaene er det ikke gjort sammenligning mot dagens situasjon. Begrunnelsen for dette er at det ikke ville gitt en reell sammenligning, da det f.eks. ikke er aktuelt å kjøre raskere eller flere tog på dagens jernbaneinfrastruktur (enkelsporet jernbane).

4. Trafikkprognoser

Utbygging av dobbeltspor på Vestfoldbanen gir store reduksjoner i reisetider, og økning i kapasitet på sporet gjør det mulig å kjøre langt flere avganger enn i dag. Når utbyggingen er fullført (forventet 2032) regner Bane NOR med at trafikkvolumet sør for Drammen vil ligge 250% høyere enn i 2013. Prosentvis økning vil være enda større lenger sørover, med en tilnærmet tre-dobling sør for Tønsberg (fra 1,1 mill. passasjerer per år til 3 mill. per år) og Sandefjord (fra 0,6 mill. passasjerer til 1,7 mill.).

En framtidig sammenkopling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) er beregnet å bidra med en ytterligere trafikkvekst på vel 2 mill. reiser per år gjennom Vestfold. Inkludert denne trafikken vil trafikkvolumene på strekningen Tønsberg-Sandefjord nærme seg 6 mill. passasjerer per år i 2060.



5. Samlokalisert terminal på Torp

Trafikkberegninger som er gjort viser at å samlokalisere terminal for fly og tog vil gi mer enn 50% økning i tilbringertrafikken med tog sammenlignet med en løsning med tilbringertransport som i dag (shuttlebuss mellom flyplass og jernbanestasjon).

6. Betydningen av stasjonslokalisering

De korridorene som fører til flytting av stasjoner er stort sett de samme korridorene som er beregnet å gi mest trafikk og størst nytte for samfunnet. Dette gjelder ikke for Sandefjord (og Larvik som vi kommer tilbake til i en annen sak). Her viser utredningene at tallet på reisende fra den aktuelle stasjonen blir størst dersom dagens stasjonslokalisering blir opprettholdt. Forskjellene er i alle tilfeller små, og de fordelene en får for gjennomgående trafikk (kortere reisetid for flere reisende) er større enn ulempene ved noe dårligere tilgjengelighet til stasjonene både i Sandefjord (og Larvik).

7. Kostnader

Torp Vest over Storås har ca. 1,3 mrd. kr. høyere investeringskostnad enn Gokstadkorridoren (som har lavest kostnad). Investeringskostnaden for Torp Vest-korridoren er om lag 500 mill. kr. høyere enn for Gokstadkorridoren. Dersom det forutsettes at flyplassterminalen blir liggende vest for Torp flyplass, blir likevel netto nytte høyest med Torp Vest-korridoren.

Tabellen under viser vekting av konsekvenser for både de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene som er utredet, og en rangering av korridorane basert på dette.

Tema	Torp vest-korridoren		Unneberg-korridoren	Gokstad-korridoren
	Torp vest	Torp vest via Storås		
Kostnad* - differanse fra referansealternativet	+610	+1550	+380	Referanse
Netto nytte - differanse fra referansealternativet -uten fjertog -med fjertog	+746 +1047	-55 +246	+91 +390	Referanse
Rangering prissatte fag	1	3	2	4
Landskapsbilde	--	-/--	--	--/---
Nærmiljø - friluftsliv	--	-	-/--	--/---
Naturmangfold	---	--/---	--	--
Kulturminner og kulturmiljø	-	0/-	--	--/---
Naturressurs	--/---	--	--/---	--
Samlet konsekvens	--/--- Negativt bidrag til netto nytte	-/-- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte	--/--- Negativt bidrag til netto nytte
Rangering ikke-prissatte fag	3	1	2	3
Samlet rangering for prissatte og ikke-prissatte fag	1	3	2	4

8. Bane NOR sin anbefaling

Bane Nor anbefaler **Torp Vest**-korridoren. Begrunnelsen for dette er at dette alternativet har størst nytte og samla sett er rangert som best både i den samfunnsøkonomiske analysen og med tanke på tekniske krav og drift av ny jernbane.

9. Rådmannens vurdering og konklusjon

Rådmannen mener det er bra at planarbeidet er så godt i gang, og at kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor på Vestfoldbanen mellom Stokke og Sandefjord (Virik) nå er på høring. Det er et stort og omfattende plan- og utredningsarbeid som nå er på høring. Det er fra administrasjonens side gjort rede for det som regnes som overordna sentrale elementer i denne saken. Rådmannen mener det er svært viktig å legge til rette for å samlokalisere terminal for fly og tog fordi det vil styrke Torp som regional flyplass. Det er derfor positivt at den korridoren som best legger til rette for dette er den samme som Bane NOR anbefaler – Torp Vest. At dette alternativet tillegg har størst samfunnsøkonomisk nytte gjør at rådmannen støtter anbefalingen fra Bane NOR.

Rådmannen mener det vidare planarbeidet for denne strekningen må starte opp uten unødig opphold. Denne strekningen er spesielt viktig for Telemark, da den er en forutsetning for å få til tog i timen til Skien. Telemark forventer at dette blir en realitet i 2026/27, og da må planlegging og utbygging skje uten opphold.

Effekten av saken

Effekter av saken vurdert ut fra noen utvalgte hensyn (obligatorisk)

Perspektiv	Negativ	Nøytral	Positiv	Ingen
Konsekvens for klima på kort og lang sikt			X	
Konsekvens for miljøet på kort og lang sikt			X	
Økonomiske konsekvenser i et langt perspektiv			X	
Konsekvens for folkehelsen		X		

Følgende er lagt til grunn for vurderingen:

- Utbygging av dobbeltspor vil bedre jernbanens konkurransefortrinn, og vil bidra til at flere reiser med tog. Tog regnes som en mer miljøvennlig transportform enn bil og buss, og dermed bedre for klima og miljø på lang sikt.
- Bedre jernbanetilbud til Skien vurderes å legge til rette for flere etableringer i Grenlandsområdet, noe som vil bidra positivt på mange områder.
- Konsekvensene for folkehelsen er vanskeligere karakterisere, og har ikke vært et sentralt tema i saken.

Referanser

- Plan- og bygningsloven

Vedlegg:

- *Link til plandokumentene som ligger på Bane Nors hjemmeside:*
<http://www.banenor.no/tonsberg-larvik>

Saksprotokoll

Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan Stokke-Larvik, delparsell i Larvik - høringsuttalelse

Arkivsak-dok.	17/11896
Saksbehandler	Olav Backe-Hansen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for teknisk sektor	12.03.2019	26/19
2 Hovedutvalg for klima, miljø, næring og friluftsliv	13.03.2019	13/19

Rådmannens innstilling:

Skien kommune mener at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetninger for å vurdere hva som er beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik. Det viktigste for Skien kommune er at man raskt kan komme videre i planlegging og utbygging slik at målene i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 blir oppfylt.

Hovedutvalg for teknisk sektor har behandlet saken i møte 12.03.2019 sak 26/19

Møtebehandling

Det ble ikke fremsatt forslag ved behandlingen av saken.

Votering

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for teknisk sektors vedtak

Skien kommune mener at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetninger for å vurdere hva som er beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik. Det viktigste for Skien kommune er at man raskt kan komme videre i planlegging og utbygging slik at målene i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 blir oppfylt.

Saksprotokoll

Intercity Vestfoldbanen - forslag til kommunedelplan Stokke-Larvik, delparsell i Larvik - høringsuttalelse

Arkivsak-dok. 17/11896
Saksbehandler Olav Backe-Hansen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for teknisk sektor	12.03.2019	26/19
2 Hovedutvalg for klima, miljø, næring og friluftsliv	13.03.2019	13/19

Rådmannens innstilling:

Skien kommune mener at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetninger for å vurdere hva som er beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik. Det viktigste for Skien kommune er at man raskt kan komme videre i planlegging og utbygging slik at målene i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 blir oppfylt.

Hovedutvalg for klima, miljø, næring og friluftsliv har behandlet saken i møte 13.03.2019 sak 13/19

Møtebehandling

Ingen merknader til rådmannens innstilling.

Votering

Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for klima, miljø, næring og friluftslivs vedtak

Skien kommune mener at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetninger for å vurdere hva som er beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbelsporet mellom Sandefjord og Larvik. Det viktigste for Skien kommune er at man raskt kan komme videre i planlegging og utbygging slik at målene i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 blir oppfylt.

Fra: Marius Lid <marius.lid@porsgrunn.kommune.no>
Sendt: mandag 18. mars 2019 10.35
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: Øistein Brinck
Emne: id: 18/18573 Høringsuttalelse IC Stokke - Larvik
Vedlegg: Høringsuttalelse IC Vestfoldbanen Stokke Larvik_saksprotokoll
Porsgrunn kommune.pdf

Kategorier: Rød kategori

Høringsuttalelse til KDP for dobbeltspor på jernbanestrekningen Stokke-Larvik

Vedlagt følger høringsuttalelsen fra Porsgrunn kommune (saksframlegg med protokoller) til forslaget til kommunedelplan (KDP) for dobbeltspor på jernbanestrekningen Stokke-Larvik (Intercity Vestfoldbanen).

Bystyret fattet følgende vedtak i sak 16/19 den 14.03.19:

Porsgrunn kommune mener at Vestfold fylkeskommune og Larvik kommune har best forutsetninger for å vurdere hva som er beste korridor og lokalisering av stasjon for dobbeltsporet mellom Sandefjord og Larvik.

Det viktigste for Porsgrunn kommune er at man raskt kan komme videre i planlegging og utbygging slik at målene i St.mld. om NTP 2018-2029 om ferdigstilling av IC til Skien i 2032 blir oppfylt.

Porsgrunn kommune har merket seg at Larvik kommune mente at Kongegata høy var det beste alternativet før saken ble lagt til høring.

Porsgrunn kommune er tilfreds med et slikt alternativ da dette gir kortest reisetid for passasjerene og en unngår en lang periode med buss for tog i anleggsfasen.

Med vennlig hilsen

Marius Lid

Konst. Virksomhetsleder
Byutvikling
Porsgrunn kommune

Tlf: 416 62 612



Trenger du virkelig å skrive ut dette?



Miljøfyrtårn



Kragerø kommune

Serviceavdelingen

Larvik Kommune
Postbok 2020
3255 LARVIK

Deres ref.

Vår ref.
17/00946-17

Dato
22.03.2019

Høringsuttalelse fra Kragerø kommune- Kommunedelplan med konsekvensutredning. Dobbeltspor Tønsberg - Larvik Intercity Vestfoldbanen

Hovedutvalg for Plan, bygg og miljø har behandlet saken i møte 20.03.2019 sak 39/19

Følgende vedtak ble fattet:

Hovedutvalg for Plan, bygg og miljøes vedtak/innstilling

1. Kragerø kommune vurderer at det er Larvik kommune som har best forutsetning for å velge beste korridor og stasjonslokalisering for ny jernbane gjennom kommunen. På generelt grunnlag ønsker Kragerø kommune et trasevalg som gir best muligheter for raskest mulig å komme videre fra kommunedelplan til utarbeidelse av detaljreguleringsplan og dermed gjennomføring.
2. Siden utbygging av parsellen er en forutsetning for to tog i timen til Grenland og etablering av Grenlandsbanen videre fra Porsgrunn mot Sørlandet, forventer Kragerø kommune at detaljplanlegging starter opp umiddelbart etter vedtak av kommunedelplanen.
3. Kragerø kommune forventer at dobbeltsporet gjennom Larvik kommune er ferdigstilt slik at det kan gå to tog i timen fra 2026/27 og dermed også skape grunnlag for videre arbeid med planlegging og etablering av Grenlandsbanen så tidlig som mulig.

Med hilsen

Lisa Ehnebom
Avdelingsleder
91617632

Postadresse
Kragerø kommune
Pb. 128
3791 KRAGERØ

Besøksadresse
Rådhusgata 5
3770 KRAGERØ

Telefon: +47 35986200

Epost: post@kragero.kommune.no

Bankgiro: 2655 01 43800
Org.nr.: 963 946 902

Brevet er godkjent elektronisk.

Mottakere: Bane NOR, Postboks 1800 Sentrum, 0048 Oslo
Larvik Kommune, Postbok 2020 , 3255 LARVIK

From: NJFF Vestfold <vestfold@njff.no>
Sent: 12. mars 2019 08:22
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Svar på høring om trasevalg. «Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236».

Hei.

Styret i NJFF Vestfold vedtok på styremøte mandag 11.03.2019 å svare følgende:

Vi har ikke tatt stilling til hvilket trasevalg som er best gjennom gamle Tjølling kommune, men vi vil peke på at de viktige vilt trekkene (elg, hjort, rådyr) gjennom arealet, må ivaretas uansett valgt løsning. Disse trekkrutene fra Hedrum til kysten og tilbake er vel kjent fra tidligere utredninger (E-18), og er like viktige den dag i dag. Trekkrutene er allerede forsøkt ivaretatt ifm E-18 utbyggingen, og kan ikke bygges ned nå.

Ivaretagelse av trekkrutene kan bare gjøres ved at mest mulig av traseen legges i tunell eller miljøtunell.

Mvh
Øystein Cock Rønning
Fylkessekretær
NJFF Vestfold
PB 25
3292 Stavern
Mob 95763666

ØSTRE HEDRUM JAKTLAG

Bane Nor
Postboks 4350
2308 Hamar

Larvik 12.03.2019

HØRINGSUTTALELSE

Østre Hedrum Jaktlag er opptatt av viltraseene mellom gamle Hedrum og Tjølling kommune. Vedlagt ligger ett kart som ble oversendt Larvik Kommune i 2010, hvor vi tegnet inn de viktigste vilttrekkene.

I deres fagrapport for nærmiljø og friluftsliv vises det til punkt 6.1.2 Utredningsområde 9 Verningen, så er områdene fra Timbo øst til Gjelstad i vest skravert med gult, noe som betyr liten verdi. Det må være en helt feil konklusjon.

Som de fleste vel er kjent med er området Roligheten-Rauan definert som regionalt og nasjonalt viktig kultur og landskapsmiljø. Området består i tillegg av en rekke gravfelt og andre viktige områder fra Vikingetiden. Rauan var det første bosettingsområdet i Tjølling.

Til slutt vil vi også påpeke verdien av Hegdalåsen som ligger nord for Hegdal Industriområde. Dette er ett viktig område for vilt og fugler, bla. Ugler.

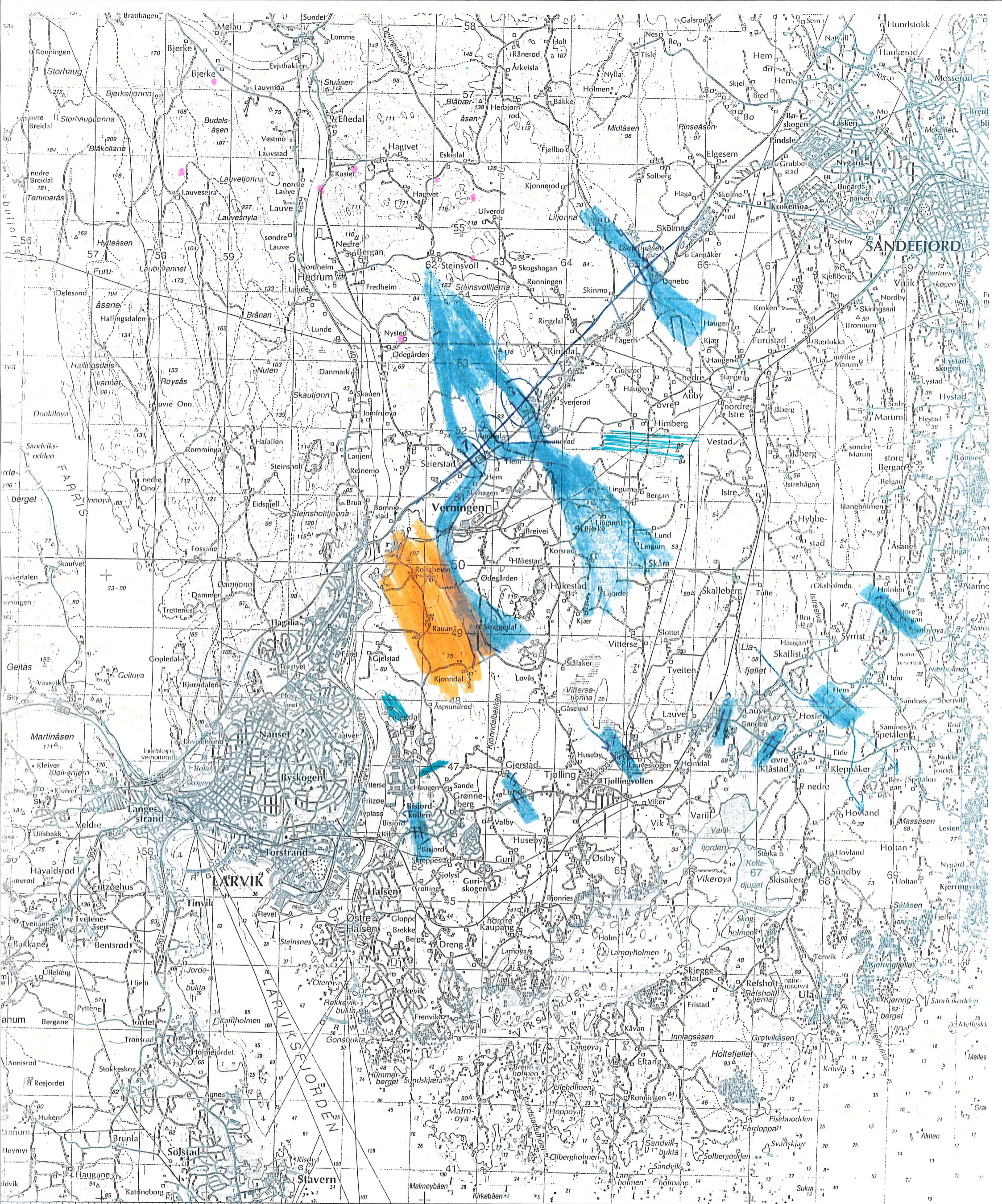
Vi henstiller derfor til Bane Nor om å unngå utbygging og belastning i områdene som er nevnt.

Med vennlig hilsen



Arne Fr. Rauan
arne@lasesmeden.no

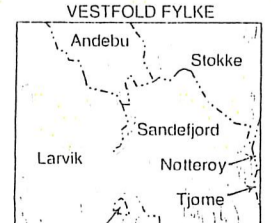
Leder Østre Hedrum Jaktlag



10.10.10
VIKTIGE VILTTRUKK
LANDSVARVERNEOMRÅDE

HELGERØA 12 KM
 LARVIK
 VESTFOLD FYLKE
 MÅLESTOKK 1:50 000 SCALE
 1 1/2 0 1 2 3 4 5 Kilometres
 1 1/2 0 1 2 3 4 5 6000 Yards
 1 1/2 0 1 2 3 4 5 6 Statute Miles
 1 1/2 0 1 2 3 4 5 6 Nautical Miles

Kartet er ikke produsert for navigasjon til sjøs.
 bruk offisielle sjøkart.
 This map is not designed for navigation at sea.
 use official nautical chart.



100
 GEODETISK DATUM: EUREF89 (WGS84)
 TRANSVERSAL MERCA PROJEKSJON
 UTM rutenett i blått refererer til EUREF89 (WGS84)
 Tall i BLATT for rutenett i UTM sone 32

CONTOUR INTERVAL 20 METRES
 Index contours: 100 metres
 Supplementary contours: 10 metres
 Vertical Datum: Mean Sea Level (Heights in metres)
 Soundings in metres below Spring Low Water
 GEODETIC DATUM: EUREF89 (WGS84)
 TRANSVERSE MERCATOR PROJECTION
 Blue UTM grid refers to EUREF89 (WGS84)

Dette kartet representerer ikke en vedtatt ny norm

From: Arne Rauan <arne@lasesmeden.no>
Sent: 12. mars 2019 19:09
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsuttalelse Bane Nor
Attachments: Vilttrekksområde Bane Nor 2019.pdf; Høringsuttalelse Bane Nor 2019.pdf

Vedlagt følger høringsuttalelse med vedlegg fra Østre Hedrum Jaktlag.

M.v.h.
Arne Fr. Rauan
Daglig leder



LÅSESMEDEN LARVIK AS
Haraldsgate 6, 3256 Larvik

Tlf.Sentralbord 33 13 93 93
Dir.33 13 93 94 Mobil 911 911 88
Vakttelefon: 911 911 35

Web: www.lasesmeden.no
mail: arne@lasesmeden.no



**

KONFIDENSIELL INFORMASJON

Denne e-post og eventuelle filvedlegg kan kun brukes av den personen eller det selskapet som er ment å være mottaker. Innholdet kan være av konfidensiell art. Dersom De har mottatt denne e-posten ved en feil, vær vennlig å varsle oss om dette umiddelbart ved svare på e-posten, og slett deretter alle kopier av e-posten fra deres datasystem. På forhånd takk.

**

From: tslarvik@tslarvik.com
Sent: 13. mars 2019 11:27
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236
Attachments: Brosjyre - Ja til åpen sjøfront.pdf

Hei!

Jeg trenger ikke gjenta hva andre har sagt før meg, men gir min fulle støtte til utalesene til Rådmannen i Larvik og vedlagte dokument/brosjyre hentet fra Facebook gruppen «Ja til Kongegata stasjon»..

Med vennlig hilsen

Geir A. Haga

Transportsenter Larvik AS

LSLARVIK

Kanalgt. 14, 3263 Larvik

Tlf: +47 33 14 18 90

Mail: tslarvik@tslarvik.com

Web: www.tslarvik.com

**JA TIL JERNBANESTASJON
I KONGEGATA:**

JJA TIL ÅPEN SJØFRONT!

Staten vil investere milliarder i en ny jernbanetrasé i Larvik. I vår egen by! Fantastisk!! Men de vurderer å bruke pengene feil. Vi kan risikere å få en gigantisk betongbro tvers over vår stolte sjøfront. Vi må i stedet bruke pengene på en smart byutvikling – og få en topp moderne togstasjon på kjøpet!

FØR

FJORDBYVISJONEN MÅ VISE VEI!

Larviks egenart og naturlige kvalitet er kontakten med sjøen. Byens sentrum danner et amfi fra Bøkeskogen til fjorden. Framtidig stasjonsplassering må forsterke, ikke ødelegge denne kvaliteten. Derfor må jernbanen *bort* fra sjøfronten.

NYE TIDER KREVER NYE LØSNINGER

Når dagens jernbane ble bygget gjennom Torstrand i 1880-åra, var Storgata en sentrumsgate. Det lå flere stasjoner utover i Tjølling. Morgendagens tog skal gå i stor fart, og det skal stoppe bare ett sted. Det er ingen grunn til at jernbanen skal ligge som en barriere mellom byen og sjøen.

Etter 130 år er det tid for nye løsninger!



Illustrasjon: Åke Berg

NYE LØSNINGER SKAPER NYE MULIGHETER

Sjøfronten utenfor Storgata blir åpen og fri når jernbanen flytter. Hva den skal brukes til bestemmer vi i Larvik selv. Det finnes noen som trekker på skuldrene og sier at Indre havn uansett blir bygget ned. *Hvorfor det?!* Vi velger selv våre politikere og vi bestemmer selv hvordan kontakten med havet og horisonten skal være framover. Vi vil holde fast ved Fjordbyvisjonen og passe på sjøfronten vår i all tid.

Ingen tog der, takk!

KONGEGATA ER BESTE ALTERNATIV

Toget skal ikke dundre gjennom Indre havn. Ikke gjennom byen heller. Det skal dukke stille ned under bakken ved Lågen og komme fram igjen på perrongen i Kongegata.

En stasjonsplassering i Kongegata vil binde sammen Bøkeskogen, Torget, Hammerdalen og sjøfronten.
– Herregården, Tollerodden, Torstrand, Grandkvartalet og Hammerdalen vil henge sammen med sentrum.

Hvis vi vil!

ETTER

NYE TIDER- NYE SENTRUMSLØSNINGER

Morgendagens sentrum har andre funksjoner enn det handelsmønsteret vi vokste opp med.

I nær framtid må vi skape møteplasser og rom for aktivitet. Se på skytebanen på Torget. Se på indre havn! Arenaer for å møtes og være i aktivitet. Det er mulig å skape endring.

Med penger fra staten kan vi kunne gjøre store endringer. Etter egne valg. Vi vil kunne rydde opp, vitalisere og pusse opp vårt stolte bysentrum. Jernbanebyggingen under sentrum fra øverst i «Politibakken» (Karlsrogata) og ned til Kongegata vil gi oss en unik mulighet. Se på tegningene her. Anledningen vil ikke komme igjen. Slik vitalisering får vi ikke råd til uten penger fra staten.

La oss være smarte og gripe sjansen!



Illustrasjon: Åke Berg

NYTT LIV FOR BØKKERFJELLET!

Den vesle parken og det vakre platået med utsikt over byen og havet er en unik ressurs. Vi bruker den for lite i dag! En radikal oppussing av Larvik sentrum med stasjon i Kongegata vil være en egnet anledning til å orientere sentrum mot Bøkkerfjellet. Med heis ned til Indre havn, uten en jernbane i veien, vil sentrum og sjøfronten henge sammen i ett sammenhengende stykke – endelig!

EKSTREM FORVANDLING!

La oss se det i øynene, Larvik sentrum er slitent. Det har vært slik lenge. Vi har kommet til et punkt der vi må spørre oss selv: Fortsatt nedgang eller ekstrem forvandling? Husk, vi har gjort det før. Se på Indre Havn – totalt forandret på 48 timer! Se på Hammerdalen – totalt forandret på 10-12 år!

Vi kan gjøre det igjen!

ØKT OMSETNING I SENTRUM

Stasjonen i Kongegata vil skape vitalitet og grunnlag for omsetningsøkning for næringsdrivende i sentrum. – Ganske raskt til og med. Den beste måten å påvirke framtiden på er å forme den, ikke være et offer for den. Derfor må vi engasjere oss, skape aktiviteter og liv i sentrum. En jernbanestasjon i Kongegata vil være et viktig middel for vitalisering av Larvik sentrum.

KLOK PLANLEGGING

Mange er urolige for byggeperioden i et så ekstremt oppussingsprosjekt. Det er forståelig. Men det er også nødvendig å skille mellom overdreven uro og fornuftig bekymring. Ja, det må lages en grøft i bakken fra Jegersborggate til Kongegata. Men ikke alt i ett stykke. Med såkalt «cut and cover-metode» kan det bygges 50–100 meter av gangen før det legges lokk over, bit for bit. Larvik Torg, sentrumsgater, møteplasser og parkanlegg kan dermed ferdigstilles lenge før toget går sin første tur i den nye traseen. Verneverdig hus og andre trehus kan flyttes bort og settes tilbake – det er gjort mange steder før.

Prosesen framover må håndtere hver enkelt familie som blir berørt, på en respektfull og forutsigbar måte. Med gode forberedelser og sterkt samarbeid mellom dem som blir berørt, de som planlegger og bygger, og alle oss andre som ønsker en ny framtid for byen vår, vil Larviks ekstreme forvandling bli et eksempel som andre byer kan lære av og inspireres av. Det blir ikke kaos om prosessen planlegges og gjennomføres ordentlig.

NOK PARKERING!

Stasjonsplasseringen i Kongegata vil gi åpning for store parkeringsarealer. Der Kongegata svinger seg opp fra et trangt veikryss i Dronningensgate/Storgata i dag, vil det bli en stor åpen plass under den nye stasjonen. Der blir det plass til både busser/av-på-stigning og parkering. Med rulletrapper opp til perrongen er problemet løst. Mulighetsanalysen for Kongegata viser også rikelig med andre P-muligheter.

LA OSS BYGGE BYEN SAMMEN!

Fjordbyen – Pionérbyen – Dugnadsbyen. La oss bygge den sammen! Med ny jernbanestasjon i Kongegata. Framtiden kommer ikke på skinner. Den bygges ikke av stål og sviller. Den bygges av mot og vilje til positiv endring. Av folk som vil noe – med visjoner. Det har vi i Larvik.

Fjordbyvisjoner!



Ja til Kongegata stasjon

www.larvik.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom/aktuelt/se-hvordan-ny-togstasjon-i-larvik-kan-bli/

Fra: Knut Ulfsbøl Larsen
Til: Emilsen Marion
Kopi: post@albertboe.no
Emne: VS: For møte Bane Nor. Lett-Tak Systemer AS
Dato: torsdag 28. februar 2019 13:10:57
Vedlegg: [image002.jpg](#)

Hei

I forbindelse med dagens informasjonsmøte ble det oppfordret til å sende innspill fra de berørte bedriftene. Baxt er Leietaker hos Albert Bøe AS i Hegdalringen 27A.

Vi har en jevn flyt av tungtransport inn og ut av området daglig gjennom hele året. Det er stort sett semitrailere eller lastebil med henger som benyttes i varetransporten, og det dreier seg om 12-20 tunge kjøretøy daglig med enda større topper i julesesongen (September-november).

Det er vesentlig for oss at bilene kan ha adgang/ankomst fra både nedre og øvre del av industrifeltet. Adkomsten fra den øvre delene er spesielt viktig på vinterhalvåret, da veien fra nedre del ikke alltid er egnet pga bratt bakke og krappe svinger.

Med vennlig hilsen

Knut U Larsen

Logistikksjef

Baxt AS
Hegdalringen 27A
N-3261 LARVIK

Tel: (+47) 33 13 27 88
Mob: (+47) 93 45 04 99
email: knut.larsen@baxt.no
web: www.baxt.no



Fra: Emilsen Marion <marion.emilsen@banenor.no>

Sendt: mandag, februar 18, 2019 3:08 pm

Kopi: Totland Gisle Rebnord

Emne: Invitasjon til informasjonsmøte med Bane NOR og Larvik Kommune torsdag 28. februar

Invitasjon til informasjonsmøte for bedriftene på Hegdal Næringspark

Kommunestyret i Larvik har sendt forslag til kommunedelplan for nytt dobbeltspor gjennom Larvik på høring. Larvik kommune har sendt ut høringsbrev til grunneierne i de foreslåtte

korridorene. Plandokumentene er tilgjengelige på Larvik kommune og Bane NOR sine nettsider. Frist for tilbakemelding er 15. mars.

For å imøtekomme behovet for informasjon om planen og hva utbyggingen vil bety for dere som grunneiere og næringsdrivende på Hegdal, inviterer Bane NOR og Larvik Kommune til informasjonsmøte. Møtet vil finne sted i lokalene til Lett-Tak Systemer AS i Hegdal Næringspark. På dette møtet vil det være presentasjoner fra kommunen, næringsaktørene i området og Bane NOR. Vi håper dere vil kunne stille med 1-2 personer på dette informasjonsmøtet.

Agenda:

09:00 Velkommen v/ Bane NOR og Larvik Kommune
09:10 Presentasjon Larvik Kommune
09:20 Presentasjon Hegdal Industripark
09:30 Presentasjon Bane NOR
10:00 Spørsmålsavklaring
10:15 Møteslutt

Etter informasjonsmøtet har vi satt av tid til individuelle møter med Bane NOR for følgende bedrifter på deres egne lokasjoner:

10:30 – 11:30 Lett-Tak Systemer
10:30 – 11:30 Gustavsen Transport
11:45 – 12:45 Baxt
11:45 – 12:45 UTD
13:00 – 14:00 Alfa Tre
13:00 – 14:00 Frysekompaniet

Vennligst bekreft ved å svare på denne mail, dersom dere ønsker å benytte dere av tilbudet om individuelt møte, og eventuelt hvor mange som vil stille.

Sted: Lett-Tak Systemer AS, Hegdalveien 139, 3261 Larvik

Dato: 28. februar

Tidspunkt:

- Felles informasjonsmøte 09:00 – 10:15
- Individuelle møter for utvalgte bedrifter 10:30 – 14:00

Med vennlig hilsen

Marion Emilsen

Planlegger // Prosessleder medvirkning
InterCity Vestfoldbanen, Tønsberg-Larvik

Bane NOR

Plan og Utredning, Utbyggingsdivisjonen

E-post: emimar@banenor.no
Mobil: 95 98 66 27

Besøksadresse: Stortorvet 7, Oslo
Postadresse: Postboks 4350, 2308 Hamar
Sentralbord: 05280 / banenor.no

This email has been scanned for spam & viruses. If you believe this email should have been stopped by our filters, [click here](#) to report it.



FORTIDSMINNEFORENINGEN

Fortidsminneforeningen Vestfold, Farmannsveien 30, 3110 Tønsberg

Stavern 14.3.2019

Bane Nor
Larvik kommune
Kulturarv

Ad Dobbeltspor Stokke – Larvik InterCity Vestfoldbanen

Fortidsminneforeningen Vestfold vil i dette innspillet konsentrere seg om prosjektets innvirkning på Larvik indre by. Vi har store betenkeligheter ved begge traseforslag; Indre havn og Kongegaten høye og lave, og fraråder generelt denne inngripen i en bykjerne med eldre bygningsstruktur, forretningsdrift og beboelsesområder.

Indre havn-korridoren

Denne korridoren påvirker områder fra Larviks tidligste tid som by. Her er flere kulturminner fra 16, 17 og 1800-tallet, både bygninger og anlegg. Flere er fredet.

Området har særlig vært negativt påvirket av jernbanen etter etablering av denne i 1881. Både høy og lav løsning opprettholder disse skadevirkningene og føyer flere til. Samtidig svekkes sammenhengen mellom de historiske området på Tollerodden, ved Herregården og Storgatens sjøside.

Bilder av enkelte av de anleggene som er i faresonen ved traseene gjennom Indre Havn:



I.C. Dahl.1834. Utsikt over Larvik havn fra Storgaten mot Tollerodden



Kongeinskripsjonene Herregårdsbakken



Den øverste inskripsjonen, Frederik 5.



Gyldenløves initialer fra 1673 i Herregårdsfjellet



Murvilla, Herregårdsbakken 1 ,ca 1880.



Samlet villaområde Damveien, ved stedet for Gyldenløves ufullførte murhus.



Gyldenløves inskripsjon i fjellet ved Damveien, denne skades ved tunnelgjennomføring her.

Konklusjon

Vi fraråder Indrehavn-korridoren. Korridorene gjennom Indre havn, høy eller lav, skader på ulike måter kulturmiljøer som er beskrevet i «Fagrapport kulturminner og kulturmiljø»: Herregården og Tollerodden, Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet, Larvik stasjon og Tollkammer, bygninger og opprinnelige industrianlegg i Hammerdalen, Munken kino og selve forbindelsen med havet og mellom de tradisjonelle bymiljøene der traseen går frem. Det er fire fredede bygninger i området, og konge- og greveinskripsjonene er enestående kulturminner i Larvik. Skader på disse er uopprettelige. Flytting er meningsløst.

Vi er kjent med Riksantikvarens vurdering av planen. Vi ber om at Bane Nor retter seg etter denne og avstår fra å velge Indre havn-korridorene.

Kongegata-korridoren

Kongegata-korridoren går gjennom flere områder med ulik karakter og historie. Men både i sammenheng og enkeltvis berører denne traseen bevaringsverdige områder for Larvik som by med forretningsdrift, virksomheter og ikke minst boligområder.

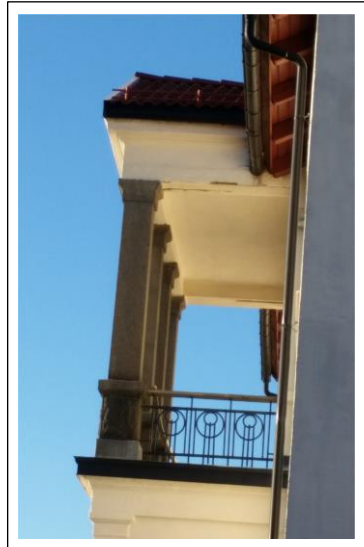
Steinane er et godt bevart område med småskala gater og bygninger 1700-tallet og fremover. Jegersborg har preg av 1800-tall og senere boligblokker fra 1900-tallet. Gaten er en gammel og fremdeles viktig ferdselsvei. Midt i området ligger en praktbygning i mur med søyleveranda og smijernsornamenter. Denne er viktig nasjonalt. Her bodde Knut Hamsun med familie da han skrev *Markens grøde* 1917-18. Den ga grunnlaget for Nobelprisen.

Andre områder som berøres av traseen, er trebebyggelsen ved torget; Odbergkvartalet, Torget 8 tidligere apotek Ørnen fra 1700-tallet og Torget 11, en nå sjelden, intakt kjøpmannsgård. Traseen berører også Hammerdalen med viktige industriminne av nasjonal og lokal verdi. Områdene er nevnt i «Fagrapport kulturminner og kulturmiljø» og har høy bevaringsverdi.

Bildemateriale:



Murvilla Jegersborggate, Hamsuns bolig 1917-18. Bør søkes bevart ved å tillemppe innenfor traseen.



Murvilla Karlsrogate, Dr. Hansteens bolig. Lokalt viktig person som kulturminnebevarer, f. eks Herregården.



Torget 11. Fasade. Eneste gjenstående kjøpmannsgård, typisk for det gamle Larvik.



Torget 11, gårdsrom



Trehusmiljø ved Torvet 11



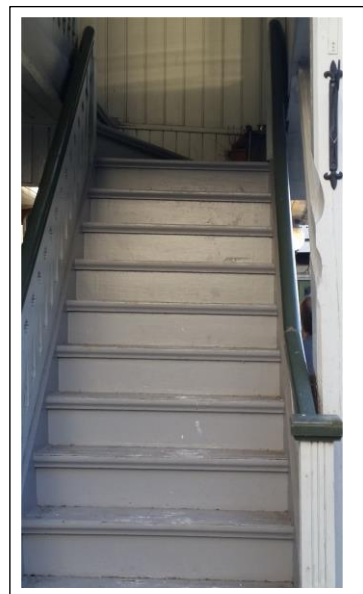
Torget 8, Tidligere apotek Ørnen



Trehus ved torget, øvre hjørne av kvartalet



Trehus mot torg, nedre hjørne av kvartalet



Trehusmiljø, Odbergkvartalet

Konklusjon

Det er vanskelig å vurdere den totale forskjellen på valg av høy eller lav løsning i Kongegate-korridoren. Den ene løsningen kan skåne bebyggelse østover, den andre, høye løsningen kan spare anlegg ved Hammerdalen. Bildematerialet vårt viser flere trebygninger og spesielle gårdsrom. Disse må det tas spesielt hensyn til i det videre arbeid og når avgjørelser skal tas. Om disse anleggene kommer i veien for traseen, bør de tas ned og gjenreises så nær opprinnelsessted som mulig og med opprettholdelse av sammenhengen mellom dem.

Tunnelokket må dimensjoneres til å tåle vekten av de gjenreiste bygg. Det eksisterende torg må bevares. De gamle trehusene vil i tillegg danne gode rom, som gir trivelige miljøer, gir gjenkjennelighet og forteller byens historie.

Når det gjelder murbygninger, fremhever vi Hamsun-villaen. Det bør velges en trase innen det brede korridorfeltet som går utenom denne bygningen.

Det viktig å ta vare på det reelle Larvik. Den eksisterende gate- og plasstrukturen må tas inn i utformingen av det fremtidige sentrum. De nybyggene som etableres, må tilpasses eksisterende preg, byggehøyder og utnyttelsesgrad, i en infill-tankegang. Her er ikke ønskelig at signalbygg skal sprenges seg inn og opp. Larviks signalbygg er de eksisterende verdifulle og brukbare bygninger vi fremhever i vår omtale av miljøer og enkeltbygninger.

Jernbanefremføringen innebærer inngrep. Disse må bli minst mulige. I prosessen må legges vekt på å gi solide eldre bygninger ulike, kanskje nye funksjoner. Sjansen til å bevare kulturminnene må ikke forspilles. Flere er i faresonen og andre trasevalg er fremdeles ønskelig. Vår gjennomgang er en påpekning av hva som står på spill. Vi viser hva som kan og bør bevares i forbindelse med de foreløpig mulige korridorene.

Vennlig hilsen




Dyveke Bast, for Fortidsminneforeningen Vestfold

From: Thor-Anders Lundh Håkestad <talh@lundhs.no>
Sent: 15. mars 2019 09:25
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236 / Larvik kommune
planID: 201825 - arkivssaks id: 18/18573
Attachments: Høringsuttalelse - Lundhs AS.pdf

Vedlagt kopi av høringsuttalelse fra Lundhs AS relatert til høringen i Larvik kommune for Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik

Vennlig hilsen | Kind regards

Thor-Anders Lundh Håkestad
CEO | Mobile: +(47) 913 15 991

Lundhs AS | Kanalgata 59 | Box 2051 Stubberød | NO-3255 Larvik | Norway
lundhs.no | architect.lundhs.no | lundhsrealstone.com |   



Høringsuttalelse: Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik
PlanID: 201825 / Arkivsaks id: 18/18573

Larvik, 14. mars 2019

Stålaker øst-korridoren vil gi store konsekvenser for larvikitressursene

Lundhs mener at Bane NORs konsekvensutredning med hensyn til naturressurser ved valg av ny jernbanetrase gjennom Larvik er mangelfull og direkte feil for den som skal sette seg inn i planene. Valg av Stålaker øst-korridoren vil ramme steinindustrien hardt og vil gi store ringvirkninger. Dersom dette korridorvalget blir stående, vil det medføre et betydelig erstatningskrav.

I Bane NORs fremstilling av beslag av kartlagte steinressurser er Stålaker-korridoren (både østre og vestre alternativ) beregnet til ca. 25 dekar, mens Verningen-korridoren er beregnet til ca. 80 dekar. Dette er en misvisende fremstilling, der man får inntrykk av at Stålaker-korridoren er det beste alternativet for steinindustrien. Region-geolog Sven Dahlgren mener framtidig utvinning på Verningen er usannsynlig og fraråder trasé gjennom det viktige Stålaker-Gjerstadområdet.

Vi noterer oss også protesten fra Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), som fremmer innsigelse til trasevalg Stålakerkorridoren i kommunedelplan for dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik.

De skriver: En utbygging av trasevalget Stålakerkorridoren vil slik DMF vurderer det båndlegge og være til hinder for framtidig utnyttelse av svært viktige mineralske ressurser fra internasjonalt anerkjente larvikittforekomster.

Innsigelsen fremmes med bakgrunn i at dette trasevalget kommer i konflikt med larvikittforekomstene på Stålaker/Håkestad, Gjerstadskogen og Bjerke. Det er pågående drift både ved Stålaker/Håkestad-forekomsten og Bjerkeforekomsten. Forekomsten Gjerstadskogen er regnet som en naturlig framtidig utvidelse av Stålakertyper larvikitt. Gjerstadskogen som et framtidig uttaksområde støttes av NGU – rapport (I.Kjølle, T.Heldal og H. Gautneb 2003). 1 De berørte områdene av Gjerstadskogen og Bjerke er begge også i kommunedelplan for steinressurser.

Stålaker og Gjerstad er nasjonalt viktige larvikittforekomster

Ifølge Bane NORs *Kommunedelplan Stokke – Larvik Anbefaling av korridorer mellom Virik og Kleivertunnelen* anbefales Stålaker øst-korridoren fordi den gir «Minst inngrep i larvikitressursene», mens Verningen frarådes fordi den gir «Størst beslag av registrerte larvikitressurser».

Både Norges geologiske undersøkelse (NGU) og vi i Lundhs mener det er helt avgjørende å skille mellom drivbare og ikke-drivbare ressurser. NGU betegner Stålaker- og Gjerstad-forekomstene som «nasjonalt meget viktige forekomster». Dette gjelder ikke forekomstene på Verningen.

Ved valg av Verningen-korridoren unngås det å beslaglegge drivbare larvikittforekomster. Dette understrekes i Larvik kommunes «Temakart 2: Utviklingsretning for eksisterende steinbrudd og pukkverk i et 30-40 års perspektiv», ikke beskriver Verningen som et område for nåværende eller framtidig råstoffutvinning. I protokoll fra møtet 7. februar 2018, der Bane NOR, Bane NORs rådgivere, NGU, Larvik kommune og steinindustrien deltok, er det fra kommunen referert at det er tvilsomt at steinindustrien får drive lengre nord enn i dag.

Vi noterer oss at DMF allerede i september 2017 etterlyste en solid konsekvensutredning, og henviste blant annet til kompetanse som finnes i bransjen. Etter vår oppfatning har konsekvensutredningen vært sjablongmessig, uten faglig forankring. I DMFs høringsssvar sendt i disse dager noterer vi oss derfor også følgende tekst:

Konsekvensutredningen framstår som svært svak på temaet mineralressurser og er for lite konkret til å kunne foreta en presis vurdering av de faktiske konsekvensene der de ulike Larvikittforekomstene blir berørt. DMF anser dette som svært uheldig da vår vurdering er at utbyggingen med høy sannsynlighet vil medføre båndlegging av svært viktige mineralressurser og legge begrensninger for en etablert og lønnsom mineralnæring.

Stålaker-korridoren vil stoppe fremtidig drift på Gjerstadskogen

For å ivareta steinforekomstene er det avsatt sikringssoner rundt eksisterende og framtidige steinbrudd, samt rundt framtidige foreslåtte utvidelser i et 30-40 års perspektiv. Stålaker-korridoren vil gå veldig nær Stålaker-bruddet, som er regulert til steinbrudd, og som produserer stein av meget god kvalitet og i stort volum. Umiddelbart sør for Stålaker-bruddet ligger Gjerstadskogen hvor Lundhs har foretatt prøvedrift og kjerneboret, og påvist stein av meget god kvalitet. I Larvik kommune sin kommunedelplan for steinressurser er Gjerstad-området avsatt som sikringszone hvor det er forbudt å bygge og/eller anlegge tiltak som ødelegger eller vanskeliggjør framtidig utnyttelse av larvikittforekomsten. Gjerstadskogen er et område som vil kunne produsere stein av god kvalitet i mange år. Stålaker øst-korridoren vil gjøre at denne ikke kan utvinnes.

Stein estimert til 2,9 milliarder beslaglegges

Stålaker øst-korridoren beslaglegger anslagsvis 345 000 kubikkmeter med salgbar larvikitt til en beregnet salgsverdi på 2,9 milliarder kroner. Anslaget er basert på en sikkerhetszone på 260 meter, på hver side av jernbanetraseen. Denne sikkerhetsavstanden er hentet fra Vegvesenet sin konsekvensutredning fra da E18 ble bygget forbi Larvik. Lundhs ser ingen grunn til at sikkerhetsavstanden fra bilvei og jernbane skal være forskjellig. Bane NOR har, etter flere anmodninger, ikke utredet noen sikkerhetsavstand. Lundhs har derfor gitt Multiconsult ved Nils Ramstad, som er en av landets ledende sprengningsekspert, oppdrag om å utføre en egen konsekvensutredning av Stålaker steinbrudd. Deres rapport har følgende konklusjon:

For eksisterende Stålaker steinbrudd vil den prosjekterte jernbanetraséen bare i liten grad ha betydning for steinbruddsdriften med tanke på vibrasjoner. For all planlagt drift i dette bruddet vil det imidlertid være en risiko for at sprengningsuhell med sprut kan medføre skade på spor, kjøreledninger og passerende tog. Selv om sannsynligheten er liten, kan konsekvensen bli stor. I praksis innebærer dette at det må være togstans når det sprenges og det må være vaktposter som kan observere eventuell sprut som treffer kjøreledninger eller skinnegang. Det passerer i dag to tog i timen, ett i hver retning. Dersom antall tog i fremtiden økes, for eksempel til det dobbelte, vil tidsvindueene som det kan sprenges innenfor, bli svært korte og i praksis må tog holdes igjen på nærmeste stasjon til det blir sprengt og sporet er klarert. Det sprenges i dag 2-3 ganger i uka.

Steinbruddet har i dag en prosedyre med stansing av trafikken på fylkesvegen når det sprenges. De planlagte nye bruddene i Gjerstadskogen kommer mye tettere på sporet. I tillegg til utfordringene med sprut og togstans som beskrevet ovenfor, vil også sprengningsvibrasjoner medføre utfordringer. Det må sprenges mye mer forsiktig for å overholde vibrasjonsgrensene, noe som blir sterkt fordyrende for bruddet.

Steinbruddsdriften kan på sikt medføre terrengsetninger i det planlagte traséområdet. Slike setninger har ingen betydning for området slik det brukes i dag, siden det er dyrket mark.»

Store økonomiske konsekvenser for lokalmiljøet

Samfunnsøkonomisk Analyse AS har beregnet de direkte konsekvensene og ringvirkningene for lokalsamfunnet ved valg av Stålaker øst-korridoren til å utgjøre 45 millioner kroner årlig. Det tilsvarer 38 årsverk og gir omlag en halv milliard kroner i tapt verdiskaping for lokalsamfunnet i løpet av bare 10 år.

Verningen kan gi lavest investeringskostnad

Bane NOR fraråder Verningen med begrunnelsen at den har en vesentlig høyere investeringskostnad enn Stålaker. Vi mener at dette ikke er riktig. Erstatning til industri og grunneier vil ifølge våre estimater føre til at Stålaker øst-korridoren går fra å være det rimeligste alternativet til å bli det dyreste. Det blir lokalsamfunnet som sitter igjen med mye av regningen i form av tapt verdiskapning og ringvirkninger.

Oppsummert

- Lundhs mener at Bane NORs konsekvensutredning av naturressursene ved valg av ny jernbanetrase gjennom Larvik er mangelfull. Vestfold og Larvik er Norges viktigste område for naturstein, likevel er dette nærmest utelatt i Bane NOR sine vurderinger. Larvikitt er Norges nasjonalstein og har en stor symbolverdi. Produktet er unikt i internasjonal sammenheng grunnet sin kvalitet.
- Mens framtidig utvinning av stein på Verningen er lite sannsynlig er Stålaker- og Gjerstadressursen nasjonalt meget viktige forekomster, som representerer store verdier. Stålaker øst-korridoren vil legge beslag på larvikitt til en beregnet salgsverdi på 2,9 milliarder kroner.
- Lundhs mener at valg av Stålaker øst-korridoren vil få store konsekvenser for lokalsamfunnet. Ringvirkninger fra redusert steinproduksjon estimeres til en halv milliard kroner i tapt verdiskapning i løpet av bare 10 år.
- Lundhs er uenig i Bane Nor sin konklusjon om å fraråde Verningen med begrunnelse i høyere investeringskostnad. Det som antas å være det rimeligste alternativet vil gjennom erstatning og økonomiske ringvirkninger kunne bli det dyreste alternativet.

Med vennlig hilsen



Thor-Anders Lundh Håkestad
Administrerende direktør, Lundhs AS

Vedlegg:

- Konklusjonen fra Vegvesenet sin konsekvensutredning på sikkerhetsavstand
- Kart som viser forekomstene som påvirkes av Stålaker med sikkerhetsavstand
- Samfunnsøkonomisk Analyse AS sin analyse av direkte konsekvenser og ringvirkninger
- Kart fra NGU som viser forekomstene i NGU sin database
- Multiconsult Norge AS: Konsekvensvurdering for Stålaker steinbrudd



Statens vegvesen

Treschow-Fritzøe AS
Postboks 2053
3255 LARVIK
Att: Stein Grimsrud

Behandlende enhet:
Region sør

Saksbehandler/innvalgsnr:
Eva Preede - 33371846

Vår referanse:
2003/00198-066

Deres referanse:

Vår dato
03.11.2003

Konsekvensutredning E18 Farriseidet - Nøklegård Forholdene for steinindustrien

Det har vært avholdt møte for å drøfte nærmere om steinindustriens interesser kan forenes med Statens vegvesens forslag til linjevalg for ny E18 på strekningen sør for Larvik.

Møtedeltakerne var:

Stein Grimsrud, Treschow-Fritzøe AS
Thor Lundh, Lundhs Labrador AS
Dagfinn Johnsen, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Øyvind Firman og Eva Preede, Statens vegvesen Region sør

I konsekvensutredningen for ny E18 er det lagt opp til en **sikkerhetsavstand på 260 meter på hver side av den nye vegen**, mellom veg og mulige bruddområder. Denne avstanden er hentet fra Veiledning til forskrift av 26.juni 2002 om håndtering av eksplosjonsfarlig stoff kapittel 10, §10-9 og er basert på 25mm borhulls-/sprengstoffdiameter.

På møtet orienterte Lundh om steinbruddsdriften. Sprenging i større skala skjer med dagens driftsmetoder i første rekke når en skal åpne nye brudd. Da kan det være større koller som skal sprenges ned før en kommer til de drivverdige forekomstene. Dette kan anslagsvis være 4-10.000 m³. Sprengingen foregår ved at man sprenger med anolitt og splittsøm mot de flatene som senere skal drives. Denne typen sprengning skjer sjelden, anslagsvis 1-3 ganger i året. Dersom sikkerhetsavstanden reduseres, må E18 vurderes stengt når denne type sprengninger foregår. I følge steinindustrien bør veien stenges 5-10 minutter pr gang. Det er mulig å tilpasse tidspunktet for disse salvene til de deler av døgnet som det er lite trafikk.

Direktoratet for sikkerhet og beredskap har fokus på sikkerheten og er ikke opptatt av antall meter sikkerhetsavstand. Johnsen påpekte i møtet at bordimensjonen er en viktig faktor når det gjelder faren for sprut. Ved den type sprenging som er beskrevet ovenfor, godtar direktoratet en løsning som innebærer stenging av vegen.

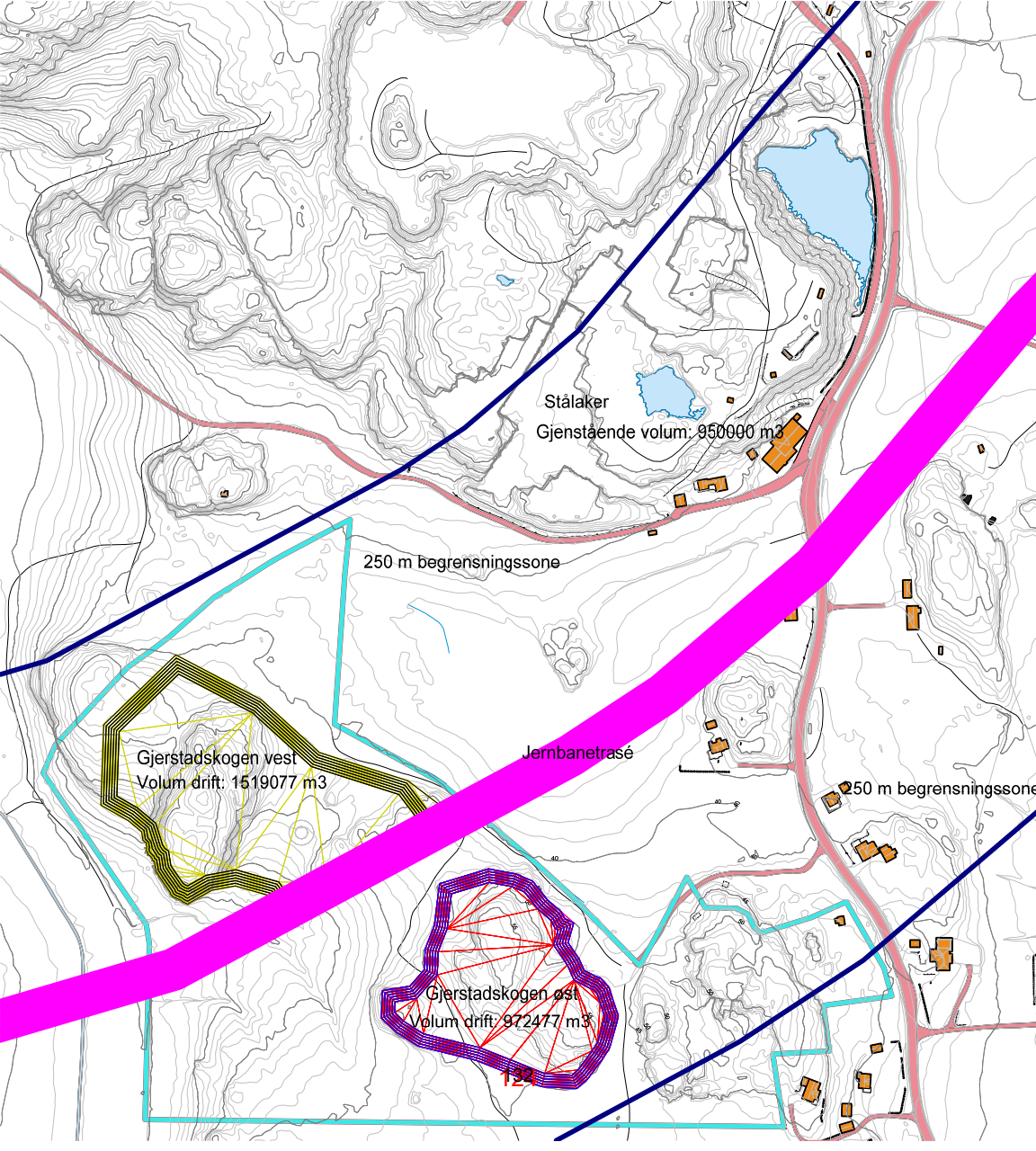
I den ordinære driften taes steinblokkene for det meste ut ved hjelp av saging. Sprut fra sprenging er derfor en lite aktuell problemstilling.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Serviceboks 723
4808 Arendal

Telefon 81 54 80 00
Telefaks 37 01 98 01
firmapost-sor@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Stoltenberggate 1
TØNSBERG

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Båtsfjordvn 18
9815 VADSØ
Telefon 78 94 15 50
Telefaks 78 95 33 52



Stålaker
Gjenstående volum: 950000 m³

250 m begrensningssone

Gjerstadskogen vest
Volum drift: 1519077 m³

Jernbanetrasé

250 m begrensningssone

Gjerstadskogen øst
Volum drift: 972477 m³

132

Ringvirkningsanalyse – Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen

Samfunnsøkonomisk analyse - 7. desember 2018



Om oppdraget og bakgrunn

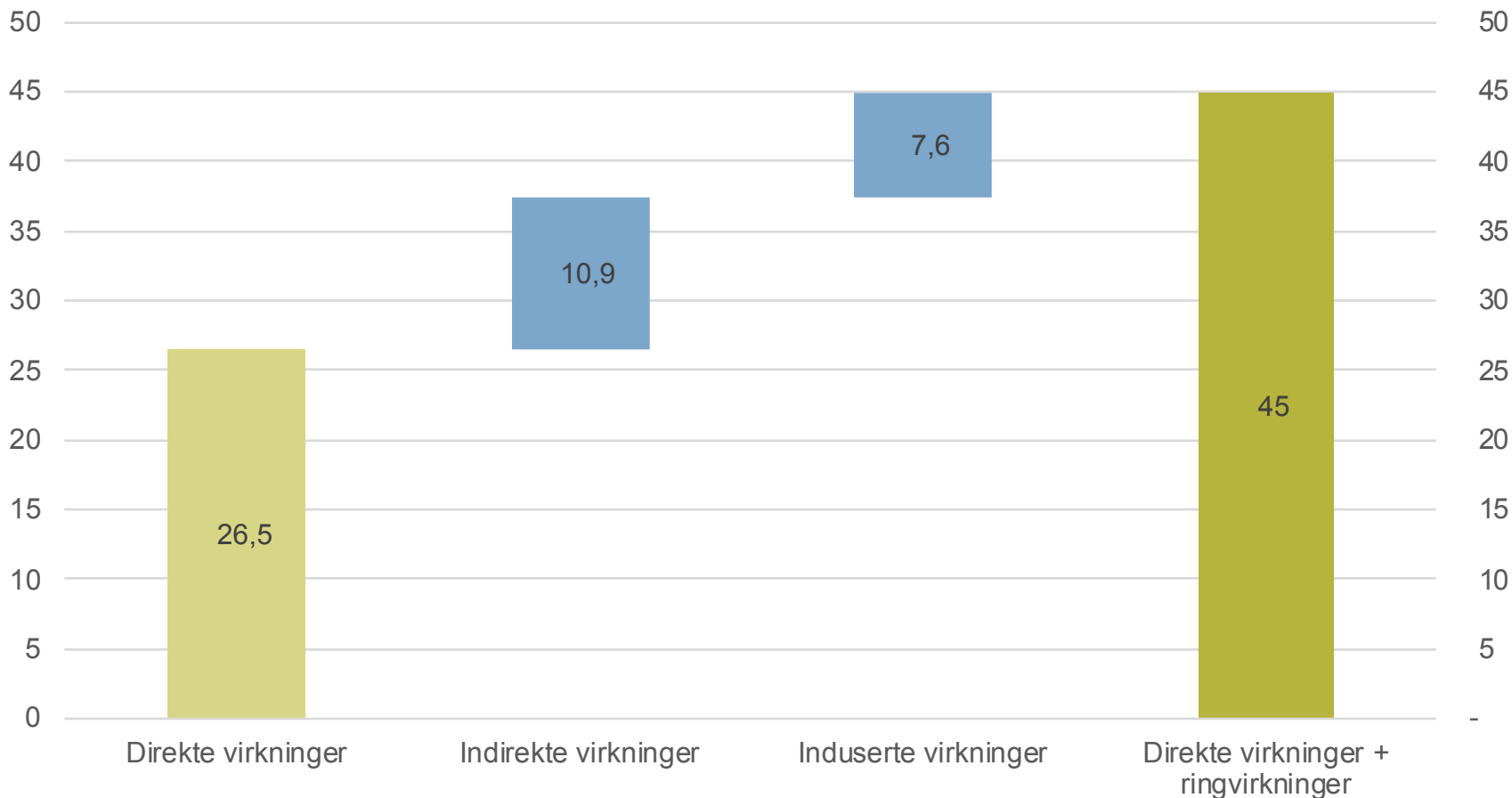
- Lundhs AS utvinner og eksporterer naturstein, og har 8 steinbrudd lokalisert i Larviksområdet. I 2017 hadde selskapet om lag 140 ansatte.
- I forbindelse med utbygging av Vestfoldsbanen vurderer Bane NOR ulike traséer for den kommende jernbanen. Ett av trasévalgene er «Stålaker-korridoren».
- Ifølge Lundhs AS vil utbygging av Stålaker-korridoren komme i konflikt med deres virksomhet ved Stålaker-bruddet, som i dag er regulert til steinbrudd. I tillegg kan utbyggingen komme i konflikt med en framtidig utvinning av steinressursene i Gjerstadskogen.
- Samfunnsøkonomisk analyse (SØA) har på oppdrag for Lundhs AS beregnet de økonomiske ringvirkningene i form av verdiskaping og sysselsetting som følger dersom steinressursene i dette området utvinnes.
- Vi har tatt utgangspunkt i Lundhs egne beregninger av gjenværende ressurser i Stålaker-bruddet, samt forventet ressurspotensial i Gjerstadskogen. Videre har vi benyttet Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMODell (SARMOD) til å beregninge de økonomiske ringvirkningene av dette og til å summere opp den samlede sysselsettings- og verdiskapingseffekten.

Oppsummering

- Utbygging av Stålaker-korridoren innebærer at steinressurser i Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen ikke utvinnes. Ressurspotensialet i de to forekomstene er beregnet til om lag 345 000 m³ salgbar stein.
- Lundhs legger til grunn et årlig uttak på 3000 m³ i Stålaker-bruddet og dermed en driftsperiode på 30 år. På Gjerstadskogen legger de til grunn et årlig uttak på 5000 m³ og en driftsperiode på 50 år.
- Med en gjennomsnittlig salgspris på 8 500 kroner per m³, gir dette en forventet samlet verdi på om lag 2,9 milliarder kroner. For Stålaker-bruddet har det årlige uttaket en verdi på 25,5 millioner kroner, og Gjerstadskogen en tilsvarende verdi på 42,5 millioner kroner. Samlet gir dette 68 millioner kroner i et år der begge bruddene er i drift.
- Samfunnsøkonomisk analyse AS har beregnet den direkte verdiskapingen og ringvirkningene av et år med drift i både Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen samtidig.
- Den **direkte verdiskapingen** knyttet til utvinning av steinressursene i de to steinbruddene er beregnet til **26,5 millioner** kroner årlig i driftsperioden. Målt i antall årsverk er de direkte virkningene **20 årsverk**.
- I tillegg har vi beregnet ringvirkninger (indirekte og induserte) som oppstår i andre deler av økonomien i Vestfold til å være **18,4 millioner** kroner årlig, eller **17,9 årsverk**.
 - Dette er i all hovedsak knyttet til virksomheter lokalisert i Larvik.
- Samlet summerer direkte verdiskaping og ringvirkninger seg til **45 millioner** kroner per år, eller **38 årsverk**.
- Økonomisk verdiskaping gir skatteinntekter for staten, fylke og kommunen. Vi har beregnet at samlede skatteinntekter fra direkte verdiskaping og ringvirkninger er på 13,8 millioner kroner årlig.

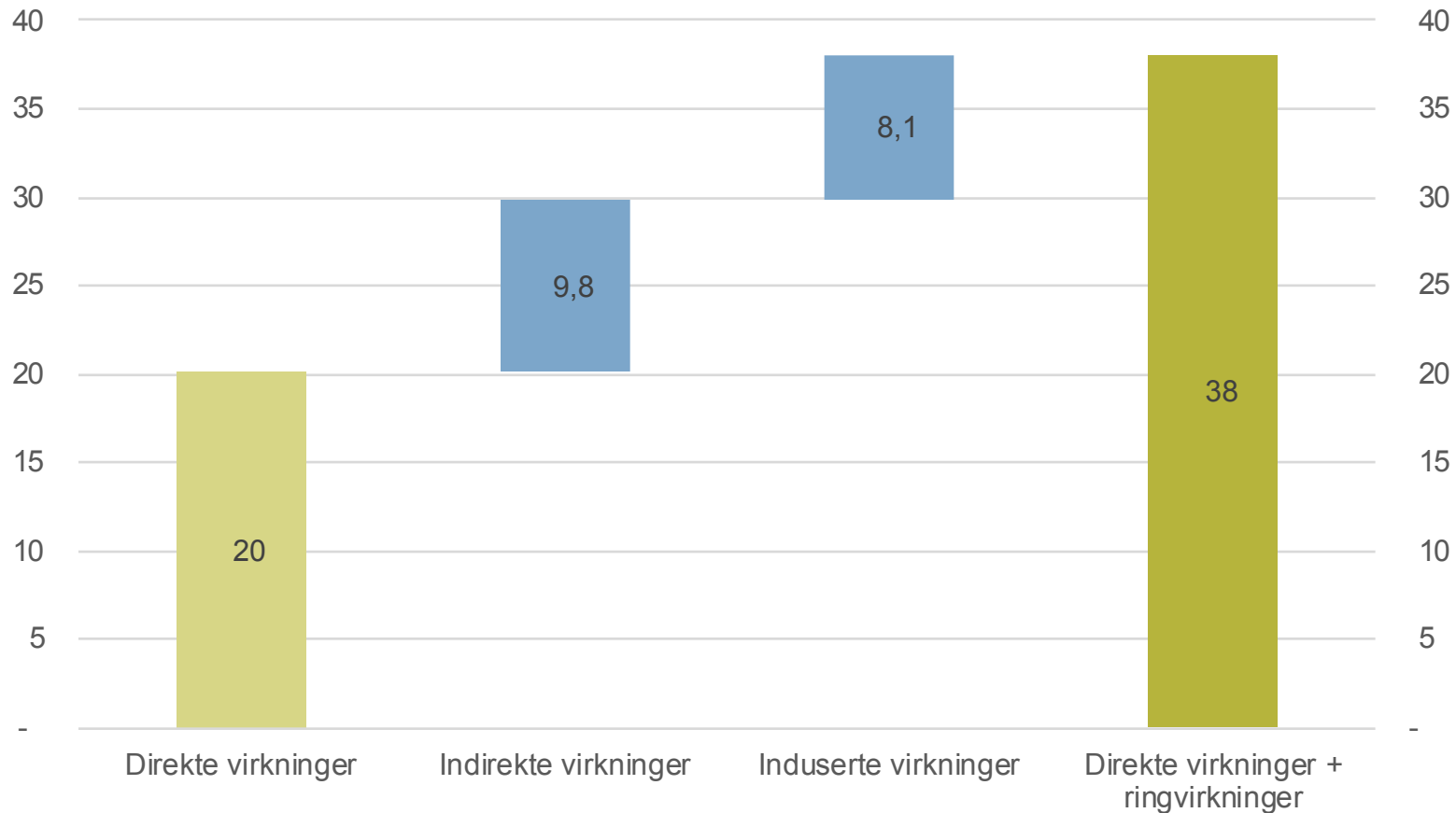
Samlet verdiskaping i Vestfold som følger av drift i Stålake-bruddet og Gjerstadskogen. Millioner kroner

45 millioner kroner i direkte verdiskaping og ringvirkninger årlig



Antall årsverk i Vestfold som følger av drift i Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen. Per år

38 årsverk i direkte virkninger og ringvirkninger





Lundhs AS virksomhet i dag

Lundhs AS ble etablert i 1962. Hovedkontoret ligger i Larvik. De har et kontor i Kina, i tillegg til salgsagenter i Brasil, Vietnam, India og Italia.

Lundhs AS utvinner og eksporterer naturstein. Dette inkluderer ulike typer Larvikitt, som Lundhs Blue (Blue Pearl) og Lundhs Emerald (Emerald Pearl). Larvikitt er en unik naturstein fra Norge, og finnes ikke noe annet sted i verden. Deres materialer inkluderer også anortosittene Lundhs Antique fra Sirevåg og Lundhs Aurora fra Ukraina. Materialene fra steinbruddene blir eksportert fra Larvik til Europa, Kina, India, Vietnam, USA.

Lundhs AS virksomhet i dag

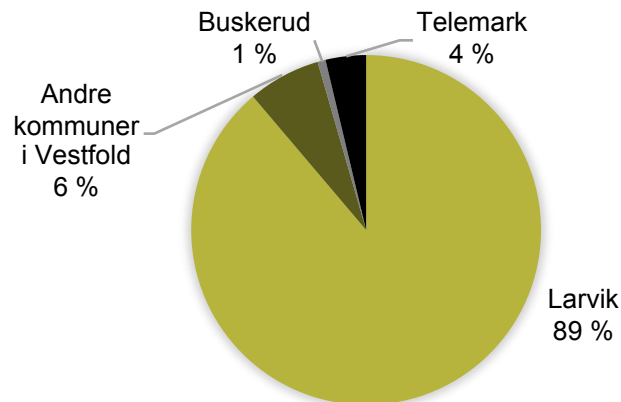
- Lundhs AS har om lag 140 ansatte i sin virksomhet.
- Lundhs driver omkring 15 steinbrudd totalt. De fleste av dem er lokalisert i Vestfold, i nærheten av kontoret i Larvik. I tillegg har de et steinbrudd lokalisert på Vestlandet, kalt Sirevåg.
- Alle steinbruddene er lokalisert nær kysten, noe som gjør at transporten med shipping er kort.
- Produksjonsvolumet i Lundhs har ligget mellom 42-50 000 m³ de siste tre årene.
- Driftsinntektene var på 476 millioner kroner i 2017.

Nøkkeltall knyttet til driften i Lundhs. 2015-2017

	2015	2016	2017
Produksjonsvolum	50 825 m ³	42 090 m ³	42 213 m ³
Antall ansatte	140	136	141
Driftsinntekter	559 mill. kr	450 mill. kr	476 mill. kr
Lønnskostnader	100 mill. kr	101 mill. kr	99 mill. kr
Varekostnader og andre driftskostnader	321 mill. kr	251 mill. kr	255 mill. kr
Driftsresultat	100 mill. kr	75 mill. kr	87 mill. kr

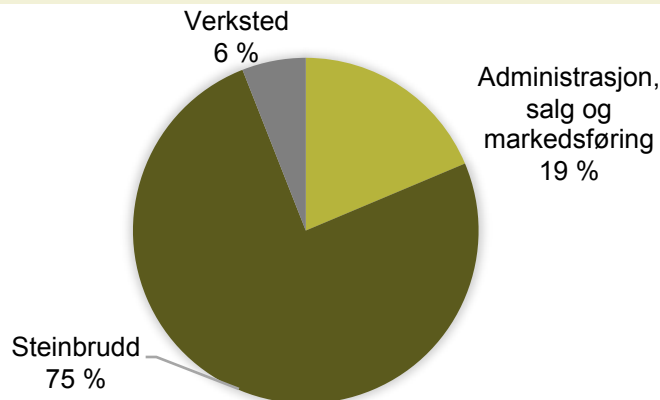
En bedrift med sterk lokal forankring

Fordeling av ansatte etter bosted



- I 2018 var det 134 ansatte i Lundhs AS
- 89 prosent av de ansatte er bosatt i Larvik
- Resten fordeler seg på andre kommuner i Vestfold, Buskerud og Telemark.

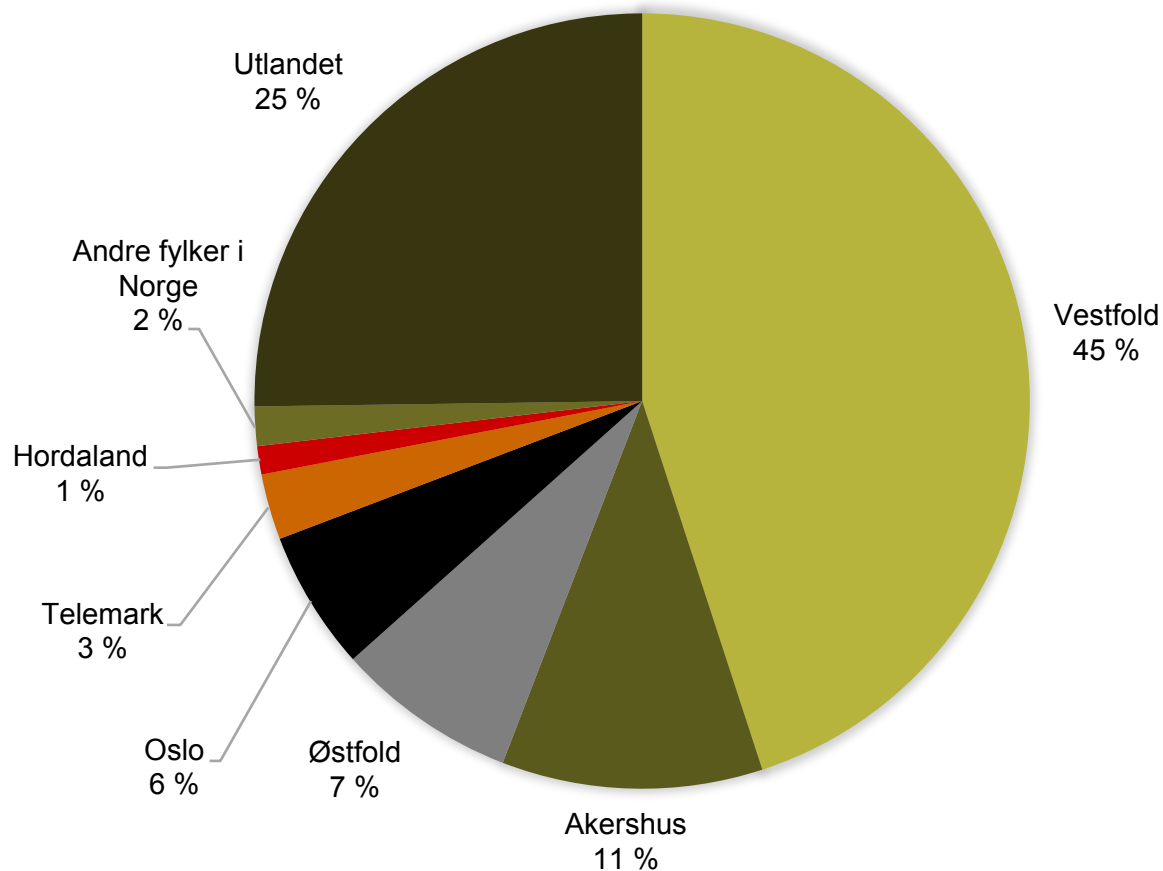
Fordeling av ansatte etter avdeling



- 75 prosent av de sysselsatte jobber i steinbruddene
- Om lag 20 prosent jobber administrativt eller innen salg og markedsføring

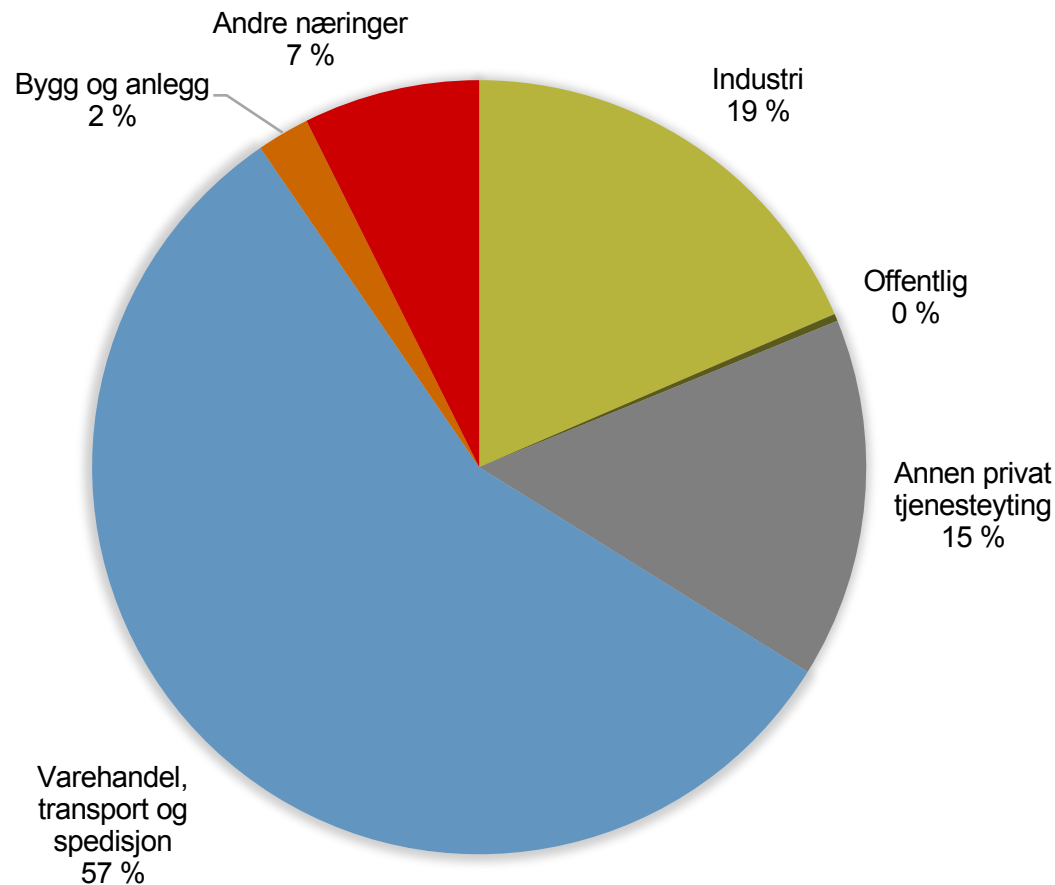
Oversikt over Lundhs underleverandører i 2017

45 prosent av underleverandørene holder til i Vestfold



- Samlede innkjøp på 259 millioner kroner i 2017
- 25 prosent av underleveransene er import
- 75 prosent fra norske leverandører
- Innkjøp for 116 millioner kroner fra bedrifter i Vestfold
- ... og 110 millioner av disse i Larvik kommune

Underleverandører fra mange næringer



- Innkjøp fra mange ulike næringer
- Varehandel, transport og spedisjon skiller seg ut



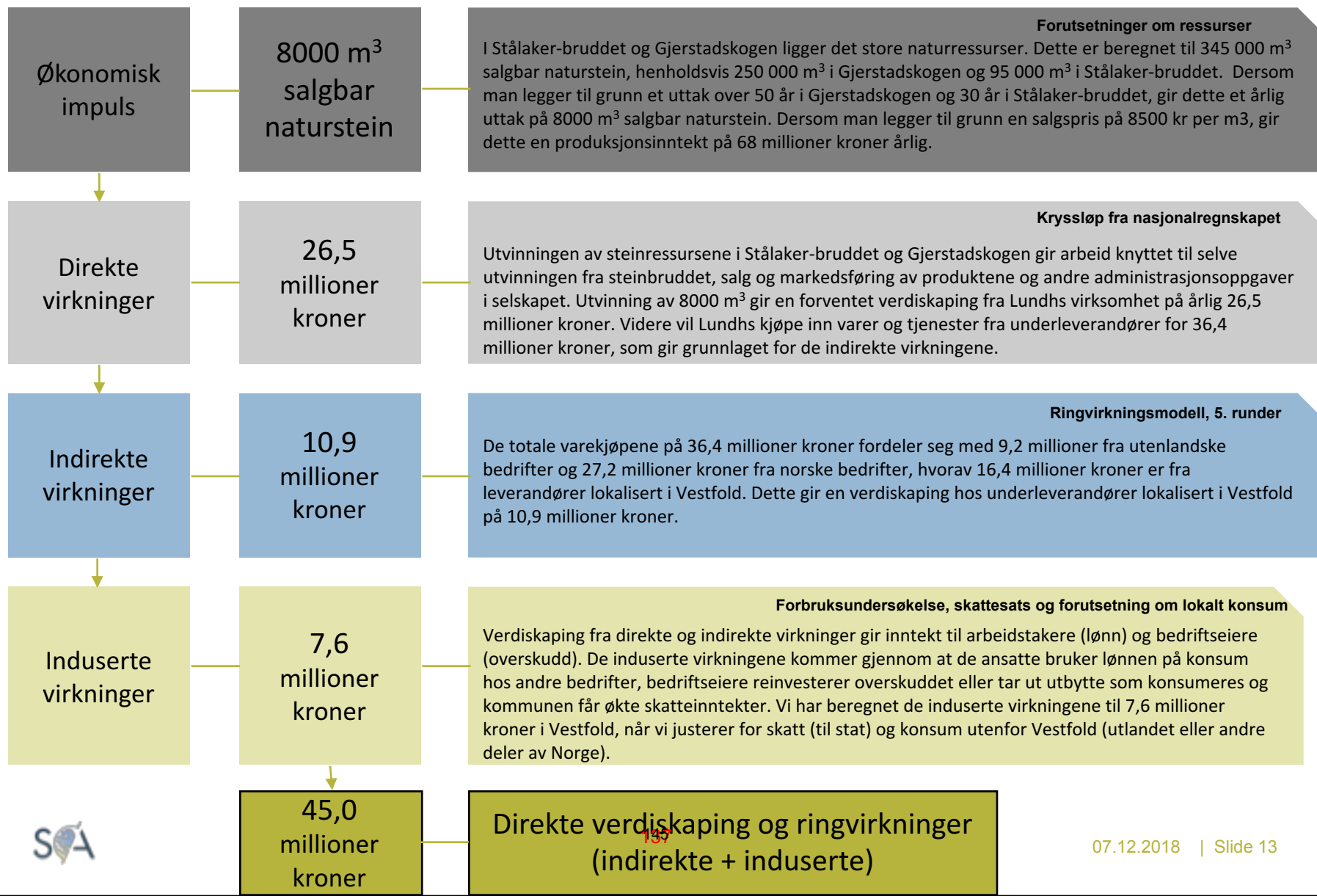
Økonomiske ringvirkninger ved videre drift av Stålaker-bruddet og Gjerstadsbogen

Videre i dette dokumentet beregner vi de økonomiske ringvirkningene av å utvinne forventede ressurser fra Stålaker-bruddet og Gjerstadsbogen.

Store gjenværende ressurser

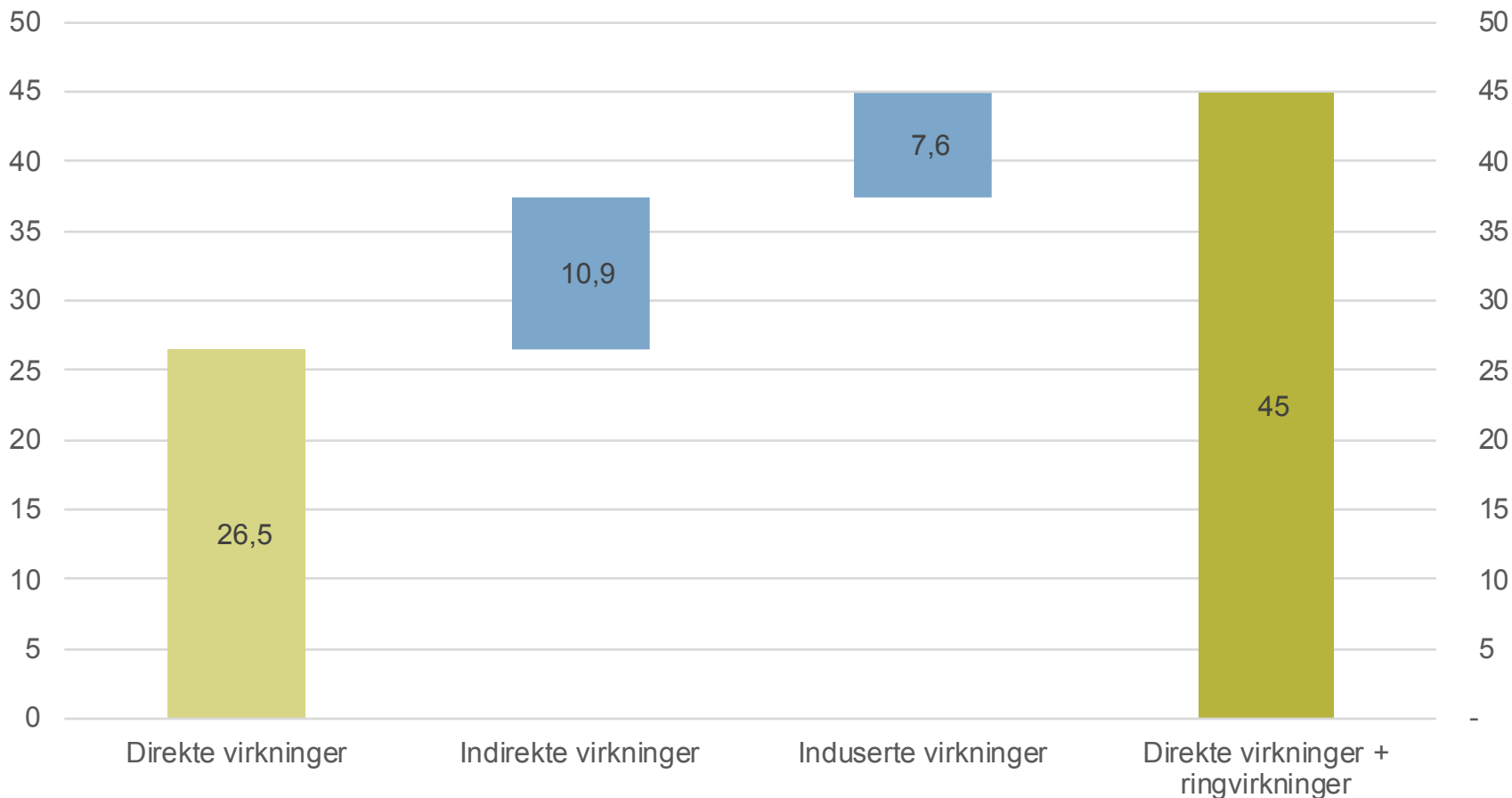
- Lundhs har beregnet gjenværende ressurspotensial i Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen.
 - I beregningen har de lagt til grunn en sikkerhetssone på 250 meter på hver side av Stålaker-traséen.
- Ressurspotensialet i Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen som ikke kan utvinnes dersom jernbanen legges til Stålaker-traséen er beregnet til henholdsvis 950 000 m³ og 2 500 000 m³. Lundhs forventer videre at 10 prosent av dette kan utvinnes som blokkstein og være salgbart.
- Lundhs legger til grunn et årlig uttak på 3000 m³ i Stålaker-bruddet og dermed en driftsperiode på 30 år. På Gjerstadskogen legger de til grunn et årlig uttak på 5000 m³ og en driftsperiode på 50 år.
- Med en gjennomsnittlig salgspris på 8 500 NOK per m³, gir dette en forventet samlet verdi på om lag 2,9 milliarder. For Stålaker-bruddet har det årlige uttaket en verdi på 25,5 millioner kroner, og Gjerstadskogen en tilsvarende verdi på 42,5 millioner kroner.
- Vi har ikke tatt stilling til sannsynligheten for at disse beregningene vil inntreffe. Det er imidlertid verdt å nevne at det er usikkerhet knyttet til:
 - Volumet av salgbar stein
 - Salgsprisen på produktet
 - Utvinningsprofilen. Dette vil imidlertid kun påvirke tidsprofilen på verdiene som utvinnes
- Videre i dette dokumentet har vi beregnet den direkte verdiskapingen i Lundhs og tilhørende ringvirkninger av et år med drift i både Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen samtidig.

Stegene i en ringvirkningsanalyse - Vestfold



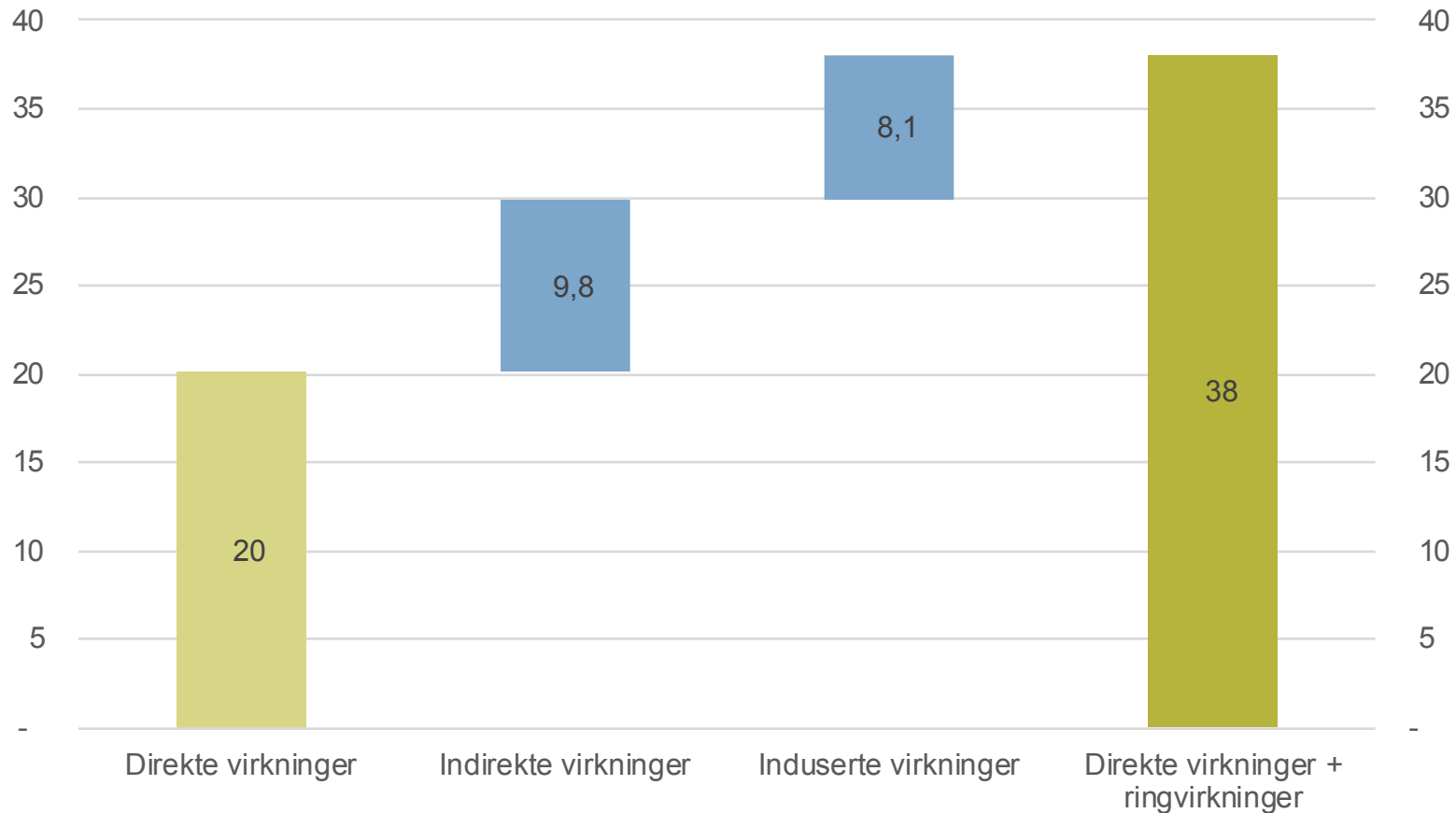
Samlet verdiskaping i Vestfold som følger av drift i Stållaker-bruddet og Gjerstadskogen. Millioner kroner

45 millioner kroner i direkte verdiskaping og ringvirkninger årlig



Antall årsverk i Vestfold som følger av drift i Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen. Per år

38 årsverk i direkte virkninger og ringvirkninger



Stegene i en ringvirkningsanalyse - Norge





Metode og framgangsmåte - Ringvirkningsanalyse

Lundhs utvinning og salg av naturstein gir mange sysselsatte i bedriften selv, men fører også til etterspørsel etter ulike varer og tjenester fra underleverandører. Mange av disse tjenestene vil bli etterspurt fra bedrifter som holder til i Norge og i Vestfold spesielt, og fører dermed til økt verdiskaping i regionen. Noe vil importeres direkte, eller indirekte gjennom underleverandører.

Videre i rapporten beskriver vi framgangsmetoden som benyttes for å beregne ringvirkninger og forutsetninger som er lagt til grunn i analysen.

Hva er en ringvirkningsanalyse?

- En ringvirkningsanalyse gir informasjon om omfanget av den økonomiske aktiviteten i en virksomhet eller et arrangement, og hvordan dette sprer seg utover i økonomien gjennom ringvirkninger.
- Ringvirkningene fra en virksomhet kan deles inn i tre:
 - Direkte: Sysselsetting og verdiskaping som kan knyttes til driften av en bedrift.
 - Indirekte: Sysselsettingen i virksomheter som selger varer og/eller tjenester til bedriften. Dette omfatter også sysselsettingen hos underleverandørens underleverandører.
 - Induserte: Konsumgenererte virkninger, inkluderer sysselsettingen som følger av forbruk og investeringer knyttet til inntektene fra den direkte og indirekte sysselsettingen
- En ringvirkningsanalyse er best egnet til å beregne det økonomiske fotavtrykket for virksomheter som er en del av det vi kaller «basisnæringer». Grovt sett kan næringene i en regional økonomi deles inn i basisnæringer og lokalnæringer. Basisnæringer er koblet til etterspørsel utenfor regionen (eller landet), dvs. at man produserer varer og tjenester som eksporteres. Lokalnæringer følger etterspørsel innenfor regionen (eller landet) og er avledet av innbyggernes inntekter. Utviklingen i basisnæringer over tid er bestemmende for samlet inntekts- og sysselsetningsvekst i en region. Utviklingen i slike basisnæringer avhenger av teknologiske og markedsmessige forhold nasjonalt og internasjonalt og de lokale forutsetninger for slike næringer. Utviklingen i lokalnæringene avhenger av markedspotensialet i regionen, dvs. befolkning- og inntektsutvikling.
- Lundhs eksporterer nær 100 prosent av sine primærprodukter og kategoriserer innenfor det vi har definert som «basisnæringer».
- Regional avgrensning
 - I denne analysen har vi beregnet ringvirkningene som oppstår nasjonalt, samt regionalt i Vestfold
- Ledig kapasitet i økonomien
 - I analysen har vi beregnet bruttovirkninger. Det betyr at vi ikke har tatt hensyn til eventuelle fortrenningseffekter i økonomien. I økonomien er arbeid og kapital knappe goder, og stor sysselsetting i en næring kan redusere tilgangen til arbeidskraft fra andre næringer. At vi ser bort fra fortrenningseffekter betyr at vi overvurderer virkningene ettersom mange av de sysselsatte kunne jobbet andre steder, men til en lavere lønn.
 - Resultatene i analysen forteller derimot om hvor stor sysselsetting og verdiskaping som er involvert knyttet til å vinne ut steinmassene til eksport, men vi vurderer ikke hva som ville skjedd dersom virksomhetene ikke hadde eksistert.

Økonomiske begreper i analysen

- Økonomisk verdiskaping

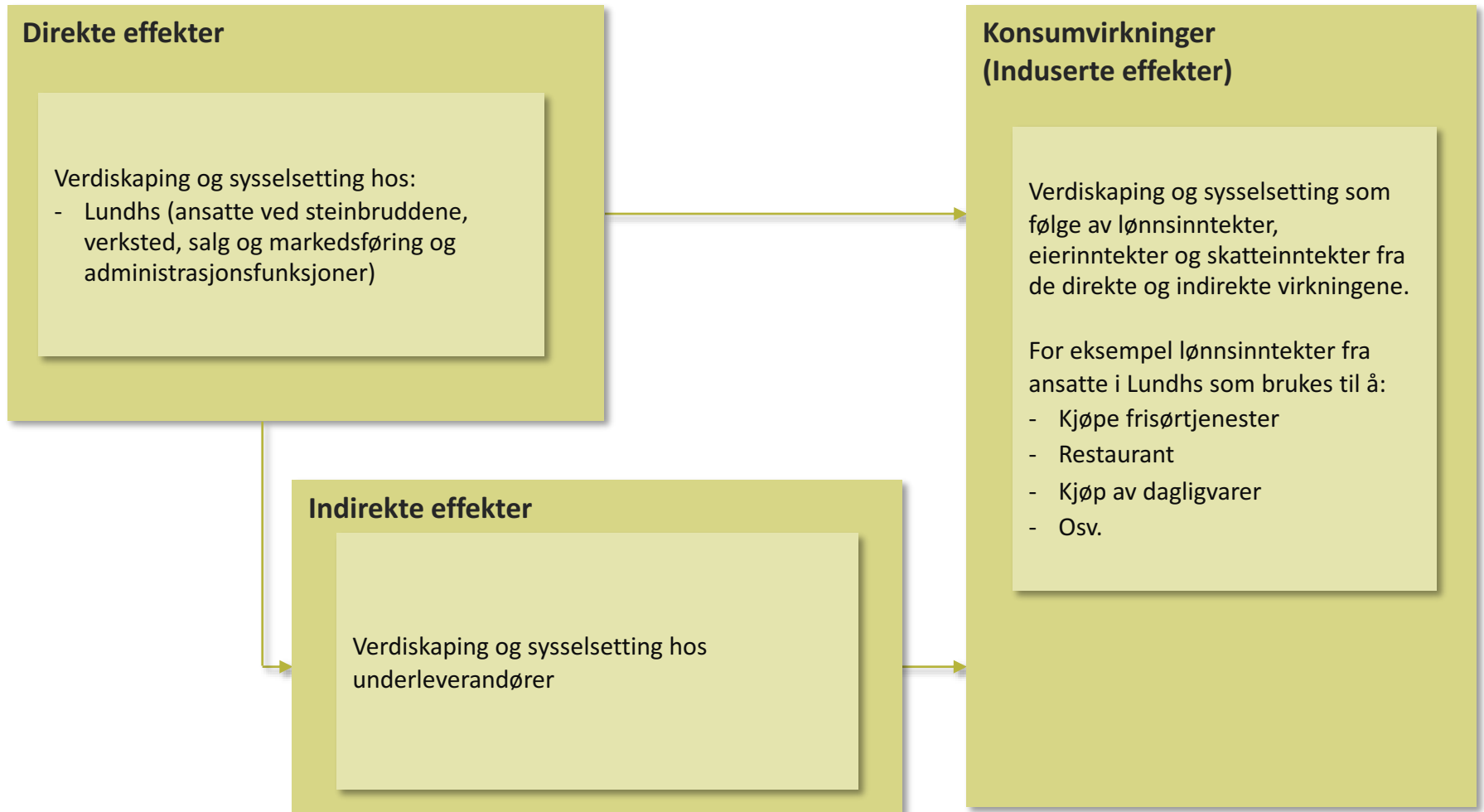
- Økonomisk verdiskaping er den økonomiske merverdien en enkelt virksomhet og næring samlet gir til samfunnet. Enkelt uttrykt er dette virksomhetens inntekter (omsetning) fratrukket kostnadene for kjøp av varer og tjenester i produksjonen. Dette er altså den verdien som tilføres produktet eller tjenesten gjennom produksjonsprosessen i virksomheten. Verdien fremkommer som avlønningen til de viktigste interessentene: lønn til de ansatte, skatt til kommuner og stat, renter til kreditorer og avkastning til eierne (se figuren nedenfor for sammenhengene).
- Det er imidlertid viktig å være klar over at økonomisk verdiskaping ikke er et mål i seg selv, men det er viktig for å finansiere og sikre vår velferd. Dvs. at det er velferden som er målet mens den økonomiske verdiskapingen er et middel for å nå dette målet.

Omsetning i virksomheten (produksjon)			
Kjøp av varer og tjenester (produktinnsats)		Verdiskaping (bruttoprodukt)	
Import	Norske underleverandører	Lønnskostnader (avlønning til de ansatte)	Driftsresultat* (avlønning til kapitaleiere)

- Sysselsetting (årsverk)

- Sysselsetting er et mål på hvor mange personer som jobber med å produsere varene og tjenestene som blir etterspurt. Sysselsetting kan både måles i antall personer totalt og i antall arbeidstimer som har gått med for å produsere varene og tjenestene. For å sammenligne på tvers av arrangementer og næringer, er det nyttig å presentere arbeidstiden som inngår i produksjonen i årsverk. Årsverk er betegnelsen for det arbeidet som kan utføres i løpet av ett år av en arbeidstaker i full stilling. Antall timer i et årsverk varierer noe mellom ulike næringer (ulike tariffavtaler) og mellom år (tidspunkt for helligdager). Hos SSB varierer antall timer i et årsverk noe mellom ulike statistikker. I lønnsstatistikken tilsvarer et årsverk 1 950 timer (inkludert ferie), mens 1 750 timer (eksklusive ferie) brukes som årsverk i bygg- og tjenestestatistikk.

Ringvirkningene sprer seg utover økonomien



Beregning av den direkte virkningen

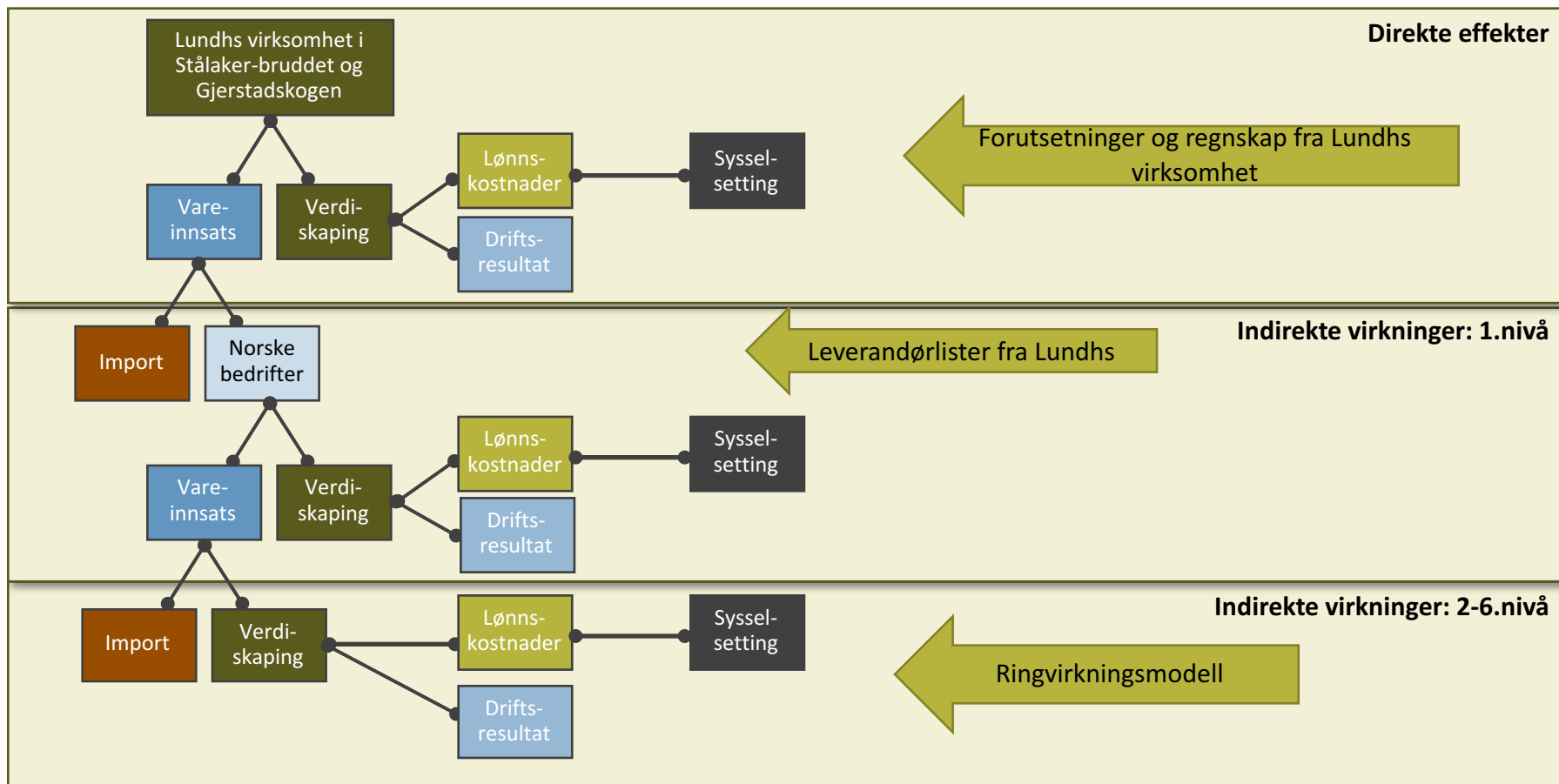
- Den direkte virkningen er knyttet til Lundhs virksomhet med å utvinne steinen fra steinbruddet, salg og markedsføring av produktene og administrasjonsoppgaver i selskapet.
- Når vi skal beregne den direkte verdiskapingen og sysselsettingen knyttet til framtidig drift av Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen, tar vi utgangspunkt i forventet verdi av ressursforekomstene. Dette er beregnet til 68 millioner kroner årlig, fordelt med 25,5 millioner kroner i Stålaker-bruddet og 42,5 millioner kroner på Gjerstadskogen.
- Basert på regnskapstall* fra Lundhs i 2017 legger vi til grunn følgende om verdiskaping og varekjøp fra drift av Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen:
 - Verdiskaping – 26,5 millioner kroner, hvorav
 - Lønnskostnader - 14,2 millioner kroner
 - Driftsresultat – 12,4 millioner kroner
 - Antall årsverk – 20 årsverk sysselsatt i Lundhs
 - Varekjøp fra underleverandører – 36,4 millioner kroner

* Vi har lagt til grunn samme forholdstall mellom driftsinntekter/lønnskostnader, driftsinntekter/driftsresultat, driftsinntekter/varekjøp og driftsinntekter/årsverk som i regnskapstallene fra Lundhs AS i 2017.

Beregning av indirekte virkninger

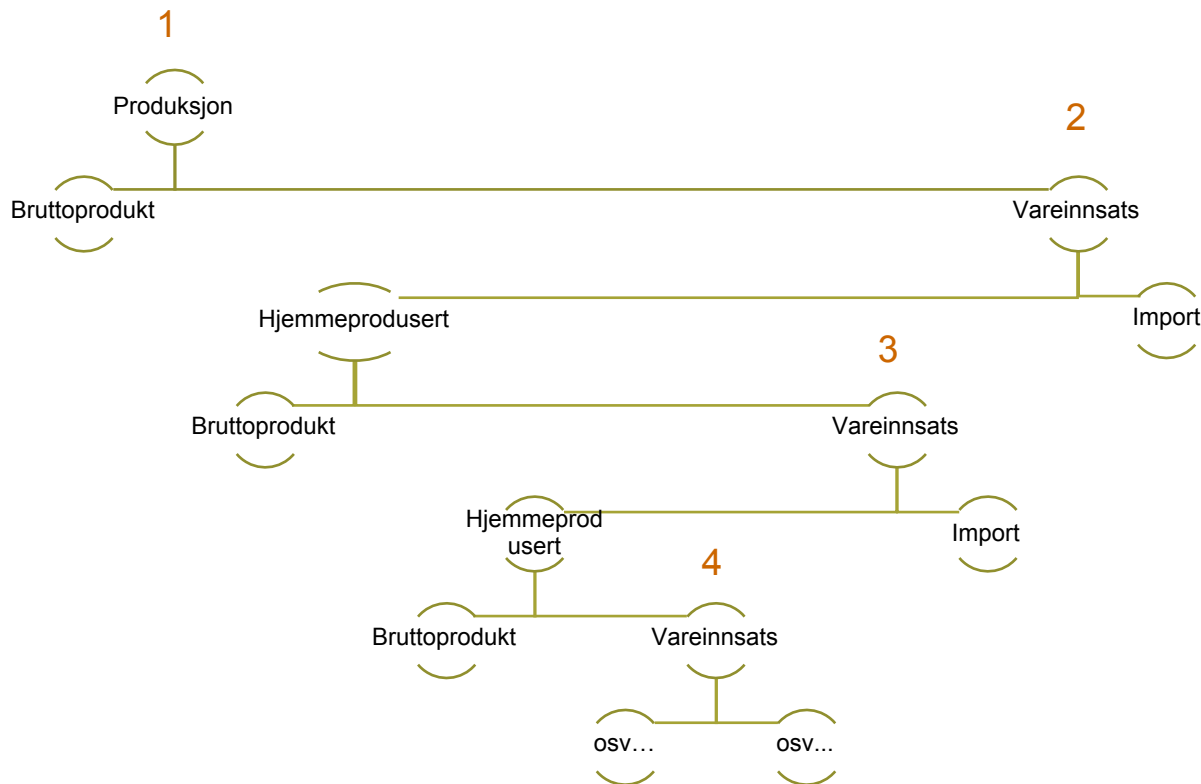
- På foregående side beregnet vi at videre drift av Stålaker-bruddet og Gjerstadskogen vil innebære innkjøp av varer og tjenester tilsvarende 36,4 millioner kroner årlig.
- Med samme fordelingsnøkkel som i leverandørlisten i 2017, vil dette fordele seg med:
 - 9,2 millioner kroner fra utlandske bedrifter (import)
 - 27,2 millioner kroner fra norske bedrifter, hvorav
 - 16,4 millioner kroner fra bedrifter lokalisert i Vestfold
- Vi benytter Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMODell (SARMOD) til å beregne verdiskaping og sysselsetting hos leverandører og deres underleverandører. En detaljert beskrivelse av metoden følger på slutten av dokumentet.

Metode ringvirkningsanalyse



Om beregning av indirekte virkninger

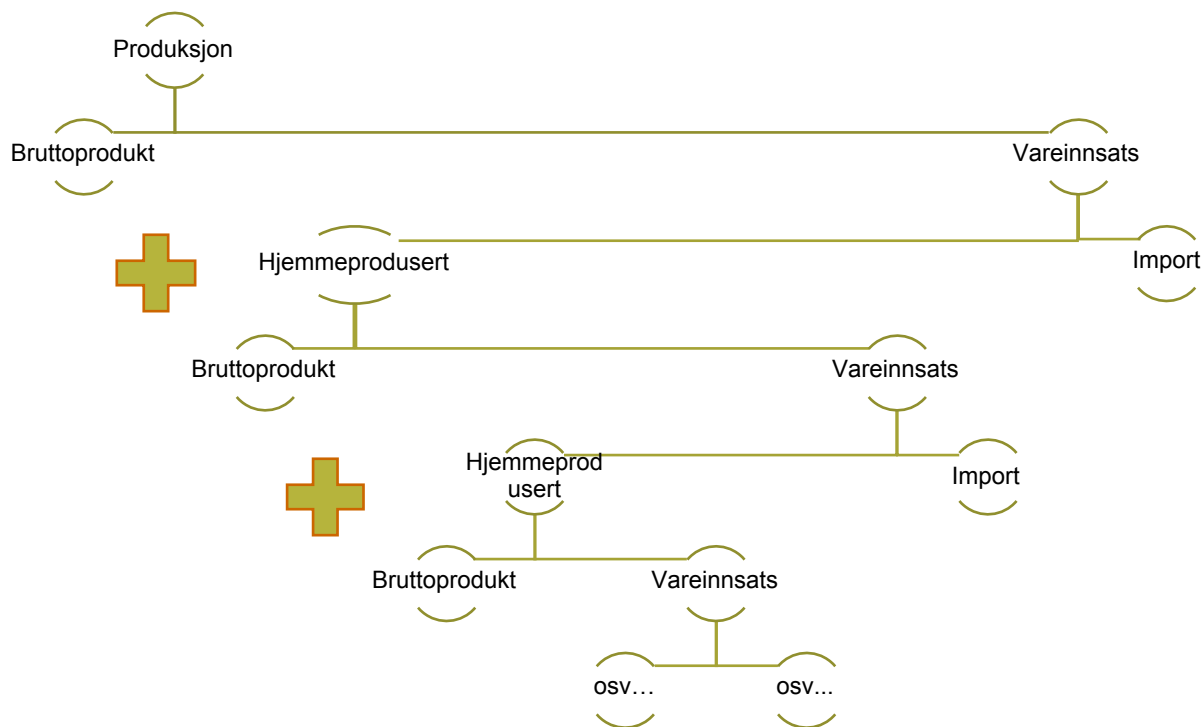
Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMODell (SARMOD)



- Samfunnsøkonomisk analyses Ringvirkningsmodell (SARMOD) deler initiale investeringer/driftskostnader i bruttoprodukt og vareinnsats.
- Ved hjelp av kryssløpstabeller og importandeler i ulike næringer, fordeles så vareinnsatsen på import og leveranser fra bedrifter i Norge fra ulike næringer.
- Produksjonen hos leverandører i Norge deles så inn i bruttoprodukt og vareinnsats, som videre fordeles på leveranser fra bedrifter i Norge og import fra utlandet, osv...
- Dette gjøres i 5 runder (i tillegg til den initiale produksjonen)

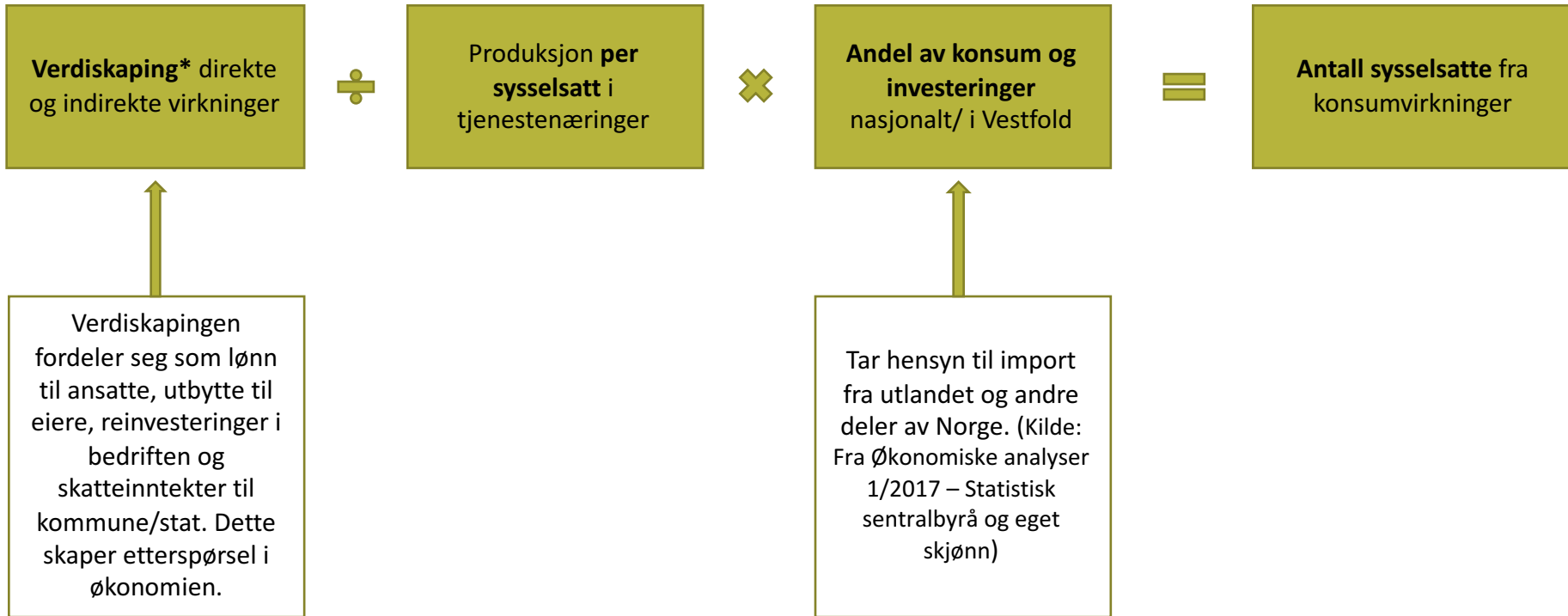
Om beregning av indirekte virkninger

Samfunnsøkonomisk Analyses RingvirkningsMODell (SARMOD)



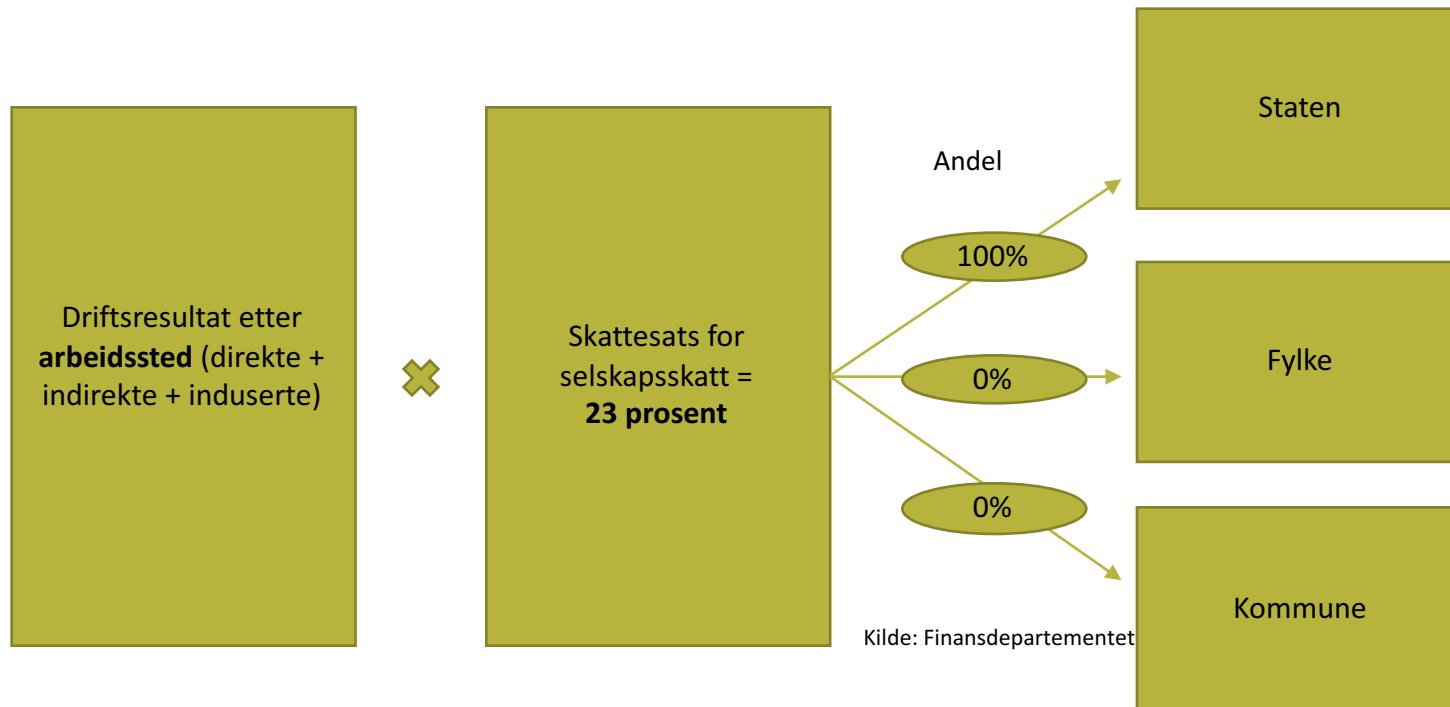
- Modellen summerer så bruttoproduktet, altså verdiskapingen i Norge, fra hver av de seks rundene for alle næringer (A64).
- For en gitt initialproduksjon, viser modellen forgreiningen av verdiskapingen generert av den initiale produksjonen

Beregning av induuerte virkninger

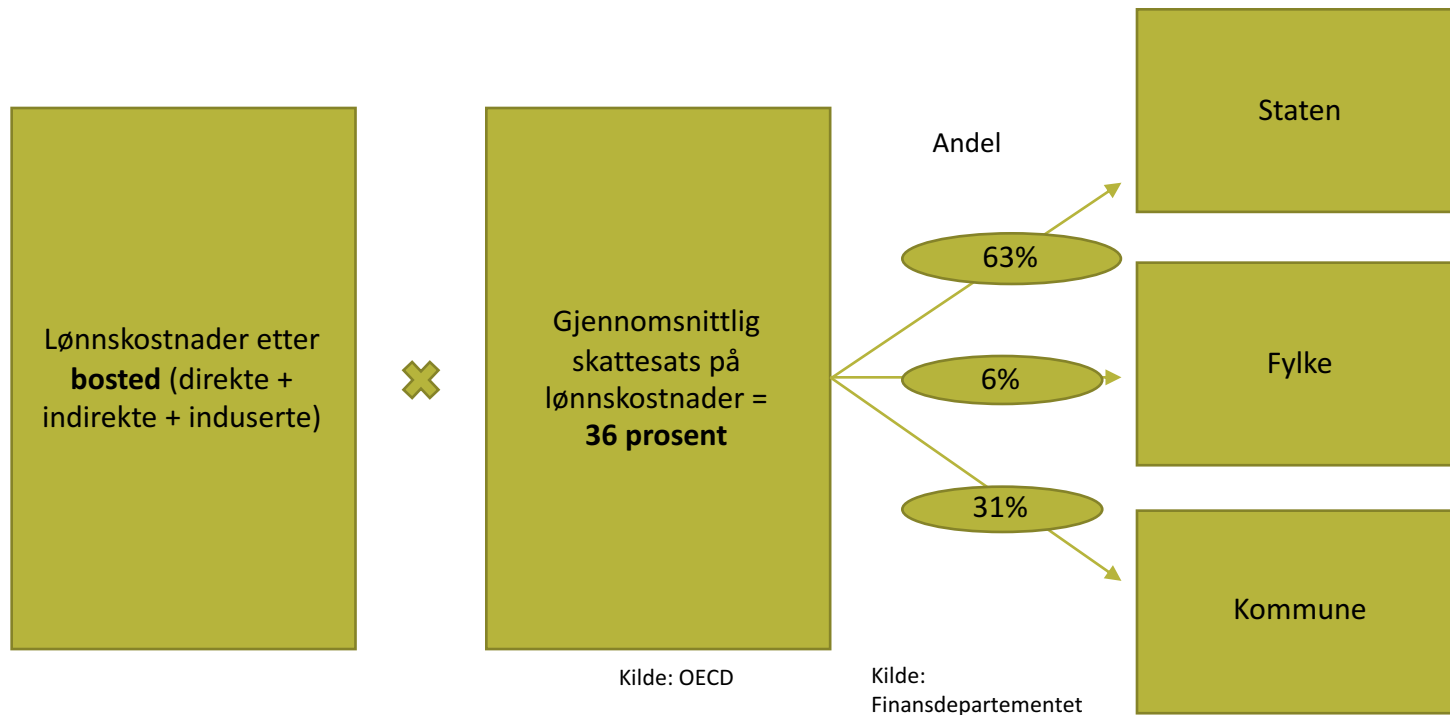


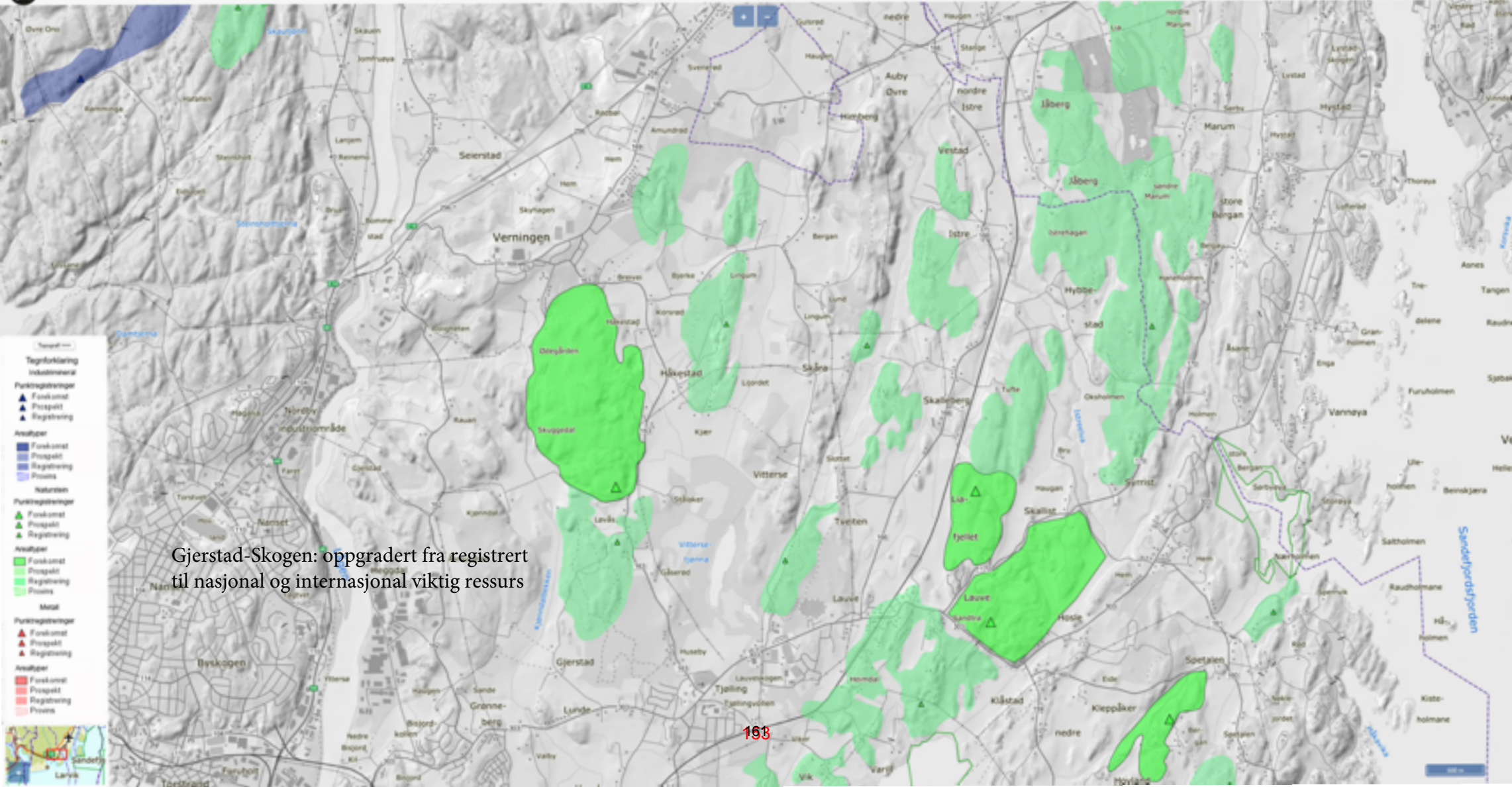
*Lundhs virksomhet har høy verdiskaping gjennom lønnskostnader og stort driftsresultat. Lønnskostnader gir de ansatte inntekter som konsumeres enten lokalt (Vestfold), nasjonalt eller som importert fra utlandet. Driftsresultatet kan forenklet sagt enten investeres i egen bedrift eller deles ut som utbytte til eiere (og dermed konsumeres eller investeres i andre bedrifter). Som en forenkling i analysen har vi forutsatt at driftsresultatet konsumeres/investeres både nasjonalt og internasjonalt, hvor vi legger til grunn forutsetninger fra importandeler for konsum og investeringer fra SSB (Økonomiske analyser).

Beregning av skatteinntekter - bedriftsskatt



Beregning av skatteinntekter - inntektsskatt





Gjerstad-Skogen: oppgradert fra registrert til nasjonal og internasjonal viktig ressurs

NOTAT

OPPDRAAG	Stålaker steinbrudd	DOKUMENTKODE	10210483-RIGberg-NOT-001
EMNE	Konsekvensvurdering	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Lundhs AS	OPPDRAAGSLEDER	Nils Ramstad
KONTAKTPERSON	Magne Martinsen	SAKSBEHANDLER	Nils Ramstad
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS

SAMMENDRAG

Notatet beskriver hvilke utfordringer en prosjektert jernbanetrasé nær Stålaker steinbrudd vil få for driften av både det eksisterende bruddet og for to planlagte brudd. Vår konklusjon er at den planlagte jernbanetraséen vil ha stor negativ innvirkning både på valgfrihet i driftsmåte og økonomisk resultat.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	1
2	Situasjonsbeskrivelse	1
3	Konsekvensvurdering	4
3.1	Grenseverdier	4
3.2	Sprengningsvibrasjoner	4
3.3	Salvesprut	5
3.4	Grunnvann	5
4	Konklusjon	6

1 Innledning

Bane NOR planlegger å legge en ny jernbanetrasé nær Stålaker steinbrudd. Lundhs AS, som er eier av bruddet, har engasjert Multiconsult Norge AS til å vurdere hvilken betydning denne plasseringa får for sprengningsarbeidene i nåværende brudd og planlagte fremtidige brudd.

Våre vurderinger er basert på befaring 21.02.2019, samtale med dr.ing. Magne Martinsen i Lundhs AS og situasjonsplan mottatt fra Magne Martinsen der prosjektert jernbanetrasé er inntegnet.

2 Situasjonsbeskrivelse

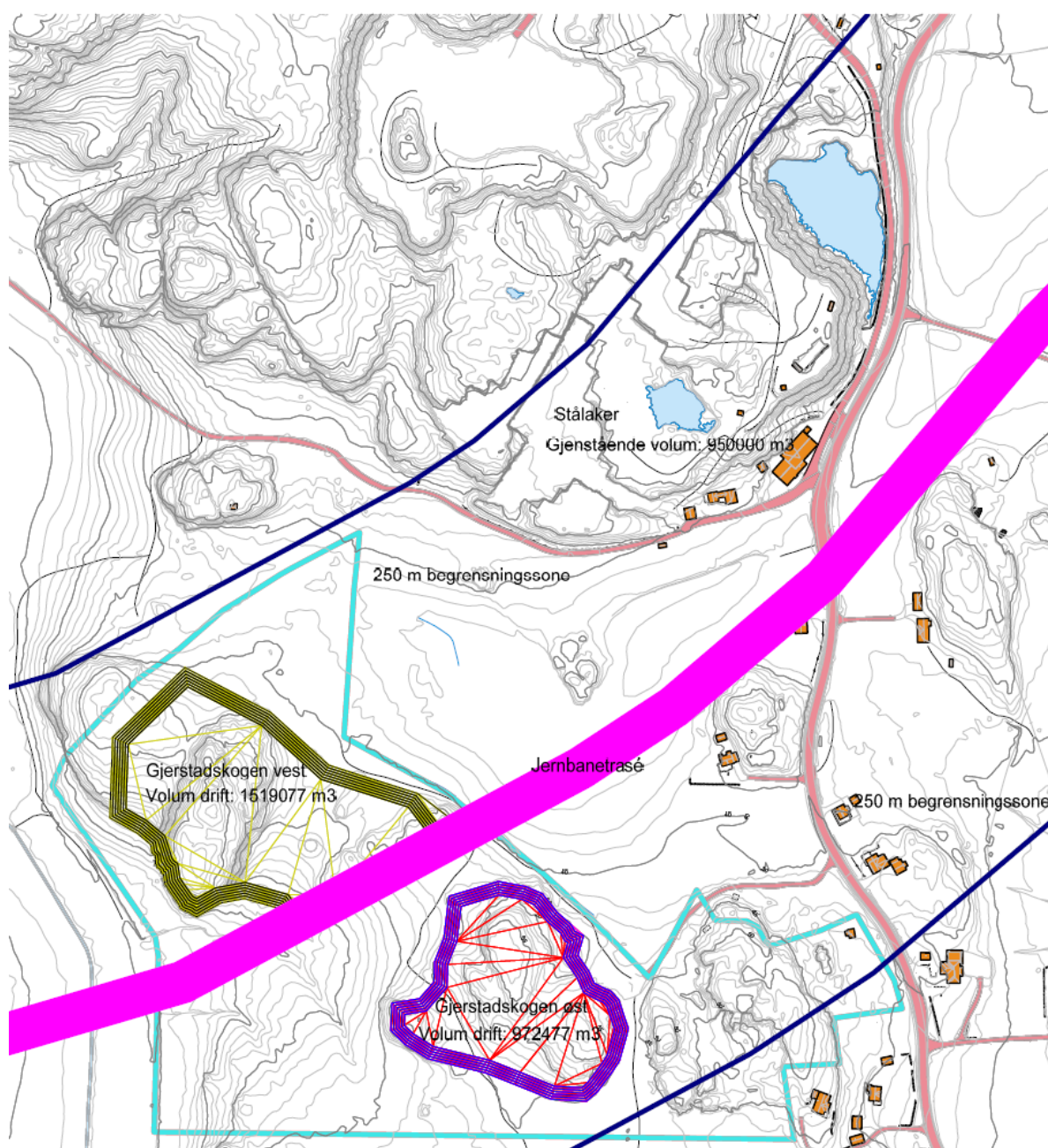
Stålaker steinbrudd er et dagbrudd hvor det tas ut Larvikitt. Uttaket skjer for det aller meste skånsomt med en kombinasjon av wiresaging og forsiktig sprengning. Lokalt i bruddet påtreffes det soner med berg som ikke har beste kvalitet. Avhengig av mektigheten på sonene, vil det være aktuelt å sprengre vekk dette berget med større salver og en røffere sprengning. Slike salver bores

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
01	06.03.2019	Mindre justeringer av tekst	Nils Ramstad	Per Heimli	Nils Ramstad
00	05.03.2019	Vurdering av vibrasjoner	Nils Ramstad	Per Heimli	Nils Ramstad

med større hulldiameter, noe som gir kraftigere vibrasjoner og større teoretisk kastlengde på sprengstein dersom sprengninga ikke forløper helt som planlagt.

Dagens brudd ligger vest for FV 163 Håkestadveien og har adresse Håkestadveien 195. Bruddet har reserver for fortsatt mange års drift. Anslått gjenstående drivverdig volum er ca. 950000 fm³ berg. Dette gir anslåtte driftsmuligheter i 30-40 år.

I tillegg til dagens brudd har Lundhs AS kartlagt to nye uttaksområder (Gjerstadskogen) litt lenger syd. Disse områdene har et antatt drivverdig volum på ca. 2500000 fm³. For de planlagte bruddene i Gjerstadskogen er det anslått driftsmuligheter i 100 år. Situasjonsplanen nedenfor viser både bruddene og planlagt trasé. På neste side er det vist bilde av dagens brudd og planlagt fremtidig brudd i Gjerstadskogen.



Figur 1. Situasjonsplan.



Figur 2. Stålaker steinbrudd



Figur 3. Gjerstadskogen, planlagt fremtidig steinbrudd

3 Konsekvensvurdering

Den planlagte jernbanetraséen passerer ca. 230 m fra dagens brudd, men med muligheter for utvidelse av bruddet mot øst, reduseres avstanden til ca. 150 m.

Jernbanetraséen passer mellom de to planlagte bruddene i Gjerstadskogen, noe som innebærer at avstanden fra traséen til bruddene vil være fra tilnærmet 0 m til maksimalt 250 m.

Jernbanetraséen passerer over et område med dyrka mark rett syd og øst for dagens brudd. Magne Martinsen opplyste at i dette området består grunnen av kvikkleire.

3.1 Grenseverdier

Vibrasjonsgrenser for bygninger fastsettes ved hjelp av *Norsk standard 8141 Vibrasjoner og støt, utgave 2001, måling av svingehastighet og beregning av veiledende grenseverdier for å unngå skade på byggverk*. I dette tilfellet har denne standarden ikke relevans på annen måte enn at den forklarer grunnlaget for fastsettelse av vibrasjonsgrenser og hvordan målingene skal gjennomføres.

Vibrasjonsgrense for kvikkleire fastsettes ved hjelp av *Norsk standard 8141-3:2014 Vibrasjoner og støt, del 3: Virkning av vibrasjoner fra sprengning på utløsning av skred i kvikkleire*. Standarden angir frekvensveid svingehastighet $v_f = 45$ mm/s som grenseverdi. Vibrasjonsnivået måles ved hjelp av sensorer i leira.

For jernbane finnes det ikke noen fastlagte grenseverdier som jeg kjenner til, men det har vært vanlig å benytte uveid svingehastighet $v = 50$ mm/s som grenseverdi på spor. Verdien måles på sville (betongsville). Vi kjenner ikke den faglige begrunnelsen for denne verdien og vår erfaring er at når et godstog passerer, så er vibrasjonsnivået vesentlig høyere enn denne grenseverdien.

For elektronisk utstyr langs sporet er det vanlig å benytte uveid vertikal svingehastighet $v = 20$ mm/s som grenseverdi.

3.2 Sprengningsvibrasjoner

All bergsprengning forårsaker vibrasjoner. Vibrasjonsnivået påvirkes av følgende faktorer:

- Grunnforhold (fjellkonstanten)
- Avstand (mellom sprengningssted og objekt)
- Bormønster (avstanden mellom borhullene)
- Lademengde som detonerer pr. tennerintervall
- Intervalltid

Det finnes flere formler for å beregne sprengningsvibrasjoner. En mye brukt formel er som følger:

$$v = K \cdot \sqrt{\frac{Q}{d}}$$

der v er vertikal svingehastighet

K er fjellkonstant

Q er sprengstoffmengde som omsettes pr. tennerintervall

d er avstand mellom sprengningssted og objekt

I dette tilfellet vil bryting av berg til blokkproduksjon kun innebære tett boring med liten hull diameter og lette ladninger. Disse salvene vil ikke medføre vibrasjoner av betydning. I noen tilfeller vil det også bli sprengt større salver. En salve med 10 m pallhøyde som bores med 76 mm borkrone, vil beregningsmessig gi vertikal svingehastighet $v = 50$ mm/s ved avstand 35 m. Kortere avstand gir høyere svingehastighet. Grenseverdien på 20 mm/s overskrides ved avstander mindre

Konsekvensvurdering

enn 85 m. Stabiliteten i kvikkleira kan påvirkes når avstanden fra sprengningssted til kvikkleireområdet er mindre enn 25 m.

Dersom pallhøyden økes til 15 m og kronediameteren utvides til 89 mm, vil vertikal svingehastighet $v = 50$ mm/s overskrides når avstanden mellom sprengningssted og målestед er mindre enn 50 m. Grenseverdien på 20 mm/s overskrides ved avstander mindre enn 100 m. Stabiliteten i kvikkleira kan påvirkes når avstanden fra sprengningssted til kvikkleireområdet er mindre enn 35 m.

3.3 Salvesprut

Ved sprengning kastes berget opp og frem. Hvor mye det beveger seg, er avhengig av type sprengning og om salven er dekket til eller ikke. Ved forsiktig sprengning og små salver som dekkes til, er det mulig å holde hele salva på plass under dekningsmattene. Ved sprengning av store salver i steinbrudd er pallen mye høyere, det benyttes større hulldiameter og salvene lades mye kraftigere. I praksis er det ikke mulig å dekke en steinbruddssalve 100%. Et fremkast på 20-40 m må derfor regnes som normalt på en steinbruddssalve.

En sjelden gang blir det gjort feilvurderinger eller det er forhold som bergsprengeren ikke har mulighet til å oppdage. Da kan det bli mye større kastlengder enn det som var forutsatt, selv på en salve med dekking. I *Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap /DSB) sin veiledning til eksplosivforskriften kapittel 10 og 11 /2/* er det i § 11-10 en tabell som angir teoretiske kastlengder for stein. For relevante hulldiameterne/patrongiameter kan teoretisk kastlengde for stein fra et borehull være som følger:

- Kronediameter (patrongiameter) 25 mm: kastlengde ca. 260 m
- kronediameter 76 mm: kastlengde ca. 600 m
- kronediameter 89 mm: kastlengde ca. 650 m

Det kan også oppstå sprut fra toppen av salva. Denne spruten vil være mer oppadrettet og få en krummere bane som innebærer at spruten ikke går så langt. Toppsprut vil primært gå bakover eller til siden. Hvor langt den går, avhenger først og fremst av hulldiameter og hvor lang fordemning det er i hullet (uladet del øverst i borhullet). Et hull med diameter 89 mm og fordemning på 2,0 m har en teoretisk kastlengde på 160 m. Reduseres fordemningen til 1,4 m, øker kastlengden til 300 m.

Det innebærer at det ved sprengning i steinbruddet må gjennomføres ekstra tiltak. Største sprutfaren er utkast fra frontrasta i salvene. Et viktig tiltak for å redusere risikoen for frontsprut, er å profilere salvefronten og logge alle borhullene i frontrastene. Dette gir bergsprengeren mulighet til å tilpasse lademengden i fronthullene til forsetningen (avstanden fra borehullet til fri bergflate) som kan variere en god del både i det enkelte hull og fra hull til hull. I tillegg må det legges opp en god voll av sprengstein foran salvene for å fange opp sprut fra den nedre delen av ladningene. Toppsprut skjer vanligvis fordi det er ladet for høyt eller det er for lite fordemning. Det er viktig å være nøye under ladearbeidet slik at fordemningen får tilstrekkelig lengde.

De kastlengdene som det er referert til ovenfor, inntreffer bare når en sprengning ikke går som planlagt. I steinbrudd har bergsprengeren meget god kunnskap om bergets sprengningstekniske egenskaper og det er bare helt unntaksvis at ikke sprengningen forløper som planlagt. Uansett må bergsprengeren ta høyde for at noe kan gå galt og iverksette tiltak ut fra en samlet risikovurdering.

3.4 Grunnvann

Jordene som det prosjekterte sporet passerer, ligger høyere enn bunnen av nåværende brudd. De vil også bli liggende høyere enn de to planlagte bruddene når de kommer i drift. Det er innlekkasje av grunnvann i dagens brudd, men det er ikke kartlagt hvor grunnvannet kommer fra. Det kan imidlertid ikke utelukkes at det er en grunnvannsstrøm fra jordene, noe som på sikt kan medføre setninger. Vi kjenner ikke til hvordan det er planlagt at traséen skal fundamenteres over disse jordene, men setninger er uansett en utfordring for en høyhastighets jernbane.

4 Konklusjon

For eksisterende Stålaker steinbrudd vil den prosjekterte jernbanetraséen bare i liten grad ha betydning for steinbruddsdriften med tanke på vibrasjoner. For all planlagt drift i dette bruddet vil det imidlertid være en risiko for at sprengningsuhell med sprut kan medføre skade på spor, kjøreledninger og passerende tog. Selv om sannsynligheten er liten, kan konsekvensen bli stor. I praksis innebærer dette at det må være togstans når det sprenges og det må være vaktposter som kan observere eventuell sprut som treffer kjøreledninger eller skinnegang. Det passerer i dag to tog i timen, ett i hver retning. Dersom antall tog i fremtiden økes, for eksempel til det dobbelte, vil tidsvindueene som det kan sprenges innenfor, bli svært korte og i praksis må tog holdes igjen på nærmeste stasjon til det blir sprengt og sporet er klarert. Det sprenges i dag 2-3 ganger i uka.

Steinbruddet har i dag en prosedyre med stansing av trafikken på fylkesvegen når det sprenges.

De planlagte nye bruddene i Gjerstadskogen kommer mye tettere på sporet. I tillegg til utfordringene med sprut og togstans som beskrevet ovenfor, vil også sprengningsvibrasjoner medføre utfordringer. Det må sprenges mye mer forsiktig for å overholde vibrasjonsgrensene, noe som blir sterkt fordyrende for bruddet.

Steinbruddsdriften kan på sikt medføre terrengsetninger i det planlagte traséområdet. Slike setninger har ingen betydning for området slik det brukes i dag, siden det er dyrket mark.



Larvik 14.3.18
Vår ref. 8060/19 HB

Til Larvik kommune

postmottak@larvik.kommune.no.

arkivsaks id: 18/18573.

Høringsuttalelse fra Stiftelsen Tollerodden, Kirkestredet 9. Larvik

Kommunedelplan med konsekvensutredning for
dobbeltspor Stokke – Larvik

Saken gjelder uttalelse til kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik, lagt ut til offentlig ettersyn og høring i henhold til plan- og bygningslovens § 11-14. Planarbeidet skal legge til rette for bygging av cirka 30 km nytt dobbeltspor for jernbane.

Stiftelsen Tollerodden fokuserer kun på traseen Byskogen-Kleiver tunellen og utredningen knyttet til korridor Indre havn høy og lav løsning.

Begge alternativene får direkte følger for Tolleroddens nærområder både når det gjelder vern av byens « gamleby» / historiske områder og vil få store negative konsekvenser for både helheten i et kulturmiljø som er nær knyttet til Larviks kystkulturminner ,fredede og verneverdige hus og mulighetene for rekreasjon og friluftaktiviteter. I området Tollerodden, Larvik kirke, Herregården og Skottebrygga ligger byens eldste kulturminner av både regional, nasjonal og International verdi. (jf « Riksantikvarens NB « register over kulturminner av nasjonal interesse)

Det er spesielt to forhold vi vil understreke:

1. Se området som et helhetlig miljø,

Området *Herregården med Tollerodden* som kulturmiljø er av både Riksantikvar og fylkeskommune omtalt som av særdeles stor kulturhistorisk verdi.

Tollerodden er en del av et dette miljø. Stiftelsen Tollerodden mener at de store transformasjonene som en kan se i forslagene indre havn , høy og lav, i overskuelig fremtid vil utfordre store deler av byens historiske og bevaringsverdige bygninger og

miljøer.

Stiftelsen Tollerodden ønsker en helhetlig plan over områdene hvor en stor del av byens identitet finnes etter århundrer med levd liv, maritim næring /kultur og med bevaringsverdige miljøer. Herunder en plan for trafikkavvikling.

2. Colin Archer-senteret

Planene for et Colin Archer-senter er godt i gang, og vi mener at:

a. Planlegging og utvikling av Colin Archer senteret må fortsette, uavhengig av hvor jernbanesporene blir lagt.

Skal en holde entusiasmen i de frivillige miljøer i utviklings og delfinansierings arbeid må det være forutsigbarhet i bla. tildeling av areal i forhold til forhold til gjeldende reguleringsplan for Skotta - Tollerodden

b. Plasseringen av senteret må bli i nær tilknytning til der redningsbåtene ble bygget.

Senteret hører hjemme i miljøet rundt Tollerodden **nær stedet der skøytene** ble bygd. Dersom senteret skal bli en Nasjonal og regional attraksjon med basis i minst to store originale skøyter, med opplevelses og læringsfokus, er det vesentlig at senteret går inn i et helhetlig og tett miljø mellom Larvik sjøfartsmuseum , Historisk havn Skottebrygga med flytende objekter, Colin Archers slipper og Tollerodden huset, Kirkestredet 9.

Ingen av de foreslåtte alternativer berører direkte vår eiendom, Kirkestredet 9, men det har stor betydning for oss hvordan utviklingen av indre havn blir. Arealene i indre havn må bevares slik at byens befolkning fortsatt kan nytte disse områdene som "friarealer."

Stiftelsen Tollerodden vil også påpeke at det blir viktig å sikre de historiske kvalitetene og at **de skjermes for store konstruksjoner.**

Stiftelsen Tollerodden



Hilde Borgir

Styreleder

www.tollerodden.no

hikle@online.no

tlf 90599069

Høringsuttalelse - kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Sandefjord - Larvik



Bildet er hentet fra Østlands posten

I planarbeidet er det utredet følgende korridorer på strekningen: Kongegata-korridoren og Indre havn-korridoren fra Byskogen til Kleivertunnelen. Larvik kommunes foreløpige vurdering er at kombinasjonen Kongegata høy er det mest relevante alternativet å anbefale. Bane NOR har i sin utredning anbefalt Indre havn høy.

Larvik By er en interesse organisasjon med formål om å skape et levende sentrum. Vi har i dag ca. 150 medlemmer som fordeler seg på butikker, frie yrker og gårdeiere.

Larvik by AS ønsker å fremme følgende innspill:

Geografi og konsekvens:

Larvik sentrum er plassert på et smalt landområde mellom sjøen og Farrisvannet. Det yndige og levende sentrum med sin snart 350 årige historie, er tronet av den verneverdige Bøkeskogen, og står til dels på varemerke Farriskilden.



Gjennom dette belte er det vedtatt en ny dobbeltsporet jernbanetrasè. Et vedtak som vil få store konsekvenser for våre medlemmer i Larvik by uansett hvilken av de to trasene som blir valgt. Velges sentrum vil dette bety rivning av blant annet 3 restauranter, 220 boenheter, flere forretningsgårder med næring og private leietagere og en byggeperiode på 6 år. Velger enn indre havn vil vi få en skulptur i byfronten. Et dobbeltspor opphevet som en brøløsning i Larviks mest attraktive område. Dette vil kreve ca 50 husstander og tiltrekke seg flere sentrumsfunksjoner ned til indre havn.

Larvik by As opplever det det nye dobbeltsporet og det å kunne bli påspandert en ny, raskere og fremtidsrettet kommunikasjonsløsning som noe svært positivt. Det vil gi oss mange nye muligheter, men det vil være svært krevende for oss i handelstanden og komme gjennom selve byggefasen et slikt prosjekt krever. Vi er derfor avhengig av et tett samarbeid med Bane Nor og Larvik kommune for å finne gode løsninger.

Mål/ Middel:

Vi opplever i stor grad at jernbaneplasseringen i prosessen har blitt et mål i seg selv, og ikke et middel for hvordan vi skal sikre et attraktivt sentrum for fremtiden. Vi hadde likt og sett at vi hadde en kongstanke om hva Larvik skal bli først, før vi tenkte jernbane. Vår opplevelse er

at man nå bestemmer seg for en jernbanestasjon som vi lager en ny by rundt, og ikke en ny by med en jernbanestasjon.

Med et felles visjonsbilde/kongstanke om hva vi vil med Larvik som by, hadde det vært lettere å fått på plass jernbanen. Til nå har debatten vært fokusert på jernbanen som et mål i seg selv, og ikke et middel for å skape et attraktivt sentrum med en signatur.

Utfordringen nå er at vi står helt uten en konkret forståelse av hva Larvik vil bli i noen av alternativene. Vi har ikke fått noen løsning på hvor de som må ut av eksisterende bygg skal flytte. Hvor skal tyngdepunktet av handel være? Hvor skal sentrale bygg ligge? Kommer de til å bli bygd? Og evt. når? Vi har fått presentert ulike mulighetsstudier, men de er ikke annet enn mulighetsstudier.

Bylivet

Handelsstanden er Norges nest største arbeidsgiver etter Staten, og det er vi som tar inn flest unge arbeidstakere. Handelsstanden har vært selve definisjonen på byen i flere hundre år. Handel var en viktig del av urbaniseringen da det var i byen man fikk lov/kongebrev til å drive handel. Med tanke på at jernbanen skal gå gjennom denne mellomstore byen, opplever vi i Larvik By at det har vært lite faglig vurdering på *hvordan* byggingen av jernbanetraseen vil påvirke bylivet og kjøpsadferd til eksisterende og fremtidige kundemasse.

Sentrumshandelen er allerede presset som den er med endret forbruksmønster. Vi registrerer at lojalitet til eget sentrum svekkes. Vi reiser mer, og legger handelen i utlandet. Ny teknologi gjør det mulig å handle når man ønsker det fra godstolen, og det er et skifte mot et grønnere forbruk. For Larviks del er det kort avstand mellom byene i Telemark og Vestfold, og det er foregår et kappløp om hvilken by som evner å fremstå som mest attraktiv i kampen om kunder, innbyggere, arbeidsplasser og arbeidstakere. Det er ikke lenger slik at man handler eller jobber i den byen man bor i, og det skal lite til for å velge å handle i en annen by langs motorvegen. På en liten time er det mulig å passere 6 byer.

Vi i Larvik By vet at en byggeperiode på forespeilte 6 år vil medføre økonomiske konsekvenser, og i verste fall konkurser og flytting av våre medlemmer. Vi register at NHOs Tom Olaf Kjær har uttalt at vi må knuse noen egg for å bake kake. Det er vondt å ufrivillig å måtte være det egget som må ofres for andres glede, uten noen som helst sikkerhet om hvordan eller hva den kaka blir, eller om man selv vil kunne få oppleve den.

Attraktivitet;

Larvik som by vil risikere med stor sannsynlighet å få et enda større gap i vår attraktivitet opp mot de andre byene under den lange byggeperioden. Larvik By merker allerede mindre investeringsvilje pga. usikkerhet av trasevalg og ulemper ved ventet byggeperiode. Usikkerheten er også uheldig for den forutsigbarheten en gründer trenger eller vil velge i sin oppstartsfasen.

De som blir direkte involvert vil kunne bli kjøpt ut eller innløst ved grunnverv, og leietagere kan bli løst fra sine kontrakter og få økonomisk bistand til selve flyttingen. Utfordringen et at

det ikke foreligger en kompensasjonsløsning fra Bane Nor på det som de fleste frykter; omsetningssvikt, veisperringer, kundeflukt, og det å drive butikk i et anleggsområde. Her har våre medlemmer fått få, om noen, løfter som trygger, trolig for at det nå ikke finnes gode svar. Summen av dette gjøre det mindre attraktivt og til dels vanskelig å drive lønnsom butikk i Larvik, og vi som organisasjon er redd for at de med ressurser velger å trekke seg ut av byen å etablere seg andre steder utenfor kommunen. Erfaringsmessig er det å flytte såpass kostbart, at midlertidige flyttinger fort blir permanent.

Larvik By har tidligere blitt utsatt for byggeperioder, ombygging og omkjøringer, og vi har mange eksempler på at selv kortvarige endringer for kundene gir store konsekvenser.

- Oppusning av bygården til en av våre medlemmer resulterte konkret et omsetningstap på kr 400.000,- den korte perioden den varte.
- Omkjøring av Kongeveien medførte en nedgang på 20% av kundemassen til Amfi, og de har ikke kommet tilbake igjen.
- Abrahamsen tapte en omsetning på kr 500.000,-
- Flere av butikkene har agenturer som stiller krav til omgivelser, drift og kundemasse. Ved avvik kan man miste agenturet og dermed ytterligere omsetning.

Vi har erfart at kundene er bedagelige vanedyr, og ved møtt hindring vil kunden søke nye løsninger. Endring av fremkommelighet eller rutiner medfører til at nye løsninger blir funnet, uten at kunden kommer tilbake. Blir det for mye ekstra, velger man nett, kjøpesenter eller en annen by. Bare det at byen ikke er måkt for snø er nok til at kunden velger bor hele byen.

Vi i Larvik By opplever at de grundige utredningene ikke har tatt for seg disse problemstillingene og konsekvensene godt nok. Noe vi opplever som uheldig med tanke på hvordan dette oppdraget rammer et norsk bysentrum.

Avsetning av ressurser

Siden dette trolig er første gang et sentrum blir rammet så hardt av en jernbaneutbygging er det viktig for oss alle at det blir satt av nødvendige ressurser til sentrumsutvikling før- under og etter utbyggingen. Målet må være at vi samlet står igjen med et robust sentrum for fremtiden som kan rettferdiggjøre det forspranget byggingen har gitt de andre byene.

Blir det Kongegaten blir dette et prestisjeprosjekt for Bane Nor, for dette vil bli et eksempel for ettertiden på nybrottsarbeid, og hvor suksess er å foretrekke.

Slik sett har vi fått en unik mulighet, men det er også veldig mye som kan gå forferdelig galt, og i byutvikling i en slik størrelse som dette krever en sterk grad av bevissthet og godt håndverk fra de involverte hele veien. Her blir fort småfeil vanskelige eller kostbare å rette opp.

Larvik by ber derfor om at det blir satt av midler til å hente inn kvalifisert kompetanse på hva som må gjøres og innleder gode prosesser før – under og etter arbeidet slik at vi får en god by med godt og preferert **innhold** som folk vil oppsøke og bruke og ikke bare **form**.

Stavanger torg er et eksempel på dette da et levende og intimt torv ble gjort om til en stor åpen plass. Folk haster over det, og torghandel er forbudt da materialet ikke tåler det.

Utfordringer med Kongegaten:

Konge gaten rammer handelsstanden mer konkret enn Indre havn før og under byggeperioden. Flere av våre medlemmer mister bygningen og forretningssted, og flere av våre kunder blir flyttet på. Vi får en lengre byggeperiode tett på, og anleggstrafikken vil gå tettere på i områder vi er avhengig av. Vi får bygging av stasjon i Kongegaten, rivning og graving av stasjon langs torget, oppriving av stasjon i indre havn og vesentlig anleggs trafikk inn og ut på våre viktigste tilfartsåre. Prinsegaten er en av disse årene, og det oppleves som ekstra uheldig med tanke på viktigheten av at kundeflyten fra det nye Grandkvartalet til sentrum, trolig er under etablering i denne perioden.

Bygging av ny jernbanestasjon er bare en del av byggingen. I tillegg må sentrum fortettes og bygges opp igjen. Hvis det er slik at vi ikke kan bygge på jernbanelokket, vil dette etterlate store områder som vi aldri kan bygge på i sentrum. Det er uheldig. Dels med tanke på at den gir store åpne plasser, og dels fordi den kan legge begrensninger for fremtiden.

I mulighetsstudie for Kongegaten fra kommunen vil vi få et åpent strekk på ca. 1 kilometer fra Jernbanen til Pionerparken. Dette oppleves som uheldig. Få om noen liker store åpne plasser, og det gjør det vanskelig å skape inntrykk av full by. Vi vet at folk tiltrekker seg flere folk, og da kan slike plasser virke mot sin hensikt. Det blir for oss rart å se mulighetsstudier for Larvik sentrum med store åpne plasser, når andre byer ikke får fortettet nok. Vi er opptatt av at nødvendige fortetningen blir ivaretatt. Vi må ha folk for å skape en by, og byen må gripe inn i deres hverdag.

Vil det være nok investeringsvilje til å realisere den nødvendige fortetningen vi trenger i sentrum, når det samtidig ligger attraktive områder som indre havn rundt byen å skrike etter utbygging? Det er mer krevende å bygge nytt i sentrum i form av grunnverv, rivning og bygging, enn og å gå løs på byggeklare tomter i blant annet indre havn. Ytterligere rivning i sentrum vil medføre ytterligere belastning på butikkene som lever av at kunder velger dem.

Vi tror det er rett å legge nytt rådhus, kunnskapspark, skoler osv. i byen slik at vi gir flest mulig en grunn til å komme i sentrum. Vi tror det er viktig at disse blir plassert og bygd slik at de inviterer flere til byen og at de kan styrke opplevelsen av det nye sentrumet. Det er viktig for oss at lovte bygg kommer opp samtidig med jernbanen slik at ikke blir bygging i sentrum i flere 10 år. Derimot vet vi lite om disse byggene kommer overhode. Noe som i verstefall kan gi oss en glissen by i evt. ventetid.

I mulighetsstudie er det foreslått at torget skal flyttes og da bør det ha visuell kontakt med Bøkeskogen og sjøen, og være tilpasset til skøytebanen med kjøleelementer i bakken. Vi ønsker oss torg med scene og mulighet til tak i form av store parasoller eller en eller annen for mulighet til ly for være og vind. Videre er det tegnet inn et forslag på at det nye rådhuset

skal ligge på eksisterende torg. Vi håper at dette da bygges slik at det er rom for sentrumsfunksjoner i første etasje, slik at det ikke blir en vegg for handelen som nå er tegnet inn bak rådhuset.

Vi ønsker også å spille inn at takene får en funksjon i byen. Det hadde vært flott om de kunne tenkes som møteplasser, utsiktsplasser, og gode byrom.

Da vi ikke vet hva som kommer til å skje med Indre havn hvis Konge gaten blir valgt blir det viktig for oss å få en trygghet på at indre havn forblir et offentlig område og ikke blir privatisert! Indre havn må oppleves som en forlengelse av Larvik sentrum og et fellesgode for Hele Larviks befolkning. Havneområdet er veldig stort og kan fylle mange offentlige funksjoner, men samtidig blir det viktig at det ikke går på bekostning av sentrum. Vi tenker at Kunnskapsparken bør ligge ved torget slik at den skaper en attraksjon der. Indre Havn må heller ikke bli et museum, men et sted som inviterer til gode møteplasser som f.eks trivelige spisesteder, idrettspark tilpasset hele familien, svømmehall med internasjonale krav ved siden av sjøbadet og småbåthavnen.

Indre havn høy eller Kongegaten

Majoriteten av våre medlemmer som har kommet med innspill mener at Indre havn er det som vil gjøre minst skade for deres virksomheter før - under og etter byggingen. Et medlem oppsummerte følelsen godt med å spørre **«hvorfor må jeg risikere å dø, for å skape et levende sentrum»**. Indre havn kan gjøre det mulig å styre utviklingen i eget tempo. Vi vurderer det også som riktig å trekke sentrumsfunksjoner ned til sjøkanten. Larvik har et stort ubrukt potensiale i å trekke inn sjøfronten som en attraksjon for å skape et levende sentrum.

For oss er det relevant at indre havn er det eneste Bane Nor anbefaler med bakgrunn i sine grundige analyser. Indre havn vil sikre at vi ivaretar dette området som urbant og som en viktig del av sentrum, og ikke blir opplevd privatisert. I dette området er man vant til ventende busser, har nødvendig infrastruktur, samtidig som man kan beholde en attraktiv strandsone som et friområde.

Vi mener Indre havn vil kunne tilføre reisende et bedre inntrykk av Larvik som by med utsikt opp i byen og ut mot sjøen. Reisende kan lett sluses inn og ut av sentrum og nye bygg kan lede de ut i en attraktiv bysone ved havnen som leder de videre opp til øvre torg, gjennom en nå mer attraktiv Prinse gate.

Ved valg av indre havn vil man få åpnet havnen med passasje under banen, fremfor det ene krysningspunktet vi har i dag. Den vil kunne skape en attraktiv bypromenade som binder sammen tidligere bysatellitter til et sentrum fra Langestrand til Torstrand på nesten samme høydekurve. Vi mistenker også at investeringsviljen vil være større i dette området, og at markedskreftene uten stimulans raskt vil få opp den nødvendige infrastrukturen som en attraktiv by vil trenger. Med indre havn høy mener vi det vil være attraktivt å bygge opp kontorer, boliger, spisesteder, kultur og andre opplevelses tilbud. Velger man Kongegaten blir man nødt til å holde tilbake investeringsviljen med reguleringer, som igjen gjør det mindre interessant å legge igjen penger i Larvik, og bygge noe flott.

Med Indre havn høy oppnår vi følgende:

- Slipper all usikkerhet som bygging av Kongegate alternativet byr på.
- Vi utfordrer ikke Farriskilden
- Vi sparer næringsbygg og over 170 boliger med kunder som bor i sentrum
- Vi ivaretar Handelsstandens interesser,
- Man tar bort usikkerhet for gårdeiere, og kan friskmelde eiendomsmarkedet nå
- Vi slipper å ha to omfattende byggeprosjekter i byen med både bygging i dagens sentrum og indre havn.
- Vi følger investeringsviljen og kan få nye investorer til å bygge opp nye Larvik, med lønnsomhet.
- Vi ivaretar signatur bygg for Larvik by, som for mange oppleves som mer spennende enn bare moderne fasader.

Vi ser frem til å jobbe videre med Bane Nor, gårdeiere, Larvik kommune, politikere og øvrig næringsliv til sammen å finne gode løsninger for sammen å skape et Larvik vi samlet kan være stolte av. Et Larvik by som oppleves som attraktivt med en merkbar og stolt Pionerånd som setter preg på byen, og tiltrekker seg spennende arbeidsgivere og fremoverlente innbyggerne.

Paal Espen Wingaard

Daglig Leder Larvik by

From: Stephan Christian Kleive <StephanChristian.Kleive@larvik-granite.no>
Sent: 15. mars 2019 14:56
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: Even Hansen
Subject: Banenor høringstekst - Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236

Vi viser til varslingen om Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236 og har følgende merknad;

Utvidet varslingsområde ligger stedvis veldig nærmere Håkestad steinbrudd (Storås). Bruddet er på ressurskartet til Larvik kommune vurdert som meget viktig forekomst av Larvikitt. Bruddet utgjør en av de største forekomstene i Tjølling og har en antatt driftstid på 70-80år med dagens reguleringsplan. Det er store muligheter for utvidelse, både innenfor eksisterende driftsareal og tilstøtende arealer. En slik utvidelse kan gi drift i ytterligere 100år. Håkestad bruddet har en meget lang tidshorisont og all sannsynlighet tilsier også at etterbruken av et slikt stort samlet masseuttak vil være samfunnsøkonomisk viktig i fremtiden.

En del av forekomsten er pr. i dag regulert som buffersone mot bebyggelse (jfr. Larvik kommune). Det er imidlertid ikke utenkelig at buffersonen kan endres i fremtiden med bedre driftsmetoder og at det derved også er drivbare larvikitressurser i eksisterende buffersone. Dersom jernbanen kan legges i buffersonen, så kan det etter Larvik Granites oppfatning også drives brudd i samme sone. Graden av konflikt med drift på Håkestadforekomsten er avhengig av hva som vil bli bredden på sikkerhetssonen mellom brudd i drift og jernbanetrase.

Vi har tidligere etterspurt hvilke krav jernbaneløstaket har til sikkerhetsavstand og eventuelle rystelser, og inntil vi får informasjon om dette, er det vanskelig for oss som bruddrivere å uttale oss om hvorvidt den foreslåtte korridor har noen negativ effekt for driften. Men enhver begrensning av utvidelsesmulighetene mot nord og eventuelle begrensninger på driftstid/metode vil vi anse som meget negativ.

Samtidig så ser vi at dersom jernbane utbyggingen kan medføre at det blir bygget nye veier slik at Fv. 163 kan ledes utenom Verningen, så kan dette være positivt for å løse de utfordringene dagens veinettet har gjennom Verningen.

Det er flere steinressurser i Tjølling området og vi ber om at det i konsekvensutredningen redegjøres for hver enkelt ressurs, det er til dels stor forskjell både i gjenværende levetid og kvalitet på de enkelte ressursene.

Med vennlig hilsen

Stephan Kleive

E-mail: stephan@larvik-granite.no
Mobile: +47 93 46 36 15

Storgata 128
N-3262 LARVIK
Norway

Phone: +47 33 13 82 00
www.larvik-granite.no



Til
Bane NOR
Larvik kommune

Kopi
Sandefjord kommune
Fylkesmannens landbruksavdeling
Vestfold Fylkeskommune

GJENNESTADTUNET 85
3160 STOKKE
TLF.: 410 67 532
VESTFOLD@JORDVERN.NO
WWW.JORDVERN.NO
ORG.NR.: 913 061 284

Stokke, 15.03.2019

Kommunedelplan Larvik arkivsaks id. 18/18573 – Del av Ny Intercity Stokke – Larvik

Jordvern Vestfold viser til sitt innspill til planprogram for ny InterCity mellom Tønsberg og Larvik i fra april 2017. I denne uttalelsen konsentrerer vi oss om Ny InterCity mellom Sandefjord - Larvik.

Vestfoldsamfunnet har en pluss-visjon for matjorda. Det er nedfelt i vår regionale plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) hvor samfunns mål nr 2 er at matjordarealet skal være økt innen 2040. Det har vi fordi vi har landets beste naturgitte forutsetninger for å produsere mat og at matproduksjon og tilhørende næringsmiddelindustri skaper svært stor verdiskaping i fylket. Selv små og store infrastrukturtiltak må ta hensyn til dette.

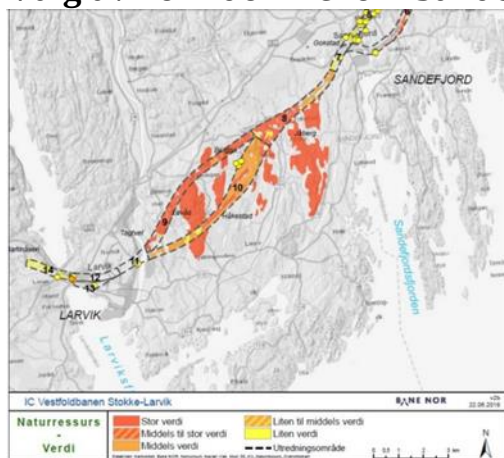
Vi innser samtidig at det ikke er mulig å få ny dobbeltsporet jernbane gjennom Vestfold uten at det vil berøre dyrka og dyrkbar mark. Det viser de aktuelle korridorene som er på høring i kommunedelplanene i både Sandefjord og Larvik.

Vi ber Bane NOR og kommunene særlig merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny RPBA – som slår fast at vi i Vestfold skal begrense beslaglegging av matjorda til et minimum ved utforming av infrastruktur og at eventuell omdisponering krever kompenserende tiltak. Dette er helt i tråd med en stadig innskjerpet nasjonal jordvernpolitikk.

Det betyr at Bane NOR i dette prosjektet, og i alle prosjekter dere gjennomfører i Vestfold (i prioritert rekkefølge) må:

1. Unngå å legge jernbanen over matjord, dvs velge de korridorene som berører minst matjord.
2. Begrense inngrepet/bredden til et minimum hvis man må krysse matjord. Det vil si at det gis føringer for en linjeføring slik at minst mulig matjord blir berørt og at utformingen av alle tilhørende anlegg må gjøres på en så skånsom måte som mulig i forhold til dyrka og dyrkbar jord på strekningen.
3. Sørge for at planbestemmelser og retningslinjer tar tilstrekkelig hensyn til jordvernet i tråd med RPBA og at kompenserende tiltak innlemmes på en forpliktende måte. Det vil blant annet si at det må utarbeides en matjordplan med gode kompenserende tiltak i de tilfellene hvor det ikke kan unngås at matjord går tapt.

Valg av korridor mellom Sandefjord og Larvik?



Vi har fått med oss at Bane NOR anbefaler Stålaker Øst mellom Sandefjord- Larvik. Vi registrerer også forskjellene på «anbefaler ikke» og «fraråder» mtp framtidige innsigelser.

Alle alternativene mellom Sandefjord og Larvik beslaglegger dessverre veldig mye matjord, 250 daa (Verningen), 300 daa (Stålaker vest) og 230 daa (Stålaker øst).

Tilsvarende arealbeslag av skog er, 220 daa (Verningen) og 100 daa (både Stålaker øst og vest) hvor det også er en del dyrkbar jord.

Det er Bane NORs anbefalte trasé, Stålaker øst, som berører minst dyrka og dyrkbar jord og Jordvern Vestfold støtter derfor valg av denne traséen.

Jordvern Vestfold vil for øvrig påpeke at på strekningen Sandefjord-Larvik vil det utvilsomt være viktigst å detaljplanlegge innenfor den korridoren som velges på en slik måte at minst mulig matjord blir berørt, samt å fokusere på kompenserende tiltak og å flytte/nytte berørt matjord på en slik måte at potensialet for matproduksjon opprettholdes.

Kompenserende tiltak

For det første vil vi peke på at det gjennom RPBA prosessen i Vestfold er utviklet en veileder for matjordflytting som vi mener må legges til grunn for flytting av matjord.

Noen eksempler på kompenserende tiltak:

- Ha en god reguleringsplan for massehåndtering hvor areal som egner seg for oppdyrking og mottak av egnet undergrunnsjord og matjord kommer klart fram. Utarbeide en egen matjordplan i forbindelse med plan for massehåndtering.
- Gjennomføring av matjordplanen er avgjørende for at potensialet for matproduksjon skal ivaretas og krever kompetanse blant både planleggere og entreprenører som skal flytte matjorda.
- Tilbakeføre eksisterende bane til dyrka mark der den ligger inntil eksisterende dyrka mark eller område som egner seg for oppdyrking. Dette er superaktuelt på store deler av denne strekningen.
- Store skjæringer eller fyllinger beslaglegger mye areal. Hvis det ikke kan ligge i tunnel er det best at det i størst mulig grad ligger på eksisterende bakkenivå. Alternativt vurderer å legge traséen såpass lavt og i en miljøtunell hvor matjorda kan tilbakeføres oppå (jfr erfaringer fra E18 ved Gulli).
- Sørge for gode krysningsmuligheter, gode tilførselsveier til landbruksarealene og gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre at framtidig drift av jordbruksarealene ivaretas best mulig

Se for øvrig mulighetsstudiet for flytting av matjord som ble utarbeidet for Nykirke – Barkåker.

Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer

For det første mener vi kommunedelplanen også må ta med seg dagens trasé i planområdet! I utkastet som er på høring gis det en retningslinje om at etterbruk av eksisterende jernbanespor skal vurderes i eget planarbeid. Dette mener vi blir feil, da erfaringer fra tilsvarende prosess for Nykirke – Barkåker er at eksisterende trasé er det mest egnede området for tilflytting av jord, i hvert fall i forhold til å opprettholde potensialet for matproduksjon. Vi mener eksisterende jernbanespor er en vesentlig del av både miljøoppfølgingsplanen og plan for bruken av jordressursene og at det må kobles sammen i det planarbeidet som følger av denne kommunedelplanen. Det samme gjelder for så vidt det som står under retningslinjen om massehåndtering, hvor flytting av matjord er en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet.

I så fall må bruk av eksisterende trasé nevnes i opplistingen i planbestemmelsenes § 3-1. I de generelle planbestemmelsene §3-2 mener vi det allerede nå er så opplagt at hensyn til jordvernet er en så viktig del av en miljøoppfølgingsplan at det bør tilføyes en setning til avsnittet;

«Flytting av matjord og andre kompenserende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges særlig vekt.»

Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker har noen retningslinjer som det er viktig at også tas inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket. Se f.eks retningslinje § 4-7 i kommunedelplanen vedtatt av Horten kommune (under hav vi gjengitt de punktene vi mener må tas med her også):

Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål.

Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.

Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.

Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.

Det må foreligge bekreftelse fra Mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre. (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere».

I høringsutkastet er det egne retningslinjer for Naturressurser på s. 5 hvor egen plan for jordflytting nevnes. Som sagt vil det sikre en fornuftigere bruk av jordressursene hvis dette sees på i sammenheng med planene for massehåndtering, miljøoppfølgingsplanen og at eksisterende jernbanetrasé innlemmes i disse planene. Uansett må det vises til nevnte veileder for matjordflytting som er utarbeidet i RPBA. Vi mener det også bør vises til erfaringer fra arbeidet med jordflytting i planene for Nykirke - Barkåker.

Vi mener kommunedelplanen må legge klarere føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene. Dette gjelder også p-arealer i tilknytning til stasjonsområdene. RPBA har klare føringer for arealeffektiv utnyttelse av sentrumsområdene og egne føringer for p-plasser. Dette er viktig for alle stasjonsområder i Vestfold, da våre byer og tettsteder er omkranset av førsteklasses matjord.

Jordvern Vestfold kan allerede nå signalisere at vi gjerne bistår i arbeidet med utforming av matjordplaner og eventuelle mulighetsstudier knyttet til dette. Lykke til med videre planprosess!

Med vennlig hilsen

Jordvern Vestfold

Dag N. Kristoffersen, leder

Arne Nøkland, nestleder



Til

Larvik kommune
Bane NOR

Stokke, 15.03.2019

Kommunedelplan Larvik arkivsaks id. 18/18573 – Del av Ny Intercity Stokke – Larvik

Innledning

Vestfold Bondelag viser til sitt innspill til planprogram for ny InterCity mellom Tønsberg og Larvik datert 19. april 2017. I denne uttalelsen konsentrerer vi oss om kommunedelplan for ny InterCity mellom Sandefjord-Larvik.

Vårt anliggende er at matjorda og potensialet for matproduksjon i størst mulig grad ivaretas. For Bondelagets medlemmer er det dessuten viktig at grunneiers interesser ivaretas på best mulig måte.

Vestfold Bondelag har fått lese igjennom uttalelsen fra Jordvern Vestfold og vi stiller oss fullt og helt bak denne.

Matpotensialet og føringer for å ta vare på matjorda i Vestfold

Vestfolds bønder har de beste klimatiske og naturgitte forutsetninger i norsk målestokk for å produsere mat. I vår uttalelse til planprogrammet ba vi dere derfor ha som **overordnet prinsipp i denne planprosessen at potensialet for matproduksjon skal være minst på samme nivå som i dag etter at denne planen er gjennomført**. Det hadde man i kommunedelplanene for ny InterCity strekning mellom Nykirke-Barkåker – det må inn også i denne kommuneplanen!!!

Og dette er ikke noe bare vi i Bondelaget mener. Vestfoldsamfunnet har en pluss-visjon for matjorda. Det er nedfelt i vår regionale plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) hvor samfunns mål nr 2 er at matjordarealet skal være økt innen 2040. På grunn av våre naturgitte fortrinn for matproduksjon har Vestfoldsamfunnet derfor sett at vi har et særlig ansvar for å ta vare på matjorda, men også det at landbruket og tilhørende næringsmiddelindustri skaper svært stor verdiskaping i fylket. Derfor slår RPBA fast at selv små og store infrastrukturtiltak må ta hensyn til dette.

Vi ber Bane NOR og kommunene særlig merke seg ordlyden i gjeldende retningslinje 6.1.5 og retningslinje 26 i høringsutkastet til ny **RPBA – som slår fast at vi i Vestfold skal begrense beslaglegging av matjorda til et minimum ved utforming av infrastruktur og at eventuell omdisponering krever kompenserende tiltak**. Dette er helt i tråd med en stadig innskjerpet nasjonal jordvernpolitikk.

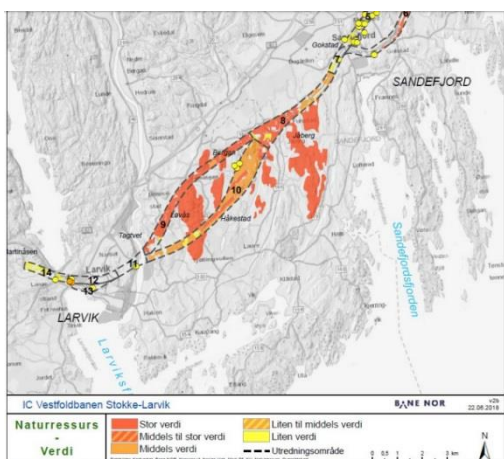
Det betyr at Bane NOR i dette prosjektet, og i alle prosjekter dere gjennomfører i Vestfold (i prioritert rekkefølge) må:

1. Velge de korridorene som berører minst matjord.
2. Begrense inngrepet/bredden til et minimum hvis man må krysse matjord. Det vil si
 - a. at det gis føringer for en linjeføring innenfor korridorene slik at minst mulig matjord blir berørt og

- b. at utformingen av alle tilhørende anlegg må gjøres på en så skånsom måte som mulig i forhold til dyrka og dyrkbar jord på strekningen.
3. Sørge for at planbestemmelser og retningslinjer tar tilstrekkelig hensyn til jordvernet i tråd med RPBA og at kompensierende tiltak innlemmes på en forpliktende måte. Det vil blant annet si at det må utarbeides en matjordplan med gode kompensierende tiltak i de tilfellene hvor det ikke kan unngås at matjord går tapt.

Valg av korridor mellom Sandefjord og Larvik?

Vestfold Bondelag og berørte lokale bondelag har erkjent at ny InterCity vil berøre noen av våre medlemmer uansett hvilken trasé som velges. Vi synes Jordvern Vestfold beskriver på en god måte hva det er viktig å være bevisst på for å unngå nedbygging av matjord når dere skal velge trasé.



Figur 0-2 Verdikart alle korridorer Stokke – Larvik

Vi registrerer at BaneNORs anbefalte trasé Stålaker Øst er den som berører minst matjord og minst skog ifølge BaneNORs egen fagrapport om naturressurser.

Vestfold Bondelag støtter derfor av hensyn til berørte landbruksressurser i jord og skog Bane NORs anbefalte trasé.

Kompenserende tiltak

Uansett trasévalg vil mye matjord bli berørt. Vestfold Bondelag vil derfor **påpeke at på strekningen Sandefjord-Larvik vil det viktigste dere kan gjøre ut fra et jordvernperspektiv være**

- **å detaljplanlegge innenfor den korridoren som velges på en slik måte at minst mulig matjord blir berørt,**
- **å fokusere på kompensierende tiltak**
- **å flytte/nytte berørt matjord på en slik måte at potensialet for matproduksjon opprettholdes.**

Begrens antall store og arealkrevende skjæringer over matjorda. Alternativt vurderer å legge traséen såpass lavt og i en miljøtunell hvor matjorda kan tilbakeføres oppå (jfr erfaringer fra E18 ved Gulli).

Av kulepunktene Jordvern Vestfold lister opp vil vi igjen understreke behovet for at dere sørger for gode krysningsmuligheter, gode tilførselsveier til landbruksarealene og gode makeskifteløsninger der teiger med dyrka mark deles av den nye banen. Dette vil sikre at framtidig drift av jord- og skogbruksarealene ivaretas best mulig.

Vestfold Bondelag ønsker også å vise til mulighetsstudiet for flytting av matjord som ble utarbeidet for Nykirke – Barkåker og hvor vi fikk delta i prosessen. Erfaringer derfra blir viktig å videreføre i dette prosjektet og vi vil anbefale at dere setter ned en tilsvarende gruppe for denne strekningen.

Innspill til planområde, planbestemmelser og retningslinjer

Det er særdeles viktig at kommunedelplanen også må ta med seg dagens trasé i planområdet!

I utkastet som er på høring gis det en retningslinje om at etterbruk av eksisterende jernbanespor skal vurderes i eget planarbeid. Vi er helt enige med Jordvern Vestfold; dette blir feil, da erfaringer fra tilsvarende prosess for Nykirke – Barkåker er at eksisterende trasé er det mest egnede området for tilflytting av jord, i hvert fall i forhold til å opprettholde potensialet for matproduksjon. Vi mener eksisterende jernbanespor er en vesentlig del av både miljøoppfølgingsplanen og plan for bruken av jordressursene og at det må kobles sammen i det planarbeidet som følger av denne kommunedelplanen.

Tilsvarende vil flytting av matjord være en vesentlig del av masseforflytningen i dette prosjektet og må tas inn i masseforflytningsplanen. Her vil vi understreke betydningen av at entreprenørene som brukes må ha god kunnskap om jordflytting for at dette skal kunne lykkes.

I så fall må **bruk av eksisterende trasé nevnes i oppstillingen i planbestemmelsenes § 3-1.**

I de generelle planbestemmelsene §3-2 er vi også helt på linje med Jordvern Vestfold. Hensynet til jordvernet er en så viktig del av en miljøoppfølgingsplan at det **bør tilføyes en setning til avsnittet;**

«Flytting av matjord og andre kompensierende tiltak for å opprettholde potensialet for matproduksjon må tillegges særlig vekt.»

Kommunedelplanen for Nykirke – Barkåker har noen retningslinjer som det er viktig at også tas inn i kommunedelplanen for InterCity videre sørover i fylket. Fra retningslinje § 4-7 i kommunedelplanen vedtatt av Horten kommune vil vi peke på følgende ordlyd (det med fet skrift er hentet rett fra den kommunedelplanen, resten er kommentar fra oss):

Overskuddsmasser skal i størst mulig grad brukes til samfunnsnyttige formål.

- Dette er viktig for både matjorda, men også ved at overskuddsmasser kan brukes til å lage gode varige driftsveier i nærområder

Deponeringsområder skal ikke etableres på dyrka mark.

- Dette er en enda strengere ordlyd enn det som står under retningslinjen for rigg- og anleggsområdet i dette høringsutkastet

Dyrkede arealer som omdisponeres skal kompenseres med nydyrking. Nydyrkingsarealet bør være av tilsvarende areal og avlingspotensiale.

- Dette er et tydelig signal om at potensialet for matproduksjon skal opprettholdes selv om ny InterCity berører store arealer med matjord. Vi vet det har vært noen diskusjoner knyttet til det å kreve nydyrking. At det kreves kompensierende tiltak og at disse i sum skal ha samme avlingspotensial som de arealene som må omdisponeres må derimot være greit.

Der det er hensiktsmessig skal eksisterende jernbanelinje tilbakeføres til dyrka mark.

- Med hensiktsmessig menes det der eksisterende linje ligger inntil dyrka mark eller med dyrka mark på begge sider.
- I noen tilfeller har eksisterende jernbanelinje blitt brukt til gang- og sykkelvei. I mellom Stokke og Sandefjord er det mye mer hensiktsmessig at eventuelle gang- og sykkelveier legges inntil eksisterende bilvei.

Det må foreligge bekreftelse fra Mattilsynet i forhold til om jorda er befengt med floghavre. (jfr. «Forskrift om floghavre») eller arter nevnt i «Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere».

- Dette er et viktig moment for å hindre spredning av uønska arter og planteskadegjørere og noe å huske på i forbindelse med matjordplan og anleggsvirksomheten som krysser eiendomsgrensene.

Ordlyden over kan for eksempel tas inn i høringsutkastets egne retningslinjer for Naturressurser på s. 5. Det viktigste er at det blir tatt inn, da det er like viktig at potensialet for matproduksjon ivaretas på denne strekningen som på Nykirke-Barkåker.

I retningslinjene for Naturressurser pekes det på jordflytting og til dels hvordan dette skal gjøres. Her vil vi foreslå at det i stedet vises til at flytting av matjord skal planlegges og gjennomføres i henhold til veileder for matjordflytting som er blitt utarbeidet i forbindelse med RPBA. Det kan også vises til erfaringer fra arbeidet med jordflytting i planene for Nykirke - Barkåker.

Vestfold Bondelag **savner for øvrig klarere føringer for en effektiv arealbruk rundt stasjonsområdene.** Dette gjelder også p-arealer i tilknytning til stasjonsområdene. RPBA har klare føringer for arealeffektiv utnyttelse av sentrumsområdene og egne føringer for p-plasser. Dette er viktig for alle stasjonsområder i Vestfold, da alle våre byer og tettsteder er omkranset av førsteklasses matjord.

Vi vil slutte oss til oppfordringen fra Jordvern Vestfold til Larvik kommune om å **være bevisst på all utvikling som følger rundt de nye stasjonsområdene. Denne utviklingen må skje på en så effektiv måte som mulig og innenfor de langsiktige utviklingsgrensene vi er blitt enige om i RPBA.**

En konsekvens av fokuset på å ivareta potensialet for matproduksjon er at Bane NOR bør **nedsette en faggruppe**, bestående av representanter fra offentlige myndigheter og fagpersoner (bl.a. NIBIO), som bistår i dette arbeidet. Tilsvarende det som ble gjort på strekningen Nykirke-Barkåker. Vi takker for at Vestfold bondelag fikk delta med et konsultativt medlem i denne gruppen og vil allerede nå signalisere at vi gjerne også bistår på strekningen Tønsberg - Larvik.

Hensyn til berørte grunneiere

God prosess både nå i planprosessen og etter at planen er vedtatt er viktig for berørte grunneiere. Det reduserer også faren for konflikter i etterkant.

Vi ber om at Bane Nor

- sørger for å ha gode informasjonsrutiner mot berørte grunneiere slik at disse får anledning til å spille inn viktig lokalkunnskap og nødvendige hensyn i planprosessen. For våre medlemmer er det ofte av stor betydning at det er en god plan for detaljer om adkomst, over/underganger, konstruksjoner, at det fastsettes nødvendige krav til utforming og hensyn til omgivelsene, herunder støytiltak og miljøtiltak.
- får kartlagt ønsker om nydyrking langs både eksisterende trasé og ny trasé
- så tidlig som mulig kommer i gang med å finne gode arronderingsmessige løsninger og ser på mulighetene for fornuftige makeskifter langs ny trasé.
- tar initiativ til at berørte grunneiere organiserer seg. Her kan Vestfold Bondelag tilby seg å hjelpe til med å få dette til.
- sørger for gode prosesser knyttet til avtaleinngåelse og grunnerv.
- er villige til å gi grunneier den erstatning de har krav på.

- sørger for at utøvende entreprenører er godt kjent med innholdet i avtaler med grunneier og gjennomfører jobben i henhold til avtalen.

Vi registrerer at Bane Nor er bevisste på dette, [jfr egen nettside for naboer og grunneiere og brosjyren "Grunneier møter Bane NOR"](#) Så gjenstår det bare å få dette gjennomført i praksis!

Lykke til med videre planprosess!

Vennlig hilsen



Leder i Vestfold Bondelag

Amund Kind,
rådgiver i Vestfold Bondelag
saksbehandler

Fra: Audun Emil Tvedten <audun.e.tvedten@gmail.com>
Sendt: søndag 17. mars 2019 22.05
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Fwd: Høringsuttalelse fra Vestfold Bonde- og Småbrukarlag

Kategorier: Rød kategori

Hei!

Nedenfor følger en videresendt e-post som blei sendt til Larvik kommune 15.03.2019, men dessverre til feil adresse innen kommunen. Jeg har fått anmodning om å sende den videre til gjeldende adresse og opplyse at det gjelder arkivsaks-id: [18/18573](#).

Vennlig hilsen

Audun Emil Tvedten

----- Forwarded message -----

From: **Audun Emil Tvedten** <audun.e.tvedten@gmail.com>
Date: Fri, Mar 15, 2019 at 11:17 PM
Subject: Høringsuttalelse fra Vestfold Bonde- og Småbrukarlag
To: <webansvarlig@larvik.kommune.no>

Vi vil med dette komme med følgende innspill til prosessen som vedrører bygging av ny dobbeltsporet jernbane gjennom Vestfold og Larvik kommune:

BaneNOR har i sitt grunnlagsmateriale for valg av trasé ikke gjort rede for hvor stort areal av ulike kvaliteter dyrka/dyrkbar mark som utbyggingen vil beslaglegge. Det er heller ikke gjort rede for arealet av ulike boniteter skog som vil bli beslaglagt. Dette gjør grunnlagsmaterialet meget mangelfullt med hensyn til særdeles viktige samfunnsmessige interesser og verdier. På denne bakgrunnen krever vi at de ovenfor nevnte svakheter ved grunnlagsmaterialet blir rettet før valg av trasé kommer opp til endelig avgjørelse i politiske og forvaltningsmessige organer.

Vennlig hilsen
for Vestfold Bonde- og Småbrukarlag
Audun Emil Tvedten
Leder

Fra: Lars Erik Vindfallet Lauritsen <Lars.Lauritsen@Statnett.no>
Sendt: mandag 21. januar 2019 10.53
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: 18/18573 Høringsuttalelse - Kommunedelplan med konsekvensutredning - Nytt dobbeltspor - Jernbanen - Stokke - Larvik -

Vi viser til varsel om KDP med KU som er på høring for nytt dobbeltspor på nevnte jernbanestrekning.

Statnett har ikke anlegg innenfor planområdet, men ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

Lars Erik Vindfallet Lauritsen
Seniorrådgiver - Eiendomsforvaltning
Miljø og tillatelser
M +4795109418
D +4723904740
T +47 23 90 30 00

Statnett
Nydalen Allé 33, 0484 Oslo
PB 4904 Nydalen, 0423 Oslo

Statnett.no

"This email with attachments is solely for the use of the individual or entity to which it is addressed. It may contain confidential or privileged information. If you are not the addressee, please notify the sender and delete this message and all attachments from your files."

Larvik Kommune
Postboks 2010
3255 Larvik

Attn:

Vår ref: Thor- Harald Skovly Deres ref: Arkivsaks id: Dato: 06.02.2019
18/18573

Høringsuttalelse for nytt dobbeltspor på strekningen Sokke – Larvik, PlanID: 201825, arkivsaksID: 18/18573

Block Watne (BW) uttaler seg herved til foreliggende planer for ny jernbane gjennom Larvik som eier av gnr/bnr 3020/2318, 2316, 1416 og 2763 i Larvik kommune.

Vi stiller oss i utgangspunktet positive til utviklingen av jernbanen i Vestfold, for de foreliggende alternativene i Larvik så er det Kongegata korridoren som berører våre interesser i størst grad. BW har konkrete utbyggingsplaner for de tidligere nevnte gnr/bnr, hvor vi mener alt ligger til rette for å kunne bygge minimum 77 leiligheter. Etter et møte med administrasjonen i Larvik kommune i 2018 ble vi rådet til å vente med regulering av området til BaneNor hadde kommet lenger i sin planleggingsprosess, selv om området ikke er «båndlagt». Vi gjør oppmerksom på at dersom BaneNor lander på Kongegata alternativet så vil vi kreve kompensasjon for tapt inntekt for vårt prosjekt på nevnte gnr/bnr. Vi ber derfor BaneNor om å allerede nå ta høyde for disse kostnadene ved et eventuelt behov for å grunnnerverv til ny trasè/stasjon på våre arealer.

Når det gjelder Indre Havn alternativet så ser dette ut til å gå klar av våre arealer, men vi minner om våre foreliggende planer på tidligere nevnte gnr/bnr og ber om at BaneNor sørger for tilstrekkelig støydemping av Indre Havn trasèen forbi våre eiendommer slik at disse kan utnyttes til boligformål i fremtiden.

Med bakgrunn i overnevnte ber vi om at vi holdes løpende orientert og at vi blir involvert i den videre prosessen.

Med vennlig hilsen
for Block Watne



Thor-Harald Skovly

Telefon: 95041230
E-post: Thor-Harald.Skovly@BlockWatne.no

Fra: Jan Fredrik Jonas <jfj@larvik.havn.no>
Sendt: mandag 25. februar 2019 11.38
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Kommuneplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke - Larvik. Offentlig ettersyn
Vedlegg: SKMBT_C28419022511560.pdf

Det vises til høringsbrev datert 18.01.2019 (19/6211).

Larvik Havnestyre har i sak 10/19 (den 21.02.2019) vedtatt følgende uttalelse til ovennevnte:

Larvik Havnestyre viser til Larvik kommunes brev av 18.01.2019 hvor det inviteres til å avgi høringsuttalelse til Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke – Larvik.

Med bakgrunn i at det kun er marginale forskjeller mellom korridorene når det gjelder potensial for jernbanetilknytning til Larvik Havn (jf Bane NORs planbeskrivelse s 97) vil Larvik Havnestyre ikke uttale seg om trasevalg eller stasjonsplassering, men i det etterfølgende kun kommentere forhold med relevans til Larvik Havns fremtidige muligheter for å knytte seg opp mot jernbanenettet for godstransport.

Larvik Havns rolle

Larvik Havn tilrettelegger for nyskaping, næringsutvikling og forutsigbare arbeidsplasser i regionen. Arbeidsplassene og ringvirkningene som virksomhetene i Larvik havn skaper for regionen bidrar til en positiv utvikling av lokalt næringsliv. Larvik havn har en estimert sysselsettingseffekt på i overkant av 1000 årsverk, 412 av arbeidsplassene er direkte tilknyttet virksomheten på Revet. Larvik Havn er Norges nest største containerhavn og en av de største fergehavnene i Norge på gods.

Nasjonale og regionale føringer

Larvik Havnestyre viser til nasjonale føringer gitt i Nasjonal transportplan 2018-2019 (NTP), hvor: (1) bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet; og (2) en sterk satsing på i byområdene og effektiv og miljøvennlig godstransport, utgjør to av tre hovedmål.

Videre vises til regionale føringer i form av vedtak i fylkestinget om at (1) godsspor til Larvik Havn må inngå i IC prosjektet, gjennomføringsmessig og finansielt; og (2) tiltakene innenfor «Godskonsept Vestfold/Telemark» må bli gjennomført innen 2021. For å legge til rette for overføring av gods fra vei til bane og sjø må det innføres incentivordninger for å redusere risiko ved en slik overgang.

Larvik Havn KF har inntil nylig ledet prosjektet Godskonsept Vestfold/Telemark, og Larvik kommune har deltatt i referansegruppen.

Gods på jernbane

Transportmarkedet etterspør nye løsninger for gods på jernbane, og det er betydelig potensial for godsoverføring fra vei. Det er meget stor interesse fra markedet for nye togløsninger mot havn og industri. Det er tilstrekkelige store godsstrømmer i vår region til å forsvare etablering av nye terminaler. En regional jernbaneløsning med gode koblinger og samarbeid mellom terminalene har potensial for betydelig merverdi.

Larvik Havnestyre vil derfor understreke viktigheten av at Larvik havn gis mulighet til å kobles på det nasjonale jernbanenettet.

*Larvik Havnestyre stiller seg undrende til at rådmannen ikke finner det hensiktsmessig på dette tidspunkt å diskutere godsgrunnlaget for tog til/fra Larvik havn og eventuelle regionale virkninger av dette (jf pkt om **Havnesportilknytning** tredje siste side i saksfremlegget). Utklippet som er gjengitt fra kapittel 6.7 i Fagrapporten «andre samfunnmessige virkninger» blir dermed ikke kommentert nærmere. Havneadministrasjonen har tidligere påpekt at dette kapittelet lider under noen mangelfullt begrunnede faglige vurderinger, jf epost av 19. desember 2018 vedlagt denne høringsuttalelsen.*

Larvik Havnestyre vil påpeke at det er en svakhet ved saksfremlegget at de vurderinger LHKF som kommunens havnefaglige har gjort vedrørende dette viktige forholdet, ikke blir vurdert nærmere.

Temarapport havnespor Larvik

Larvik Havnestyre merker seg at alle de fire ulike stasjonsalternativer i Larvik har mulighet for å opprettholde sporforbindelse til havna via tunnel.

Estimert merkostnad til havnesportilknytning via tunnel er kr. 230 mill., ikke medregnet grunnerv. Det fremgår ikke av rapporten om besparelsen ved å bruke tunnelen som tverrslag er innregnet i kostnadsoverslaget.

Havnestyret merker seg at det foreligger et forslag om tiltak for å oppnå tilstrekkelig sikkerhet i havnesportunnelen til at denne kan nyttes som rømningsvei. Dette må antas å innebære at kostnadsoverslaget eventuelt kan reduseres.

Vedlegg: mail 18 & 19 desember 2018

Med vennlig hilsen

Jan Fredrik Jonas

Havnedirektør

Tel.: + 47 907 28 077

E-mail: jfj@larvik.havn.no

Web: www.larvik.havn.no

Til Larvik kommune v/ Saksbehandler Hege Eick

Vedr. deres sak 19/5331 Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke- Larvik. Offentlig ettersyn.

PlanID: 201825 Arkivsaks id: 18/18573

Høringsuttalelse fra Larvik kommunale boligstiftelse. (LKBS)

Larvik Kommunale Boligstiftelse (LKBS) er en av Larviks største besittere av utleieeiendommer. Vi har litt i underkant av 400 boenheter, spredt over store deler av Larvik kommune.

LKBS har boliger som vil berøres av begge de to stasjonsplasseringer som er lagt ut på høring. LKBS støtter målsettingen om en stasjon i sentrum, som flest mulig vil kunne nå til fots eller pr. sykkel. Videre understreker LKBS viktigheten av at stasjonen blir et kollektivknutepunkt, der man samler både jernbane, buss og taxi. Dette er spesielt viktig for oss, idet mange av beboerne i våre leiligheter ikke har egen bil. Vi håper derfor at prosessen nå kan drives frem uten forsinkelser, da utsettelse kun vil medføre usikkerhet og svekket byutvikling.

LKBS har ingen preferanser med hensyn til hvilken av de to stasjonsplasseringene som velges, og mener begge alternativ er egnet til å skape positiv utvikling i Larvik kommune. Vi vil imidlertid understreke viktigheten av at eiendomsbesitterne langs den traseen som velges holdes mest mulig skadesløse – og at man treffer de nødvendige tiltak for å sørge for at så mange som mulig kan bli boende i sine boliger gjennom byggeperioden. Dette vil for LKBS bli spesielt aktuelt dersom stasjonsplasseringen i Kongegata velges, i det LKBS eier 6 bygårder tett innpå den skisserte byggelinjen for dette alternativet.

Vi ser frem til å kunne medvirke konstruktivt i det samferdselsløftet Larvik kommune nå står ovenfor!

Med vennlig hilsen

Larvik kommunale boligstiftelse



Sven Marius Utklev Gjeruldsen-Halle
Styreleder

LARVIK KOMMUNALE BOLIGSTIFTELSE



Per-Åge Vik
Daglig leder

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Tjølling Jordvanning SA sin pumpestasjon på Hegdal vil bli liggende mitt i Traseen for Stålaker korridorene.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998775&y=6560112.13482&zoom=12>

Oppgitt brukerinformasjon:

Tjølling Jordvanning v/Bernt Løwe

Tjøllingveien 730, 3280 Tjodalyng

E-post: bernl@online.no

Tjølling Jordvanning SA

v/Bernt Løwe

Tjøllingveien 730

3280 Tjodalyn

Tjølling 04.03.19

Larvik Kommune

Arealplan

Postboks 2020

3255 Larvik

arkivsaks id: 18/18573.

Høringsuttalelse til ny Jernbanetrase

Tjølling Jordvanning SA er et fellesanlegg for jordbruksvanning til 25 gårdsbruk i Tjølling (Sande, Gjerstad, Valby, Guri, Lunde, Huseby, Østby, Bjønnes, Kaupang og lamøya). Tjølling Jordvanning pumper vann fra Numedalslågen. Anlegget har en kapasitet på ca 600m³ per time.

Pumpestasjonen ligger vegg i vegg med LETT-TAK systemer på Hegdal. Ut fra hva kartene viser vil begge Stålåker korridorene gå rett over vår pumpestasjon på Hegdal. Vi har vanninntak 20m ut i Lågen, noe som medfører at vårt rørsystem og pumpestasjon dekker ca 50 meter av traseen. Ved valg av denne traseen vil mest sannsynlig pumpestasjon og tilstøtende ledningsnett måtte flyttes. Det må her undersøkes om hvor denne eventuelt fornuftig kan plasseres. Det er lite ønskelig med inntak lengre syd på grunn av dårligere vannkvalitet. Her tenkes det på permanent saltinnhold og forurensing under byggeperioden. Blir det gjort noe med vannføringen i lågen ved bygging av flere brofundamenter?

Tjølling Jordvanning er et sesongbasert anlegg som er vannførende fra ca 1 april til 1 oktober. Eiendommene som er tilknyttet anlegget dyrker korn, gras, poteter og grønnsaker. Flere av disse vekstene har et stort vannbehov gjennom vekstsesongen. Vi er derfor avhengig av at anlegget er operativt til enhver tid i sesongen, også i en byggeperiode. Ved et eventuelt bortfall av muligheten til å vanne jordbruksvekstene, vil kunne få store økonomiske konsekvenser for bøndene som er tilknyttet anlegget.

Vi håper på en god dialog for å kunne finne de beste løsninger for et vanningsanlegg som betyr veldig mye for svært mange bønder i området.

Tjølling Jordvanning SA

Bernt Løwe

DOKUMENTSENTERET
8 MAR 2019
NOTTATT

Larvik Kommune
Postboks 2020
3255 Larvik

LARVIK KOMMUNE	
Arkiv Sak ID	18/18573
Journalpost ID	
8 MAR 2019	
Klassering	

Deres referanse: Arkivsaks id 18/18573

Larvik, 28. februar 2019

VEDR.: KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutredning for NYTT DOBBELTSpor for JERNBANEN PÅ STREKNINGEN STOKKE – LARVIK. OFFENTLIG ETTERSYN. – INNSPILL

Som eiere av Storgata 25 (gnr 3020/2007), 27/29 (gnr 3020/2006) og 31 (gnr 3020/2005) ser vi på saken som en stor mulighet for en god og meget tiltrengt byutvikling og takker for muligheten til å komme med innspill.

Vi vil først henstille og understreke viktigheten av systematisk og metodisk arbeid da dette er en kompleks sak med mange faktorer og kriterier. Forutsetninger kan endres og uforutsette forhold kan selvfølgelig dukke opp, men en mest mulig solid og god beslutning forutsetter metodikk.

Vurderingen til Larvik Kommune må søke å finne beste løsning for lokalsamfunnet, men også ta hensyn til overordnede forhold. Men det er helt klart at kommunen og beboere kan ha andre vurderingskriterier tillegg og/eller annen vektlegging av faktorer enn det BaneNor har. Nevner da særlig:

- Estetiske forhold
- Muligheter for bedre øst-vest forbindelse gjennom byen for gående, syklende, busser og biler

Vi henstiller også alle involverte til å være kreative og løsningsorienterte for å ivareta beboere og næringsliv.

Larvik Kommune ber vi sette krav til utbygger slik at:

- Ulemper i anleggsperioden blir minst mulig
- Ferdig løsning får ønsket utforming og kvalitet

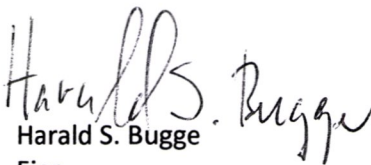
Dette prosjektet og tilknyttet utvikling kan være en stor mulighet til å kompensere for tidligere feil og utvikle kvaliteter i byen og støtte opp om viktig satsing på kollektivtransport. Larvik har noe unikt både naturgitt og skapt i berørte områder. Nevner da særlig:

- Sol-, lys- og værforhold
- Områder for rekreasjon og aktiviteter
- Eksisterende fine bygg (nye/historiske) og miljøer med atmosfære
- Utsikt og kontakt til horisont, skjærgård og skog

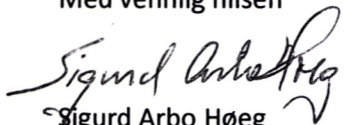
Vi har prøvd selv å gjøre en metodisk tilnærming til saken vedrørende stasjonsplassering og har konkludert med at Kongegata høy alternativet er å foretrekke da denne løsningen er:

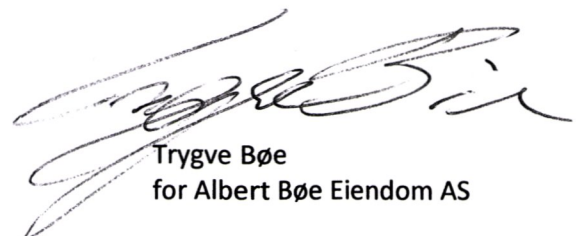
- Bedre for byen (både sentrum og sjøfront)
- Bedre for jernbanen (både stasjon og passasjerer)

Våre eiendommer har lang historie og er en viktig del av miljøet i indre havn og vi ønsker at de blir en del av et moderne, trivelig og effektivt Larvik.


Harald S. Bugge
Eier

Med vennlig hilsen


Sigurd Arbo Høeg
for Storgata 48 Larvik AS


Trygve Bø
for Albert Bøe Eiendom AS

UTTALELSE
8 MAR 2018
HISTORIELAGET

UTTALELSE OM VALG AV JERNBANETRASÈ I LARVIK

LARVIK KOMMUNE	
Arkiv Sak ID	18/18853
Journalpost ID	
Klassering	

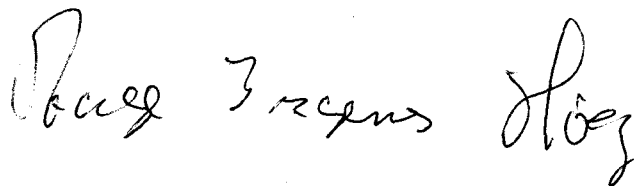
Larvik Historielag vil først og fremst uttale seg omkring forholdene rundt historiske strøk og bygninger i Larvik ved ny jernbanetrasè. Vi tar ikke stilling til hvilken trasè eller stasjonsplassering som velges, men vil understreke følgende:

Larvik by vil snart (2021) feire sitt 350 års jubileum, og Historielaget vil påpeke hvor viktig det er at byens historie fortsatt blir synlig ved at verneverdige bygninger og gamle strøk bevares. Vi viser til uttalelse fra Fylkesrådmannen i Vestfold i mars 2017 til planprogrammet, der det varsles mulig innsigelse angående Herregården og kongeinskripsjonene i Herregårdsbakken når det gjelder Indre Havn- korridoren. Kulturarv Vestfold påpeker i tillegg at Larvik fengsel også er forskriftsfredet. Riksantikvarens uttalelse innebærer også innsigelse dersom Herregården blir berørt.

Larvik Historielag vil i tillegg påpeke de gamle og til dels verneverdige bygningene i Larvik sentrum ved korridor mot Kongegata. Vi nevner Torvet 11, gamle apoteket Ørnen, bygningene ved Odberg-gården. Disse bygningene er trehus og vil være mulig å flytte og sette tilbake ved spor-anleggene. Mye av Larviks gamle trehus-sentrum er dessverre borte, men en del står igjen, og i transformasjonen som nødvendigvis kommer ved valg av dette alternativet, er det viktig å bevare noe av Larviks «ånd».

For øvrig vil vi påpeke hvor viktig det vil være å bevare Indre Havn som et åpent aktivitetsområde med god tilgjengelighet for allmenheten.

Larvik Historielag v/ leder Aage Høeg



Larvik kommune

Dato: 12.03.2019

Høringsuttalelse Kommunedelplan i forbindelse med forslag til trasé for dobbeltspor mellom Stokke og Larvik

PlanID: 201825

Arkivsaks id: 18/18573

Fra

Alfa Tre AS

Leier av eiendommen Hegdalringen 19-1

Hegdalringen 19

3261 Larvik

Kontaktperson: Øyvind Farstad

E-post: oyvind@alfatre.no

Mobil: 90965559

Alfa Tre AS er, og har siden 1998, vært leietaker i Hegdalringen 19-1. Firmaet har i dag 28 fast ansatte ved avdelingen i Larvik og sysselsetter flere på deltid i høysesong. Her driver vi prosjektering og produksjon av takstoler, prekutt vegger, bjelkelag og andre trekonstruksjoner. Bedriften har siden sin oppstart vokst og utvidet betydelig både i omsetning, bygningsareal og antall ansatte, og har i dag igjen nådd grensen for maksimal utnyttelse av sine arealer.

I forslaget som i dag foreligger for traseen til nytt dobbeltspor over Hegdal industriområde, berøres ikke bedriften direkte av selve sporet. Derimot er hele vårt område for uttransport av ferdige produkter på sørsiden av bygget, samt store deler av vårt område for lagring av ferdigvarer og lasting av lastebiler, skissert som anleggsområde i forslaget.

Alfa Tre AS har slik situasjonen er i dag utnyttet sine arealer maksimalt, og ønsker med dette å påpeke at enhver reduksjon av dette området som følge av bruk til dobbeltspor, eller anleggsområde i byggeperioden, vil medføre stans av drift for bedriften på eksisterende lokasjon.

Alfa Tre AS er også avhengig av fleksibilitet i forhold til eventuelle byggutvidelser, for å kunne gjøre nødvendige driftsutvidelser og produksjons- og markedstilpasninger når dette er påkrevet for å opprettholde vår posisjon i markedet. En båndlegging av våre arealer frem til endelig beslutning i.f.t. plassering av sporet, samt størrelse og plassering av anleggsområde vil med all sannsynlighet være hemmende for Alfa Tre sin utvikling. For firmaet er det derfor veldig viktig med en rask avklaring og tilbakemelding på hvorvidt våre arealer blir berørt.

Larvik 12.03.2019

Alfa Tre AS

Daglig leder



Svein-Tore Bergene

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

I forbindelse med planarbeidet for ny jernbane i Larvik ønsker vi i Norges Handikapforbund Søndre Vestfold å påpeke følgende momenter som er viktig uansett hvilken trasse som velges:

- Det må lages HC parkering i nærheten av perong, Det er ønskelig med noen plasser med mulighet for vedlikeholdslading da det er en del hc biler som har utstyr som krever ekstra størm til heis, seter, rullestollåser osv. Parkeringen må hensynta at man kommer til tog og dermed blir borte mer enn et par timer og det må tas hensyn til at en stor del av hc bilene som brukere får fra nav har høyde alt fra 190 - 270 cm.

Det er også en fordel om det er noen langtidsparkeringer for hc i umiddelbar nærhet.

- Buss og taxi stopp i umiddelbar nærhet, som er universell utformet slik at rullestolbrukere enkelt kan komme inn i buss/ bil.

- Av og påstigningsmuligheter i nærhet, husk at en hc bil med bakmontert heis trenger minst 2,5 - 3 meter bak for å få ut heis. Sideheis krever også plass.

- Det må være tilgjengelig venterom med HC toalett, der det er ønskelig med døråpner/sensor. Det er viktig at man tenker hvor man plasserer såpe, tørkepapir, toalettpapir osv inne på hc toalettet. Vår erfaring er at ofte er slike ting plassert enten for høyt oppe eller at det er utilgjengelig fra rullestoler, manuelle stoler er lavere enn elektriske stoler. Dersom det ikke velges døråpner/ sensor er det viktig å tenke på skråhåndtak på dør slik at man lett kan få med seg døren og at døren ikke er for tung når den skal åpnes samt at det er nok plass til å svinge vekk fra døren når man drar den til seg.

-Dersom det er heis i bygget, må denne være driftssikker, det må være en alternativ rampe med riktig hellingsgrad som kan brukes dersom heisen står eller ved evakuering.

- Alternativ vei til perong må ha en hellingsgrad etter forskrifter og må ha rekkverk og håndlister på begge sider.

- Utvendig gangvei mellom togstasjon og til parkeringsplass / av og påstigning må være tilgjengelig for rullestolbrukere hele året, varmekabler er en fordel mht snø. Erfaringer fra dagens stasjon er at det er svært vanskelig i snø perioder å komme til perrongen fra avstigningsted .

- Det er en fordel med ovebygg mellom stopp plass for buss / taxi, det bør være et knutepunkt for kollektivtransport i umiddelbar nærhet av stasjonen, der av og påstigningsted er universelt utformet og på en slik måte at feks snøen ikke er et hinder for at man kan benytte seg av kollektivtrafikk.

- Det er viktig med gode markerte ledelinjer, markering av glassdører, gode kontrastfarger på søyler, dører og nivåforskjeller, og riktig belysning. Ledelinjer ute bør være varmekabletfor at de skal være synlige på vinterstid.

- Dersom det skal være kiosk/ utsalgssteder på stasjonen er det viktig at de er tilgjengelig for alle, at man kan komme inn og rundt hyller med både manuelle og elektrisk rullestol.

Vi ser det som viktig at brukerorganisasjoner blir tatt med tidlig planleggingen før endelige avgjørelser er tatt, for å kunne gi råd om hva som fungerer. Det er de som både har erfaring og som kan si noe om "hvor skoen trykker" og hva som gir en best mulig løsning.

Det er mye dyrere å ettermontere utstyr enn å arbeide etter prinsippet universell utforming er viktig for noen men nyttig for alle!

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Norges Handikapforbund Søndre Vestfold

Skiringssalsveien 26, 3208 Sandefjord

E-post: nhf.sondre.vestfold@nhfoslofjordvest.no

Larvik kommune

postmottak@larvik.kommune.no

Høringssvar - Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik

NHO Vestfold og Telemark vil benytte anledningen til å komme med høringssvar til saken om kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke – Larvik.

Oppsummert er NHO Vestfold og Telemark sine kommentarer som følger:

- Det er viktig at Bane NOR tar naturressursene på alvor og kartlegger hvilke konsekvenser valg av Stålaker-korridorene medfører.
 - Stålaker beslaglegger verdifull salgbar larvikitt. Larvik og Vestfold er Norges viktigste område for naturstein. Stålaker-alternativet som Bane NOR anbefaler rammer steinindustrien hardt.
 - Medlemsbedriften vår Lundhs i Larvik utvikler og eksporterer naturstein, og har 140 ansatte. Ifølge Lundhs vil utbygging av Stålaker-korridoren komme i konflikt med deres virksomhet ved Stålaker-bruddet, som i dag er regulert til steinbrudd. I tillegg kan utbyggingen komme i konflikt med en framtidig utvinning av steinressursene i Gjerstadskogen. De økonomiske konsekvensene i form av tapte arbeidsplasser, økonomiske ringvirkninger for Larvik og regionen og tapte skatteinntekter er betydelige.
 - Vi deler også rådmannen i Larvik sin bekymring for fremdriften til prosjektet, og ber om at de nødvendige avklaringer som skal til for å gjennomføre prosjektet gjøres, slik at det ikke blir forsinkelser. Viktig at kommunedelplanen vedtas innen juni 2019, for videre fremdrift.
- 1) Bane NOR anbefaler Stålaker-korridorene og vektlegger her blant annet investeringskostnadene. Her ber vi om at hensynet til næringslivet og av tap av arbeidsplasser veies tyngre i vurderingen av traseévalg. NHO mener at Verningenkorridoren ivaretar naturressursene og næringslivets interesser. Det dreier seg om et betydelig antall arbeidsplasser, og NHO kan derfor ikke støtte opp under Bane NOR sitt forslag.
 - 2) NHO mener støtter Bane Nor sin anbefaling om Indre havn, høy løsning ved valg av stasjon i Larvik, og har ingen kommentarer her.

Bakgrunn

NHO Vestfold og Telemark representerer 1968 medlemsbedrifter, totalt 36 000 arbeidsplasser.

For NHOs medlemsbedrifter er tilgang på kompetanse avgjørende for trygge arbeidsplasser. Bedre fremkommelighet gir bedre flyt av kompetent arbeidskraft og vi får en mer attraktiv region. Dobbeltspor Stokke-Larvik betyr flere togavganger og kortere reisetid. Forutsigbarhet er viktig for bedriftene. Utsettelse skaper uforutsigbarhet for næringslivet som vil investere og skape arbeidsplasser. Bedriftene står for verdiskapingen.

En moderne jernbane med dobbeltspor helt til Skien binder byene sammen og bidrar til et felles bo- og arbeidsmarked. Sentralt lokaliserte kollektivknutepunkter gjør det attraktivt for bedrifter å etablere seg i byene. NHO mener at næringslivets behov ved planlegging og gjennomføring må prioriteres, for det er private bedrifter som finansierer velferdssamfunnet.

Hege Pflug

Rådgiver politikk og kommunikasjon



Kommunedelplan med konsekvensutredning Dobbeltspor Stokke – Larvik InterCity Vestfoldbanen

Uttalelse fra *Larviksantikvarene*¹.

Vi konsentrerer oss i denne uttalelsen om Nyere tids kulturminner, og kun om bygninger og anlegg som er truet i utredningsområdene 12 (Kongegata), 13 (Indre Havn) og 14 (Veldre).

1. Innledning

Begge korridorene, både høy og lav løsning, har uheldige konsekvenser for fredete og verneverdige bygninger og kulturmiljøer i Larvik.

Beskrivelse og verdivurdering av verneverdig bebyggelse og bystrukturer som berøres av jernbaneutbyggingen, er nedfelt i følgende dokumenter:

- *Kommunedelplan Larvik by 2015-2027*. Inneholder temakart som gir oversikt over bevaringsverdige og fredete bygninger².
- Høringsuttalelse fra Riksantikvaren 10.3.2017: *Innspill til planprogram Kommunedelplan for intercity - Dobbeltspor Tønsberg-Larvik. Kommunedelplan*. Gir innspill i forbindelse med bevaring av nasjonale kulturminneverdier i Larvik.
- Vestfold fylkeskommune 2013: *Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) 2013-2040: Kulturmiljøer i byer og tettsteder* beskriver viktige områder i Vestfold³.
- Bane Nor 2018: *Fagrappport for kulturminner og kulturmiljø*⁴.

I vår gjennomgang og vurdering vil vi vise til rapporten fra Bane Nor.

¹ *Larviksantikvarene* er en nyopprettet gruppe sammensatt av fagpersoner med lang erfaring og ulik kompetanse innen kulturminnevern.

²

<http://webhotel2.gisline.no/GisLinePlanarkiv/0712/201311/dokumenter/Temakart%20Bevaringsverdig%20bebyggelse.pdf>

³ <https://www.vfk.no/meny/tjenester-og-fagomrader/kulturarv/kulturarvartikler/kulturmiljoer-i-horten2/>

⁴

<https://www.banenor.no/contentassets/624224e99eb142cd85c3522294331923/fagrappport-kulturminner-og-kulturmiljo.pdf>

Innspill fra Larviksantikvarene 14.3.2019. . Kommunedelplan med konsekvensutredning Dobbeltspor Stokke – Larvik InterCity Vestfoldbanen

2. Indre havn-korridoren

2.1. Beskrivelse av området

Tollerodden er et viktig kulturhistorisk område med kirken og hospitalet som er fra 16-1700-tallet.

Den gamle tollboden og eldre bebyggelse langs Kirkestredet og Colin Archers gate er sentrale kulturminner fra Larviks historie fra 1600-tallet frem til 1900.

Herregården med rester av haveanlegg og Herregårdsbakken med kongeinskripsjonene viser Larviks rolle i det dansk-norske riket. Tradisjonen med kongeinskripsjoner er videreført også etter at Norge ble selvstendig med kontinuitet frem til vår tid.

Herregårdens opprinnelige forbindelse mot Tollerodden er dessuten en viktig del av kulturmiljøet i området. Larvik kirke er listeført som spesielt viktig kirke. Larvik fengsel, Larvik stasjon og Larvik tollsted er fredete bygninger fra 2. halvdel av 1800-tallet.

Korridoren har konsekvenser for følgende kulturmiljøer som er beskrevet i *Fagrapport kulturminner og kulturmiljø*:

- Kulturmiljø 35 (Herregården og Tollerodden). Område vurdert til å ha særlig høy verdi.
- Kulturmiljø 37 (Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet). Område vurdert til å ha særlig høy verdi.
- Kulturmiljø 38 (Larvik stasjon og Tollkammer). Område vurdert til å ha stor verdi.
- Kulturmiljø 40 (Hammerdalen) med bygninger og anlegg som viser viktige deler av Larviks og Norges eldste industrihistorie. Område vurdert til å ha særlig høy verdi.
- Kulturmiljø 42 (Langestrand). Område vurdert til å ha særlig høy verdi.

Fagrapporten beskriver kulturmiljø 38 (Larvik stasjon og Tollkammer) å ha stor verdi. Området har etter vår vurdering *særlig høy verdi*. Dette begrunner vi blant annet i at det ligger to fredete bygninger innenfor området, og at den karakteristiske rekken av kjøpmannsgårder langs Storgata gir en viktig forbindelse mellom sjøen og den bakenforliggende bykjernen. Sammen med Storgata som øst-vest gående ferdselsåre fra tiden da Larvik gikk fra å være ladested til å bli kjøpstad, gir dette synlige tidslinjer tilbake til en tidlig fase av bydannelsen.

2.2. Vår vurdering av de to alternativene for indre havn-korridoren

Både høy og lav løsning påvirker sentrale deler av Larvik, og har store konsekvenser for kulturhistoriske verdier.

Lav løsning vil skape en sterk fysisk barriere mellom det viktige kulturmiljøet Tollerodden og resten av byen. Lav løsning opprettholder dagens barriere mellom sjøen og byen som ligger karakteristisk oppover i skråningen fra fjorden.

Høy løsning vil gi en barriere som har stor visuell betydning. Den vil være sterkt skjemmende for Tollerodden og for hele den delen av byen som ligger i skråningen fra fjorden. Dette gjelder både for opplevelsen av byen fra sjøen og fra ulike ståsteder i den bevaringsverdige bykjernen.

Korridoren vil være visuelt skjemmende og forringe opplevelsesverdien i området. Den vil totalt skygge for de sentrale bygningene langs Storgaten med rekken av gamle godt bevarte kjøpmannsgårder reist etter bybrannen i 1792.

«Munken», som er en viktig del av Larviks identitet, rives ved valg av lav løsning. Bygningen vil også bli sterkt berørt ved høy løsning, hvor traséen går svært nær før den går inn i tunnel.

Begge løsninger vil være sterkt skjemmende for både Larvik fengsel, Sjøfartsmuseet, Tollboden og Larvik stasjon. Den gamle lokomotivstallen, som er en viktig del av stasjonsanlegget, vil bli revet.

Traseen vil videre ha konsekvenser for Herregårdsbakken nr. 1a som er en typisk representant for sent 1800- talls norsk murarkitektur, men med bare få eksemplarer reist som eneboliger i Larvik.

Kongeinskripsjonene både i fjellet mot Herregårdsbakken og Gyldenløves inskripsjoner i Herregårdsfjellet og Mesterfjellet vil bli direkte berørt. Vi ser at å flytte inskripsjonene er nevnt som en løsning på dette. Dette vil vi sterkt fraråde. Dette er en særdeles krevende teknisk oppgave som trolig vil mislykkes. Flytting vil dessuten endre inskripsjonenes kontekst, og dermed påføre dem tap av høy autentisitet.

I området ved Residensveien og ut mot Kristian Fredriks vei ligger et kvartal med godt bevart villabebyggelse fra tidlig 1900-tallet. Dette er Jugendstilbygninger i tre som representerer en viktig utbyggingsfase i byens historie. I fjellveggen øst for bebyggelsen står en 1600-talls inskripsjon som markerer Herregårdens østre grense. Denne kan komme til skade.

Vibrasjoner og endring i grunnvannstand

Korridoren vil passere rett nord for Herregården. Graving kan føre til endringer i grunnvannstanden og dermed gi alvorlige konsekvenser for Herregårdens konstruksjoner og anleggets stabilitet.

Dette er en problemstilling som for øvrig gjelder for all historisk bebyggelse. Årsaken er at disse gjerne ligger på treflåter, og derfor er svært sårbare mot perforering av grunnvannsmagasiner. All graving kan dermed få store konsekvenser for verneverdig bebyggelse i hele området.

Vibrasjoner under sprengning og boring kan på grunn av mangelfull fundamentering, ofte i kombinasjon med tørrmurte grunnmurer, gi alvorlige setningsskader. Både Tollboden og Munken har allerede konstruksjonsskader. I Munken er salen dekket av muralmalerier under en oval kuppel. Vibrasjoner under byggearbeidene og evt. senkning av grunnvannstand kan derfor sette bygningen i fare.

2.3. Konklusjon Indre havn-korridoren, høy og lav løsning

Bane Nors fagrapport for kulturminner og kulturmiljø konkluderer med at lav løsning har meget høy negativ konsekvens og høy løsning har stor negativ konsekvens i forhold til kulturminner.

For begge løsningene gjelder at traseen rammer byens eldste kulturmiljøer og helhetlige områder av nasjonal verneverdi med mange fredede enkeltobjekter. Det råder høy usikkerhet rundt mulighetene for å forhindre endringer i grunnvannstanden under Herregården og i hele området. Vibrasjoner under byggeprosessen vil ha stor negativ påvirkning.

Generelt mener vi at den visuelle barrieren som den høye løsningen gir, vil gi store konsekvenser for området og byens kulturhistoriske opplevelsesverdi.

Begge Indre havn- alternativene har meget høy negativ konsekvens. Vi fraråder derfor sterkt valg av denne korridoren.

3. Kongegata-korridoren

3.1. Beskrivelse av området

Steinane har intakt gatestruktur og godt bevarte trebygninger fra 1700-tallet.

Jegersborg representerer et område som ble bygget ut på slutten av 1800- tallet og som har blitt endret i annen halvdel av 1900-tallet med blokkbebyggelse og handelshus. Jegersborggata var en viktig ferdselsvei. I Karlsrogata ligger en murbygning fra 1800-tallet som det knytter seg personallhistorie til. Knut Hamsun bodde her da han skrev *Markens grøde*.

Området rundt Larvik torg med godt bevart bystruktur og intakte ferdselsårer tilbake til 1700-tallet. Det er godt bevart trehusbebyggelse fra 1. halvdel av 1800-tallet mot sydvest og nordøst. I området er det også intakt bakgårdsbebyggelse og gårdsrom som forteller om tidlig handels- og håndverksvirksomhet. Her ligger Odbergkvarartalet der gammel selvgrodd bystruktur er synlig gjennom kvartalet. Mot torget ligger Torvet 2a og 4. Videre på samme side på hjørnet av Feyers gate ligger Felumbgården. Dette er en murbygning med høy arkitektonisk verdi, og et av få eksempler på godt bevart funksjonsbebyggelse i Larvik. Nabobygningen, Torvet 8, har 1700-talls konstruksjoner, og var byens apotek i 200 år.

På den andre siden ligger også en ubrutt rekke med eldre trebygninger. Av disse vil vi særlig peke på Torvet 11 som et eksempel på en tidlig 1800-talls kjøpmannsgård i Larvik sentrum.

Deler av Brannvaktsgata, Fjellveien, Kongegata og Storgata ligger i området der selve perrongen blir etablert. Bebyggelsen her representerer den regulerte murbyen i Larvik. Bygårdene er tidstypisk murgårdsbebyggelse fra sent 1800-tallet (øvre del: historismegårder reist etter bybrannen i 1884) og tidlig 1900-tallet (nedre del: jugendstilgårder reist etter bybrannen i 1902).

Hammerdalen har spor etter tidlig industri og bygninger som viser senere fremvekst av industrien på 1800-tallet.

Innspill fra Larviksantikvarene 14.3.2019. . Kommunedelplan med konsekvensutredning Dobbeltspor Stokke – Larvik InterCity Vestfoldbanen

Korridoren har konsekvenser for følgende kulturmiljøer som er beskrevet i *Fagrappport kulturminner og kulturmiljø*:

- Store deler av kulturmiljø 37. (Storgata, Steinane og Bøkkerfjellet). Område vurdert til å ha særlig høy verdi.
- Kulturmiljø 39 (Hovedbyen rundt torget og Bøkelia). Område vurdert til å ha middels stor verdi. Dette er resultat av en vektlegging av bruksverdi⁵.
- Kulturmiljø 40 (Hammerdalen) med bygninger og anlegg som viser viktige deler av Larviks og Norges eldste industrihistorie. Område vurdert til å ha meget høy verdi.

3.2. Vår vurdering av de to alternativene for Kongegata-korridoren.

Både høy og lav løsning vil ha store negative konsekvenser. Slik det fremkommer i *Fagrappport Konsekvenser i anleggsperioden* vil lav løsning ha 130 meter med løsmassetunnel nordøst for torget. Det vil sannsynligvis gi mulighet for å bevare flere bygninger i området Steinane. Ut ifra en kulturminnefaglig vurdering ser vi derfor umiddelbart minst ulemper ved å velge lav løsning for Kongegata-korridoren.

Slik det fremgår av rapporten, vil likevel grad av tap være likt for de to løsningene i området rundt torget og for Odbergkvartalet. I selve perrongområdet vil den høye løsningen være best integrert i det eksisterende byrommet topografimessig. Høy løsning vil dessuten gi mulighet for en høyere bro over Farriselva, og dermed komme i mindre konflikt med kulturminnene der enn ved valg av lav løsning.

Vi mener derfor at den beste løsningen kan fremkomme ved å bestrebe bevaring av de berørte kulturhistoriske eiendommene i Karlsrogate og Jegersborggate - også hvis det må jobbes i åpen byggegrøp i dette området. Vi mener at dette kan gjøres ved midlertidig demontering for senere reetablering av bygningene.

4. Krav til løsning

Kongegata-korridoren er i dag presentert med stor bredde. Innenfor dette arealet vil det være rom for justeringer. Vi vil derfor sterkt anbefale at det tas hensyn til de mest verdifulle enkeltbygningene og kvartalene i den endelige prosjekteringen.

For eksempel kan Odbergkvartalet benyttes som en historiefortellende oase sentralt ved torget. Det er en stor utfordring å skape gode byrom. Med utgangspunkt i det historiske miljøet vil man

⁵ Vi vil understreke at området har stor kunnskapsverdi og opplevelsesverdi. Det er flere enkeltbygninger og eldre bystrukturer i området som er viktige og som har vært avgjørende for framvekst av det handelssenteret Larvik er i dag. Dette fremkommer i vår endelige vurdering av området.

kunne lage et spennende byområde som både forteller om tidligere tider i byens historie samtidig som det gis muligheter for å reise nybygg med høy arkitektonisk kvalitet.

Generelt er det viktig at bystrukturen reetableres i den grad det er mulig. Det bør etterstrebes rekonstruksjon av verneverdig bebyggelse og gårdsrom. Nye bygg som reises i de områdene der det verken er mulig å bevare eller rekonstruere, bør tilpasses eksisterende bebyggelses dimensjoner. Selve torget, både øvre og nedre del, er en viktig del av byens historiefortellende verdi og stedsidentitet. Dette må ikke flyttes.

5. Oppsummering

1. Mest mulig bebyggelse bør bevares og sikres tilstrekkelig i byggeprosessen. Det er da spesielt viktig med vedvarende sikring av bygningene mot endringer i grunnvannsstanden og midlertidig sikring mot høye vibrasjonsnivåer.
2. Det bør etterstrebes midlertidig flytting av bygninger for re-etablering etter at tunnelen er på plass. Registrering og lagring bør foregå etter antikvariske prinsipper.
3. I de tilfellene der det ikke er mulig å bevare verneverdig bebyggelse bør nybygg tilpasses eksisterende bebyggelse.
4. Overordnet bør dagens gate- og torgstrukturer gjenskapes i størst mulig grad etter endt anleggsarbeid.

Et spennende nytt Larvik skapes ved å spille på lag med fortiden. Fremtidens løsninger skal bære med seg minner og bygge opp om vår egen identitet. Det er derfor viktig at vi får en by vi kan kjenne oss igjen i og som kan fortelle en felles historie vi kan være stolte av.

Lykke til med videre arbeid!

Larvik 14.3.2019

Larviksantikvarene v/

Unni Grønn
Francine Aubert Lampe
Turid Bergene
Dyveke Bast
Hilde Viker Berntsen



Larvik Kommune

Postboks 2020

14.03.19

3255 Larvik

18 / 18573 Dobbeltsport Stokke - Larvik

Plan ID:	201825
Arkivsak ID:	18 / 18573
Inn spill:	Trase valg.

Gustavsens Transport AS ligger innerst på Hegdal, vi er engasjert i trasevalget her på/over Hegdal Industriområde og ønsker å komme med noen innspill.

Selv om bygget vi er i her trolig er direkte berørt av Verningen traseen, så er vi at driften vår kan være mer berørt ved at vi kan stå i fare for å miste vår største kunde helt eller delvis.

Gustavsens Transport AS er hovedtransportør for Lett-Tak Systemer AS og ved valg av Stålaker Øst/Vest kan vi altså stå i fare for å miste inntil 50% av vår omsetning. Hvis Lett-Tak sin produksjon blir rammet/stoppet eller at de må flytte, så vil det derfor ha store konsekvenser for oss.

Vi tror også at Stålaker Øst / Vest vil kunne skape en del trafikale problemer for oss i anleggsperioden ved Lett-Tak Systemer AS. Våre biler går forbi her 24 timer i døgnet. Ikke bare bilene til Lett-Tak, men alle de øvrige også.

Av ca 30 biler i dag, så vil gå 15 av disse fast for Lett-Tak.

Velges Stålaker Øst / Vest og Lett-Tak systemer så kan vi stå i fare for å miste 17 årsverk av ca 40.

Gustavsens Transport AS er positive til ny trase, men mener at Verningen bør vurderes sterkere.

Karl-Gustav Edland Gustausen

Larvik Kommune

Postboks 2020
3255 Larvik

Larvik 14.03.2019

Innspill til kommunedelplan – Plan ID 201825 – Konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke Larvik

Deres ref:

Vår ref: TIK/SEK

Lett-Tak Systemer AS har over lengre tid fulgt med og deltatt i debatten om trasevalg for den planlagte Inter City utbyggingen inn mot Larvik by. Bedriften ligger sentralt innenfor to av de tre foreslåtte trasevalg, og eventuelt valg av Stålaker Øst / Vest korridor vil i betydelig grad påvirke Lett-Tak Systemer AS – primært i forbindelse med bygging av kryssende jernbanebro over fabrikk og eneste vei forbindelse (med forskalingssystemer for betongbru, fri høyde for passasje, byggeplassområde), men muligens også under senere drift av jernbanen (fri høyde under bru, og fremtidig bruvedlikehold). Det er i snitt et betydelig antall inn/ut transport på lastebiler hele året med både råvarer og ferdige elementer samt nødvendig produksjonslogistikk mellom de forskjellige produksjonsbyggene – som er nødvendig for å sikre jevn produksjon.

Selskapsutformingen av lett-Tak Systemer AS består av to egne AS, Lett-Tak Eiendom AS og Lett-Tak Systemer AS. Dette er to selskaper som er gjensidig knyttet sammen gjennom både eierstruktur og driftsavtale. Det betyr at byggene er utformet og tilpasset den maskinpark og driftsform som Lett-Tak Systemer AS benytter til fremstilling av sine tak elementer.

Vi har følgende oppsummering fra prosessen:

- Velges Stålaker øst eller vest korridoren – og vi legger inn en 100 m bygge sone sentrisk i foreslått trase – så berøres helt sentrale funksjoner for videreføring av Lett-Tak Systemer sin produksjon på Hegdal
- Det er vanskelig å si på hvilket nivå – om i det hele tatt – produksjonen av elementer kan fortsette under slike forhold. Ved å flytte deler av råvarelager – stenge ferdigvare lager – bruke kun 2 produksjonslinjer – så kan man anta at produksjonen må reduseres med 50-60% - til ca 100 000 m2 pr år. I tillegg vil vi miste fortrinnet som elementer med de lengste spenn/størst bæreevne tilbyr markedet. Dette vil vare over en periode på 2-3 år, både gi kraftig redusert markedsandel, og åpne for konkurrerende virksomheter.
- I samme periode må man anta at bedriften må redusere bemanning med over 50% - anslagsvis må ca 80 personer forlate bedriften. Blant disse vil det klart tapes mye kjerne kompetanse som vanskelig lar seg gjenvinne etter byggeperioden
- Lett-Tak Systemer AS må ut fra dette ta noen valg. Ett alternativ er klart å flytte hele bedriften til ny lokasjon, og nedslagsfeltet her blir Vestfold, deler av Telemark, innenfor en geografisk sektor som ivaretar dagens kjernebemannning (bosatt primært fra Tønsberg til Skien). Hovedtyngden av de ansatte er i dag bosatt i Larvik kommune

- **For å sikre at virksomheten fortsatt blir en betydelig industriaktør i Larvik er vårt klare ønske er at kommunen bidrar til at Verningen alternativet blir foretrukket trase for Intercity utbyggingen som berører Larvik Kommune!**

For å fremheve betydningen av den beslutningen som trasevalget betyr for Lett-Tak Systemer AS, har bedriften over de siste 1,5 år formidlet følgende innspill til Bane Nor, media og de politiske- og næringsmessige miljøer i Larvik

1. Brev til Bane Nor – kopi Rådmann/kommune/formannskap – datert 07.04.2017
2. Brev fra ansatte/tillitsvalgte til Kommune/formannskap
3. Brev til Larvik kommune – kopi politiske gruppeledere – datert 18.12.2018
4. Innlegg – møte i Larvik Næringsforening – 12.02.2019
5. Avis innlegg – Østlandsposten
6. Fellesmøte – Hegdal Industriområde – Bane Nor, prosjektledelse dato 28.02.2019

Hovedargument overfor kommunen er betydningen av de 180 arbeidsplassen bedriften representerer i dag – i hovedsak er det ansatte som bor og skatter til Larvik kommune. En usikkerhet om kraftig reduksjon i drift eller tvungen flytting av bedriften vil klart kunne endre dette bildet betydelig – både for bedriftens lokalisering og tilhørighet for de ansatte.

Lett-Tak Systemer AS har samlet det vi mener er de sentrale fakta om vår driftsform og utfordringene som skapes med et trasevalg som krysser bedriftens bygninger og ute områder. Disse presenteres nærmere i de vedlagte skriv – bedriftsuttalelse.

Stein Erik Kvam



Daglig leder Lett-Tak Systemer AS

Thor Inge Karlsen



Produksjonssjef Lett-Tak Systemer AS

Vedlegg

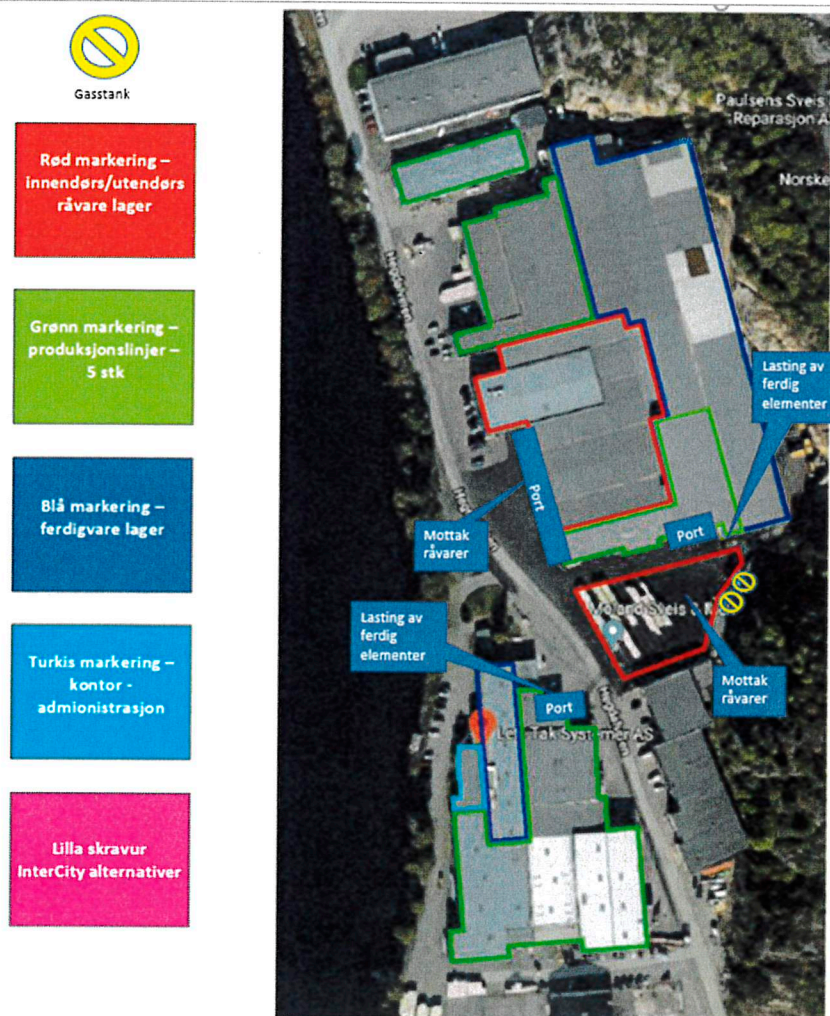
1. Presentasjon av viktige forhold knyttet til drift av Lett-Tak Systemer AS
2. Registreringer – ansatte – verdiskapning – Lett-Tak Systemer AS
3. Ras- rapporter - 1997

Vedlegg 1 –

Presentasjon av viktige forhold knyttet til driften av Lett-Tak Systemer AS

Bakgrunn for trase valgets dramatiske påvirkning for vår bedrift er:

- Dagens tre alternativer vil alle berøre industriområdet vi tilhører, men med svært ulik effekt
 - **For Verningen alternativet** vil det i anleggsperioden bli situasjoner som må løses mhp. logistikk/transport, men produksjonen av Lett-Tak – varer til og fra vår fabrikk bør kunne gå relativt uhindret.
 - **Stålaker korridor Øst og Vest** vil begge passere sentrisk over fabrikkområdet og berører flere kritiske funksjoner for vår bedrift.
 - Dette er i flere rapporter omtalt som at dette berører Lett-tak Systemer i liten grad, vi skal her forklare og vise hvordan dette ikke er riktig.
- Vi må da forklare litt om hvordan vår fabrikk er bygd opp, hvordan de ulike produksjonskapasiteter, fordelt over ca 22 000 m² produksjonslokaler. Det er et omfattende samspill som er behøvd for å bygge komplette, tilpassede takleveranser til prosjekter - som er kjernen i vår virksomhet.



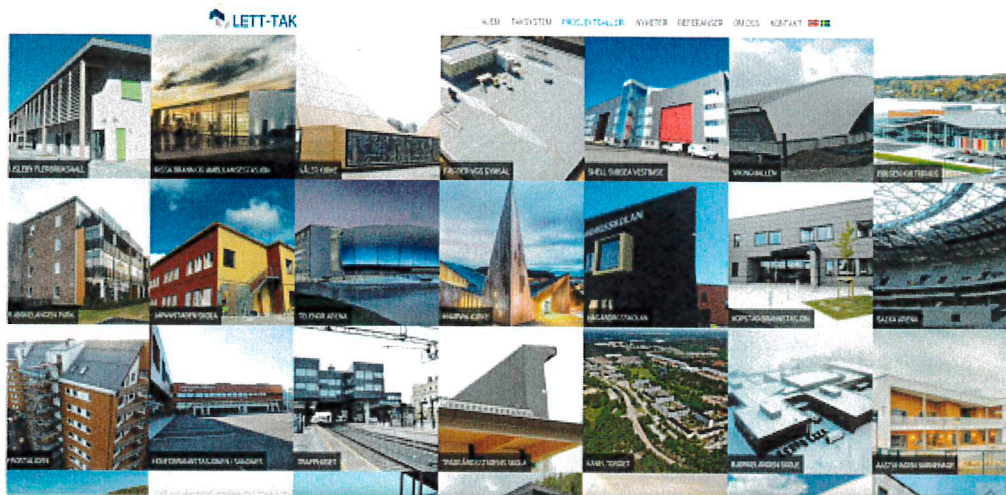
Produksjonsareal er 22 000 m² – totalt disponibelt areal er 45 000 m² – fordelt som følger:



- Hovedfunksjon – stål/x-
finer lager – 5-8 mann –
berører 100% av
bedriftens prosjekter
- Linje 5 – automatisk/ 18
meter spenn – 10 mann –
medvirker på 65% av
bedriftens prosjekter
- Utendørs råvare lager –
gass fyringsanlegg for
hele fabrikk – 150
truck operasjoner pr dag.
100% prosjektrelatert
- Hovedfunksjon – finer
pre-cut- trevirke, lager –
logistikk – 12 mann 90%
prosjektrelatert

Intercity utbyggingen

Hva betyr den for
Lett-Tak Systemer AS?



SKREDDERSYDDE TAKSYSTEMER // lett-tak.no



Bedriften Lett-Tak Systemer AS har tett opp mot 40 år utviklet seg til å bli en betydelig aktør i byggebransjen gjennom sitt unike byggesystem for store offentlige bygninger, skoler, helsehus, flyplasser og infrastruktur – i tillegg til store næring, kontor og boligprosjekter. Virksomheten har også en betydelig markedsandel i Sverige, på Island og etter hvert også i Danmark

Mange prestisje prosjekter er utformet basert på bruk av Lett-Tak byggesystemer

Friends Arena i Stockholm



Pir Nord Gardermoen



Produksjonshall – utstyr – er spesialtilpasset for å produsere den variasjon av Lett-Tak Elementer som trengs for å dekke den brede markedsetterspørselen



Hvordan er våre prosjekter avhengig av lokasjoner- arbeidstasjoner med ulike bidrag og kapasitet?

- Vi har 5 ulike produksjonslinjer
 - Alle linjer er avhengig av råvarelager – som ligger midt i trase valget. Som eksempel er lager av stålprofiler integrert i bygningen – dette må sannsynligvis i sin helhet stenges under bygge perioden – kan bli kritisk
 - Linje 1 og 2 er avhengig av pre-cut av trevirke som berøres trasevalg – og har begrensninger for leveranse til store prosjekter med høye profiler
 - Linje 3 og 4 ligger på siden av trasevalget – men blir berørt av manglende råvarer – og uten tilgang til ferdigvarelager
 - Linje 5 som er nyeste linje med automatproduksjon, den eneste som kan produsere lange elementer opp til 18 meter med høyeste profil (store bygg) – og må sannsynligvis stenges i hele byggeperioden

Faktorer som påvirker person sikkerheten ved en utbygging over Lett-Tak Systemer AS

- Lett-Tak Systemer AS ser sikkerheten for de ansatte og involverte transportører som den største utfordring dersom det skal foregå en brobygging over fabrikk og uteområder over flere år.
- Det er åpenbart et behov for fullstendig beskyttelse av arbeidsområder – uteområder og fabrikk tak ved en slik utbygging. Det medfører kontinuerlig 'dropped object' beskyttelse – med stålplater el.l. – og tilrettelagte trasser for personell, biler og trailere. Dette ansees som svært komplisert, om i det hele tatt mulig.
- Fabrikk bygningenes tak er laget av bedriftens egne tak elementer – som har stålkanaler som bæring, men disse er ikke kontinuerlige, og må også sin helhet dropp-beskyttes.
- Det har tidligere blitt utløst et betydelig leir ras i bakkant av dagens bygningsmasse, og grunn undersøkelser vil med stor sannsynlighet vise betydelig mengder av marin leire, som ved sprengning og rystelser vil kunne rase ut. Dette må også sikres – i forhold til personell og bygninger.

Faktorer som påvirker person sikkerheten ved en utbygging over Lett-Tak Systemer AS

- Lett-Tak Systemer AS ser sikkerheten for de ansatte og involverte transportører som den største utfordring dersom det skal foregå en brobygging over fabrikk og uteområder over flere år.
- Det er åpenbart et behov for fullstendig beskyttelse av arbeidsområder – uteområder og fabrikk tak ved en slik utbygging. Det medfører kontinuerlig 'dropped object' beskyttelse – med stålplater el.l. – og tilrettelagte trasser for personell, biler og trailere. Dette ansees som svært komplisert, om i det hele tatt mulig.
- Fabrikk bygningenes tak er laget av bedriftens egne tak elementer – som har stålkanaler som bæring, men disse er ikke kontinuerlige, og må også sin helhet dropp-beskyttes.
- Det har tidligere blitt utløst et betydelig leir ras i bakkant av dagens bygningsmasse, og grunn undersøkelser vil med stor sannsynlighet vise betydelig mengder av marin leire, som ved sprengning og rystelser vil kunne rase ut. Dette må også sikres – i forhold til personell og bygninger.



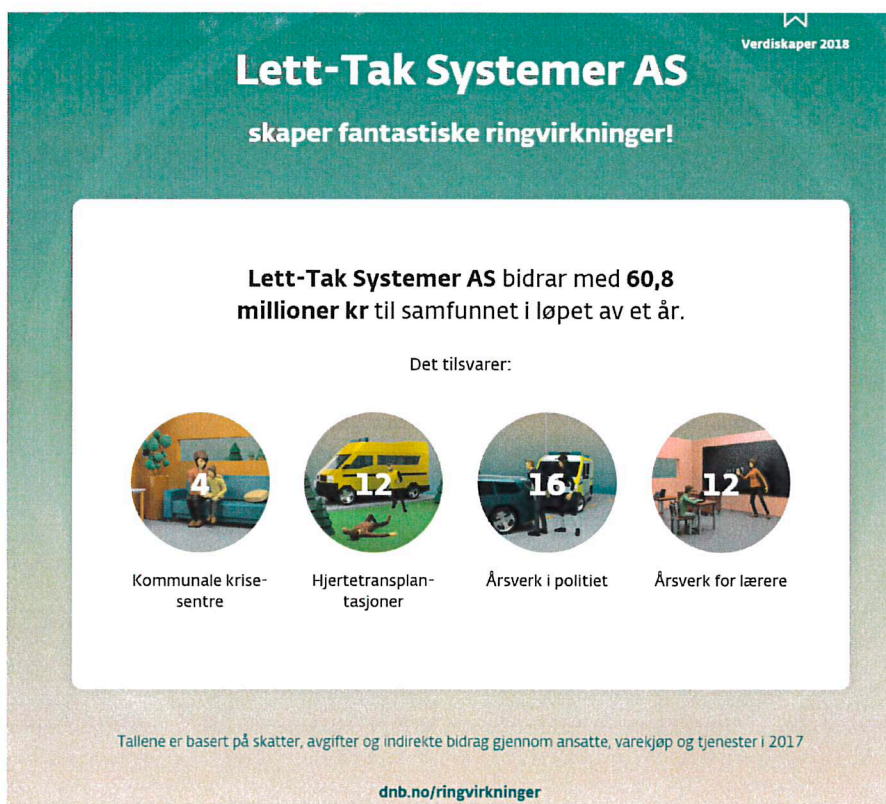
Vedlegg 2

Fakta rundt ansatte - verdiskapning

Registrert aktivitet som berøres av utbyggingen

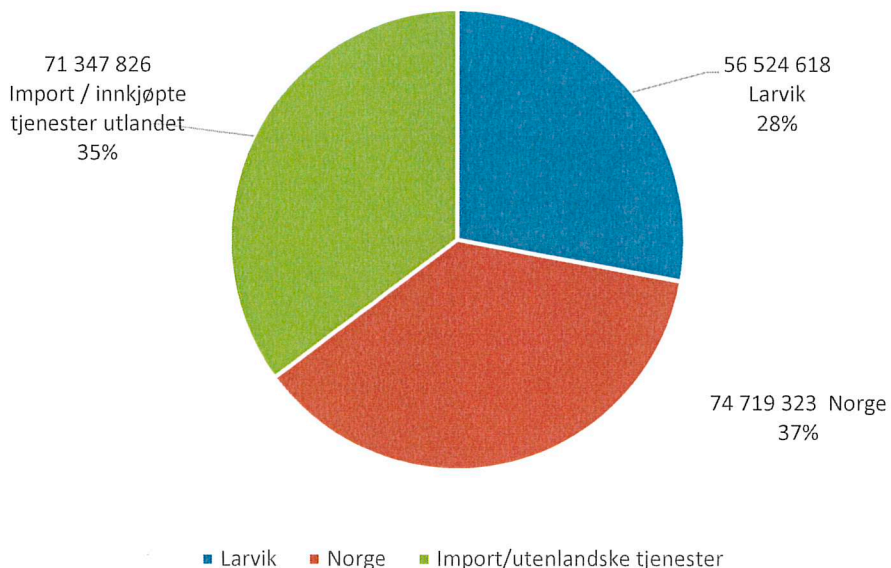
- Årlig logistikk/transport behov som passerer byggelinjen til bro
 - Det gikk ut 1.622 trailer-lass med ferdige elementer i 2018
 - Vi mottar mellom 1.300 – 1.500 trailer lass med råvarer i året – dette er i hovedsak isolasjon, stålprofiler og X-finer
- Person trafikk/aktiviteter registrert i området under byggelinje – gjennomsnitt over 3 dager i mars 2019:
 - 150 personer passerer daglig byggelinje til fots
 - Truck passerer området 135 ganger pr dag
 - 235 personbiler passerer området daglig (I tillegg kommer trafikk til andre bedrifter på Hegdal)
 - 108 lastebiler har kjørt inn/ut av området
 - Det utføres 4-5 timers kontinuerlig lasting/lossing av biler daglig i området

Vår bankforbindelse DnB gjorde i 2017 en verdivurdering av de ringvirkninger Lett-Tak Systemer AS bidro med til samfunnet/lokalmiljøet gjennom skatter, avgifter, innkjøp og verdiskapning gjennom samarbeidspartnere og leverandører. Sammendraget av dette er vist i figuren nedenfor.



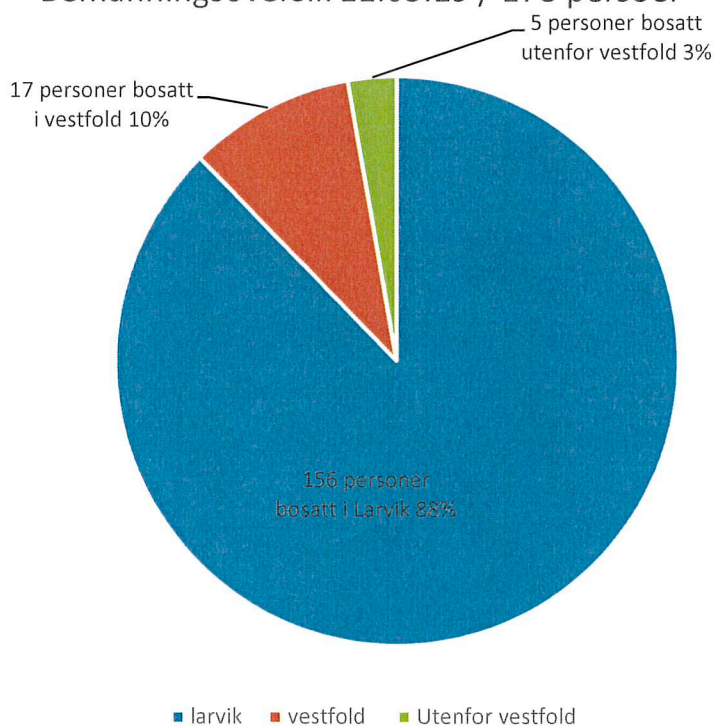
Videre har vi sett på innsatsfaktorer til egen produksjon – som viser et betydelig lokalt innslag av kjøpte varer og tjenester

Innkjøp av råvarer og tjenester

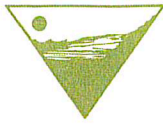


Fordeling av Lett-Tak Systemers ansatte - bosted – pr. mars 2019

Bemanningsoversik 11.03.19 / 178 persoer



Vedlegg 3 – ras rapporter



Mottatt 08 JULI 1998

Larvik kommune Forsikringsselskapet Vesta
PB 10 Sentrum Stensarmen 4

3267 LARVIK 3112 TØNSBERG

ref: Per Hoelseth, Larvik kommune
ref: Knut Nordskog, Vesta 2867N2

6 juli 98
tidligere rapp. utgår

UTGLIDNING I HEGDAL INDUSTRIOMRÅDE 14 MAI - GEOTEKNISK NOTAT 2.

Vi sendte ut en rapport 12 juni med ønske om at den skulle bli gjennomgått, slik at det ville bli enighet om de faktiske forholdene. Vi gjorde noen endringer og tilføyelser 2 juni og leverte ut 4 eksemplarer for kommentarer. Rapporten av 12 juni er inkludert i dagens rapport. --- Endringene og tilføyelsene er basert på et møte hos Lett-Tak Systemer AS 17 juni, korreksjoner fra Larvik kommune, og flere befaringer i området. Noe av bakgrunnen for befaringene er at det i tiden etter utglidningen har vært fjernet rasmasser for å få plass til Lett-Taks nybygg. Etter hvert som en har fjernet masser, har de bakerste rasmassene sunket ned og nye masser har beveget seg fram mot nybygget. Det er nå lite igjen for en har et flatt område helt inntil fjellet, og en ser nå vesentlig mer av fjellet enn en gjorde like etter utglidningen.

Vi har vært spesielt opptatt av fjelloverflaten og vannsig i grunnen. Vi så på vannsiget i 28 juni etter noen dager med mye regn. Vi så på vannsiget igjen 30 juni, og på kommunens overvannssystem.

Vi kan ikke se at det er kommet opplysninger som betinger vesentlige endringer til rapporten av 12 juni. Etter en kort oppsummering av våre konklusjoner følger rapporten med innlagte kommentarer og tillegg.

1. Der hvor det gled var det sand til 6 meters dybde, fin til middels og litt siltig. Videre ned til 10 meter var det fast leire, og derunder var det middels fast kvikkleire. Etter hvert som gjenstående sandmasser har rast ned, er det kommet frem nesten loddrett, isskurt fjell med et lokalt, fremspringende parti.
2. Naturlig vannsig har vært periodevis vært tilstrekkelig til å mette grunnen opp til terrengnivå. Infiltrasjon av overvann ovenfor rasområdet har fra tid til annen bidratt til å heve grunnvannsnivået.
3. Før utgravingen for bygning D var sikkerhetsfaktoren med hensyn til utglidning omlag 1,3. Det vil si at grunnens skjærstyrke eller motstandskraft var utnyttet til omlag 70 prosent av kapasitet. For en midlertidig situasjon pleier en å akseptere en slik stabilitet, men for en permanent situasjon forsøker en å unngå en sikkerhetsfaktor under 1,5. Det finnes imidlertid mange bebygde områder med dårligere stabilitet.
4. Spesielt høy grunnvannsstand i den øvre delen av området har ikke påvirket stabiliteten i vesentlig grad. Vi regner med at normalt vannsig fra området i øst gjør at det vanligvis har vært høy grunnvannsstand i rasområdet.
5. Utgravingen for bygning D har vært den overveiende årsaken til den dype utglidningen i den nordre delen av området. Infiltrasjon av overvann har ikke vært en vesentlig faktor. E-verkets groft i den nordre delen av området har redusert stabiliteten noe. **6 juli: Tidligere uttak av sand som vist på figur 3a reduserte stabiliteten i forhold til det opprinnelige terrenget, men ikke nok til å forårsake utglidning.** --- Den grunne glidningen i den søndre delen av området har i vesentlig grad vært forårsaket av uvanlig høy grunnvannsstand.

6. Av hensyn til personsikkerhet bør en fjerne løsmassene i den øvre delen av rasområdet. Det vil si at en bør fjerne løsmassene som fortsatt dekker fjellet over kote 8. I forbindelse med dette må en vurdere å fjerne en del av oppfyllingen på eiendommen 1026/184 (Paulsen Sveis og Reparasjon).

NOTAT AV 12 JUNI MED TILFØYELSER.

Bakgrunnen for denne rapporten er et oppdrag med Larvik kommune og Forsikringsselskapet Vesta som oppdragsgivere. Vi referer til befaring (Per Hoelseth / Bjørn Strøm) 14 mai og til telefonsamtale under befaringen (Knut Nordskog / Bjørn Strøm). I dette notatet beskriver vi terreng og hendelsesforløp på et relativt tynt grunnlag. Det er derfor et ønske om å få dette gjennomgått og korrigert, slik at det kan bli enighet om de faktiske forholdene.

I tillegg til arbeidene i forbindelse med utglidningen som skjedde 14 mai, har vi gjort en befaring på eiendommen 1019/27 etter avtale med Thor Helge Jahnsen, Larvik kommune, og vi har gjort en befaring på 1019/37 (BEET AS) etter avtale med Bjørn Sundby fra Vesta.

TERRENG, OVERVANN, GRUNNVANN, DIVERSE OPPLYSNINGER.

Det opprinnelige terrenget var en sandig skråning mellom en 30 til 40 meter høy fjellrygg og Lågen. I bakkant lå skråningen omlag på kote 17 og hadde et fall på omlag 1:2. Skråningen ble gradvis flatere, og nede ved elva var terrenget stort sett flatere enn 1:20. Her var det en slakt skrånende elveslette på kote 3.

I den øvre delen av skråningen er det blitt tatt ut sand, slik at det forekommer fordypninger. Kotelinjene på figur 1 viser terrenget etter uttak av sand i skråningen, men før planering for industri-bygningene. Ved punktet merket a er det et slik lavt område i skråningen. Kotelinjene kan tyde på at det er tatt ut sand mellom 150 og 230 på basislinjen. Denne fordypningen er også vist på snittene på figur 3.

På begge disse figurene har vi skissert inn terrenget slik det var umiddelbart før utglidningen 14 mai.

2 juli: Figur 1a er endret i forhold til figur 1 ved at vi har skissert inn raskanten slik den er nå, og vi har lagt inn punkter d og e, som vi referer til i teksten. Vi har også skissert inn plasseringen av ei grøft som e-verket gravde noen år tilbake. På figur 3a viser vi at en del av fjelloverflaten ligger lengre frem enn det som er vist på figur 3. Vi har fortsatt ingen kjennskap til fjellet under kote 5. Vi har også lagt den øverste delen av graveskråningen tilbake i tråd med det som ble fortalt ved møtet 12 juni. Vi har forstått at toppen av graveskråningen ble lagt tilbake for å bedre stabiliteten. Den samme endringen er gjort på figur 1a. Plasseringen av snitt a er forskjøvet.

I senere år ble bygninger A, B og C ført opp etter at det var gravd ut til kote 3. Ved bygning A hadde en da en sandig graveskråning ned mot plassen nord for bygning og ned mot østveggen. Graveskråningene var ikke stabile, og fra tid til annen skled sandmasser ned på plassen og ned mot østveggen. Det dreide seg om oveflateglidninger; ikke dype utglidninger. Det ble kjørt bort rasmasser. Vi regner med at disse glidningene skjedde i forbindelse med regnvær eller snøsmelting.

I forbindelse med utgravingen for bygning D ble massene øst for bygning A og øst for plassen fjernet helt inntil fjellet, slik at terrenget nå er flatt på kote 3 helt inntil fjellet. Vi har forstått at en på plassen nord for bygning A traff på kvikkleire omlag på kote 3 nærmest fjellet.

På figur 1 viser vi en oppfylt voll øst for bygning C, som består av sand som ble fjernet for å gi plass for bygningen. Vollen er anslagsvis 4 meter høy. Da utglidningen skjedde var denne vollen oppsprukket omlag som vist, sannsynligvis på grunn av bevegelse i underliggende masser. Massene nærmest bygningen er senere blitt fjernet.

I forbindelse med planlagt bygning D ble det gravd ut som vist på figur 3. En hadde da i syd en graveskråning med helning 1:1,5 eller litt slakere. I nord var graveskråningen vesentlig slakere.

2 juli. Den nordre delen av graveskråningen var lagt tilbake som vist på figur 3a.

Vi har forstått at e-verket tidligere har gravde ei ledningsgrøft lengst mot nord, langs fjellet, som vist på figur 1a. Vi regner med at denne grøfta har bidratt til å redusere stabiliteten, men i liten grad.

Mens det ble gravd for bygning D hadde en flere små overflateras ned mot den nordre delen av byggeområdet. Det raste også ned mot plassen nord for bygning A og mot østveggen i bygning A. Da utglidningen skjedde 14 mai, var en i ferd med å fjerne skråningsmassene ved bygning A og ved plassen nord for denne bygningen.

Vi regner med at det også var små bevegelser i området hvor en fikk den store utglidningen 14 mai, og at disse små bevegelsene gradvis har svekket kvikkleira.

Gravearbeidene bak bygning D ble avsluttet i slutten av mars.

Snitt a på figur 3 viser fjell mellom eiendommen 1026/184 og utglidningsområdet. På denne eiendommen er det fylt opp over det bare fjellet, hvilket ikke er vist på snittet. På grunn av fjellet er bygningen og oppfyllingen på denne eiendommen ikke berørt av utglidningen.

Nord for 1026/84 er det et bekkeleie i ei kløft i fjellryggen. Her er det en infiltrasjonskum for overvann fra et industriområde. Vi har forstått at vannsig fra dette området skapte problemer i forbindelse med gravearbeidene, og at utbyggeren (Lett-Tak Systemer AS) før utglidningen først ledet vann til det lave området merket a, og senere la rør fra enderørene i kummen for å lede vannet forbi anleggsområdet.

Vi er blitt informert fra Lett-Taks konsulent at det fortsatt renner vann under kummen, og regner med at dette er vann som renner langs bunnen av rørgrofta. I følge kommunen kommer det ikke vann inn i infiltrasjonskummen. Etter utglidningen har kommunen avledet overvannet som tidligere ble ført til kummen.

Etter regn kan en se vann som siger ut av glideflaten omlag ved punkt c, og som ikke synes å ha sammenheng med kommunens ledninger. I forbindelse med bortkjøring av masser etter utglidning har firma Tveter brukt ei anleggspumpe for å fjerne dette sigevannet.

2 juli. Ved besøket 28 juni anslo vi vannsiget ved punkt g til 100 liter i minuttet. Fra tid til annen raste (drysset) det ned sand fra den øverste delen av rassflaten lengst mot nordøst.

Ved befaring 30 juni sammen med representanter fra Larvik kommune kom vi frem til følgende.:

1. Overvannsrørene til kummen er stengt. Det er installert ei pumpe i kummen, omlag 3 meter under terrengnivå, som pumper til sluk i veigrøft. Vannet kan enten komme fra grunnen omkring kummen, fra grusen i ledningsgrøfta, eller begge deler. Vannmengden var liten. Pumpa har vært i drift i to uker.

2. Vannet som ble ledet til infiltrasjonskummen, rant gjennom en kum noen hundre meter nordøst for rasområdet. Det rant litt vann gjennom kummen; vesentlig mindre enn det som ble pumpet fra kummen. Siden det ikke står vann i kummen, er det tydeligvis lekkasjer i ledningen til infiltrasjonskummen.
3. Omlag 4 meter nord for infiltrasjonskummen er terrenget fuktig, og vi regner derfor med at det er vannsig i grunnen nordfra.
4. Infiltrasjonskummen står i et tørt bekkeleie. Vannet som tidligere rant i dette bekkeleiet, ble fanget opp i et sluk ved østenden av bygning B. Fra sluket fører en 500-mm ledning vestover. Siden røret er såpass stort, er det nærliggende å tro at bekken tidligere hadde vesentlig vannføring, og at mye vann nå ledes bort via grøfter og ledninger i industriområdet øst for rasområdet.
4. Ved befaringen 30 juni fant vi at vannsiget til rasområdet var vesentlig redusert i forhold til hva det hadde vært to dager tidligere. En liten del av vannet kom ut av et metertykt sandlag mellom skogsbunnen og fjellet (svaberget) omlag ved punkt d på figur 1a. Det var ikke nok vann til å rive med seg sandmassene, og vannet fordelte seg jevnt over fjellet. Størstedelen av vannet rant i ei steinfylt grøft og over raskanten omlag ved punkt e. Dette vannet kom frem fra foten av fyllinga på 1026/184 (Paulsen).— Overløpet fra infiltrasjonskummen munner ut i den steinfylte grøfta, men førte ikke vann.
5. Vår konklusjon med hensyn til vannsig til rasområdet er det periodevis har vært tilstrekkelig naturlig vannsig i grunnen til å mette grunnen i rasområdet opp til terrengnivå. Dette har sammenheng med at sandmassene i rasområdet var finkornede og relativt tette. I andre perioder kan tilsig fra infiltrasjonskummen ha bidratt til å heve grunnvannsnivået i området. På grunn av lekkasjene i ledningen til kummen er det usikkert hvor mye vann infiltrasjonssystemet har bidratt med. — I forbindelse med utgravingen for bygning D kan imidlertid selv en moderat vannmengde ha vært plagsom. — I forbindelse med stabilitetsvurderinger burde en ha regnet med grunnvann i terrengnivå uansett tilsig fra infiltrasjonskummen.
6. Ved befaringen 30 juni var det øst for punkt c en sprekk på 5 cm mellom en nesten loddrett fjellside og terrenget. Det er ikke usannsynlig at løsmassene her blir stående i påvente av kraftig regn eller snøsmelting.

Det kan tenkes at en på grunn av fjellryggen har ujevnt grunnvannstilsig fra området øst for fjellryggen.

Ved foten av graveskråningen lengst mot syd, ved punkt merket b, var grunnen svampaktig da vi gjorde befaringen etter utglidningen. Vi regner med at det dreier seg om vannmettet siltig sand. Senere har overflatemassene i denne skråningen seget ned, og det er renner etter vannsig i skråningen. Dette kan en se på bilde 5, som ble tatt 26 mai. Dette vannsiget har tydeligvis sammenheng med regnvær som en har hatt etter utglidningen. Da utglidningen skjedde, hadde det vært tørt vær i flere uker.

- 2 juli. Ved befaringen 30 juni kunne vi ikke se at den søndre skråningen hadde seget de siste ukene.

GRUNNFORHOLD.

I forbindelse med bygning D ble det gjort grunnundersøkelser. I punktet som på figur 1 er merket PS1 (prøveserie 1), ble det tatt opp prøver til 6 meters dybde fra terrengnivå på kote 5. Ned til kote 2,5 var det finsand, fra 2,5 til 1,0 var det kvikkleire med mye sand, grus og skjell. Derunder var det kvikkleire med skjærfasthet fra 18 til 27 kN/m². --- Som vist i bilag A, har vi følgende definisjoner for fasthet for leire:

- Under 12,5 kN/m² --- meget bløt.
- Mellom 12,5 og 25 kN/m² --- bløt.
- Mellom 25 og 50 kN/m² ---- middels fast

Vi kjenner ikke til andre områder enn Larvik hvor en finner kvikkleire med skjærfasthet over 20 kN/m². Vi anser kvikkleire med en skjærfasthet på 15 kN/m² som normal, og vi er ikke uvant med fasthet under 10 kN/m². I kvikkleire finner en ofte grus og grov sand, hvilket gjør at det ikke er mulig å måle skjærfastheten på vanlig vis. I sandig og grusig kvikkleire på Kaldnes i Tønsberg belastet vi grunnen med betongblokker for å få et inntrykk av skjærfasthet etter å ha forsøkt med prøvetaking og vingeboringer (se bakre omslag). Vi kom da frem til at skjærfastheten var større enn 14 kN/m². Etterregning av en utglidning i nærheten ga en skjærfasthet på 15 kN/m².

Vi har kommet frem til at grunnen i området er som vist på snitt a på figur 3. Det vil si at det er fin til middels sand til dybder på 2 til 6 meter under det terrenget en hadde 14 mai. Under sandmassene er det leire til mer en 10 meters dybde. På grunnlag av det vi så i etter utglidningen har vi regnet med at de øverste leirmassene i 2 til 4 meters tykkelse er 60 prosent fastere en de dypere leirmassene.

Øverst i utglidningsmassene (i oveflaten) fantes det tildels et lag med sandig grus. Vi regner med at dette er rester etter et grusig lag som lå oppå sandmassene. Et slikt gruslag finner en i området øst for fjellryggen og andre steder i Larvik

På grunnlag av stabilitetsberegninger kom vi frem til at den dype leira hadde en skjærfasthet på minst 30 kN/m².

Som nevnt har vi gjort befaringer på boligeiendommen 1019/27 og næringseiendommen 1019/37 (BEET AS). I forbindelse med befaringen på 1019/ 27 ble vi fortalt en kjente rystelser fra anleggsarbeidene, og at en var betenkt over stabiliteten. Det samme var tilfellet ved befaringen på 1019/37. Vi regner derfor med at det er et sammenhengende kvikkleirelag nordover fra utglidningsområdet. Vi regner videre med at det finnes bløtere partier. Kvikkleire forekommer ofte i striper, og det synes derfor nærliggende å regne med at skjærfastheten i dette tilfellet varierer i striper på tvers av elvedalen.

Vanlig akseptert teori er at kvikkleire dannes ved at salt vaskes ut av fast saltholdig leire. Den saltholdige leira er masser som breelvene førte med seg ut i havet, og som ble utfelt raskt på grunn av saltet. Saltet gjorde at flate leirpartikler ble avsatt kant mot flate, slik at en fikk en åpen korthusstruktur. Når saltet blir borte, svekkes bindingen mellom kant og flate, og en får en ustabil masse med et overskudd på vann. Kvikkleire har gjerne et vanninnhold som ligger noen prosent over flytegrensen, som er den vannmengden leire må ha for å bli totalt flytende. Når kvikkleire blir utsatt for bevegelse, svekkes den fordi bindingen mellom partiklene brytes. Med tilstrekkelig bevegelse blir leirmassen totalt flytende, som fløte.

Den relativt faste kvikkleira i Larvik gjør det mulig med høye skråninger, som kan være ustabile og farlige. På figur 3 viser vi et snitt med en glidesirkel og en høydeforskjell på 12,8 meter. Andre snitt gjennom utglidningsområdet ga inntil 14,5 meter i høydeforskjell mellom raskanten og det flate området på kote 3. Til sammenlikning kan vi nevne at vi generelt i lavlandet langs Oslofjorden regner med en maksimal stabil høydeforskjell på 4 meter.

STABILITETSFORHOLD.

En har hatt to typer grunnbrudd. Det ene er en grunn glidning i sandmassene. Dette skjedde i graveskråningen lengst mot syd etter den store utglidningen. På bilde 5 og tildels også på bilder 1 og 6 ser en denne skråningen med en raskant øverst. På snitt c viser vi en antatt glideflate for denne skråningen. Skråningen ser ut til å sige fortsatt.

Slike grunne glidninger hadde en også i graveskråningene ved bygning A og ved plassen nord for denne bygningen.

Grunnvannsf forholdene kan ha vesentlig betydning for en slik glidning. Vi regner med disse grunne glidningene i sandskråningene ikke ville ha skjedd dersom grunnen hadde vært tørr.

Vi regner ikke med at vann fra infiltrasjonskummen har hatt vesentlig betydning i forbindelse med de grunne glidningene i sandskråningene. Regnværet etter utglidningen ser imidlertid ut til å ha hatt vesentlig effekt på skråningen i syd, både med hensyn til glidning og erosjon..

Den andre type grunnbrudd var en dyp glidning, sannsynligvis med en sirkulær glideflate som vist på figur 3. Avstanden mellom glideflaten og fjellet varierer vesentlig. For det meste står det igjen mer masse langs fjellet enn det som er vist på snittet. Det som er vesentlig, er imidlertid at den mulige utglidningen er begrenset av fjellet, og at det ikke er fare for området lengre øst.

Bilde 6 viser den høye raskanten. En ser en liten del av glideflaten i profil. Bilder 1, 2 og 3 viser tilsammen hele den dype utglidningen. Disse bildene, sammen med bilde 4, viser hvordan den omrørte og totalt flytende kvikkleira har rent utover, og har båret med seg de fastere toppmassene.

På figur 1 viser vi nedre ende av glideflaten, som tilsvarer punkt e på det nedre snittet på figur 3. Som en ser av bildene og figur 1, dekket rasmassene et areal som var mer enn dobbelt så stort som selve rasområdet.

Vi regner med at utgravingen økte skjærspenningen langs glideflaten med 35 prosent i forhold til den opprinnelige tilstanden. Det vil si at vi regner med at den opprinnelige urørte skråningen hadde en sikkerhetsfaktor på 1,35 med hensyn til utglidning.

For en midlertidig graveskråning pleier en gjerne å godta en beregnet sikkerhetsfaktor på 1,3 under forutsetning av at beregningene er basert på god kjennskap til grunnen. I nærheten av vesentlig bebyggelse godtar vi normalt ikke mindre enn 1,4 i sikkerhetsfaktor. For en permanent situasjon går en vanligvis inn for en sikkerhetsfaktor på minst 1,5.

I dette tilfellet ble stabiliteten redusert noe i forbindelse med utgravingen for bygning B, slik at en hadde en lav sikkerhetsfaktor før de siste gravearbeidene ble gjort.

Vi regner ikke med at infiltrasjon av overvann eller naturlige variasjoner i grunnvannsnivået har hatt vesentlig betydning for sikkerheten mot en dyp utglidning. Dette anser vi bekreftet av at utglidning skjedde etter en lang tørr periode.

Den eneste årsaken av noen betydning var utgravingen. Det dreier seg om feil utforming (prosjektering).

2 juli. Bruken av ordet prosjektering kan gi inntrykk av at vi har vurdert ansvarsforhold. Vi har imidlertid gått ut i fra at vår oppgave er å komme frem til sannsynlige grunnforhold

og sannsynlige årsaker til utglidningen.

På grunnlag av det som nå foreligger av opplysninger mener vi at vi har dekning for å si at en før utgravingen for bygning D hadde en relativt lav sikkerhetsfaktor mot utglidning, og at denne sikkerhetsfaktoren varierte litt med grunnvannsnivået i den øverste delen av området. Vi mener også å ha dekning for å si at gravingen for bygning D var hovedårsaken til utglidningen. E-verksgrøfta har bidratt i mindre grad, og det samme gjelder infiltrasjonsanlegget.

Det er usikkerhet om grunnforholdene og om effekten av vanntrykk mellom fjellet og løsmassene. Det at utglidningen skjedde 6 uker etter at gravearbeidene ble avsluttet, bidrar til denne usikkerheten. Vi kan ikke se noen mulighet for å redusere usikkerheten i vesentlig grad.

Med relativt lav sikkerhetsfaktor mot utglidning mener vi at omlag 70 prosent av grunnens motstandsevne er utnyttet. Vi regner ikke med at variasjoner i grunnvannsnivået (effekten av naturlig vanntilsig og effekten av tilsig fra overvannssystem) vil påvirke denne utnyttelsesgraden med mer enn 10 prosent.

Oppfyllingen (vollen) øst for bygning C hadde, som nevnt, sprukket. Vi anser det sannsynlig at dette skyldes at fyllmassene overbelastet den underliggende grunnen i skjær. Vollen er anslagsvis 4 meter høy, og høyden ved sprekken var neppe mer enn 3 meter. Det kan tenkes at belastning fra anleggsarbeider har hatt betydning. Dersom det dreier seg om skjærdeformasjoner i grunnen, må grunnen lokalt være vesentlig svakere enn det vi har beregnet for kvikkleira i forbindelse med den store utglidningen. Dette har ikke sammenheng med den store utglidningen, men vi nevner det fordi det kan fortelle noe om grunnen. Den aktuelle delen av vollen ved bygning C er senere blitt fjernet.

SKADER.

Den dype utglidningen forårsaket følgende skader:

1. Forskjøvet grunnmur; såle ble ikke forskjøvet.
2. Deformerte bygningsdeler, som søyler og veggelementer.
3. Rasmasser som må fjernes
4. Skader på mobilkran.
5. Tilsmussing av bygninger.
6. Tapt arbeidstid.
7. Ingeniør- og takstkostnader.

Den grunne glidningen i skråningen lengst mot syd har ikke ført til skader utover selve skråningen. Skråningen bør stabiliseres med en drenerende fot av steinmasser eller på annen vis. Det dreier seg om en graveskråning, som er for bratt for kombinasjonen av siltige sandmasser og et høyt grunnvannsnivå.

Bygning A og utomhusområdet ved den skal undersøkes nærmere for eventuelle skader. Vi regner med å lage en spesiell rapport for denne eiendommen for Forsikringsselskapet Vesta.

BØR GJØRES.

Lengst nord i området, nord for 50 på basislinjen, er det en skråning og et bakenforliggende område hvor stabiliteten bør vurderes. Her vil det være nødvendig med grunnundersøkelser.

Mellom 150 og 200 på basislinjen bør de gjenstående massene mellom glideflaten og fjellet fjernes ned til kote 10 eller lavere. Det vil være fare for plutselig utrasing av sandmasser hvis dette ikke gjøres. En bør vurdere å planere dette området ytterligere ned, slik at en får brukbart område helt inntil fjellet.

2 juli. Mye av massene langs fjellet har nå rast ned, og området foran fjellet er etter hvert blitt ganske lavt. Det synes urimelig unnløte å fjerne massene langs fjellet.

En må vurdere å fjerne en del av fyllmassene på 1026/184 (Paulsen Sveis og Reparasjoner).

Området mellom fjellet og bygning D bør dreneres med tanke på planering og utnyttelse.

Vi ser ikke nå noe behov for å stabilisere den søndre graveskråningen, men en bør vurdere dette på nytt før en eventuelt asfalterer området langs skråningen.

Mellom 200 og 250 på basislinjen er det et område mellom graveskråningen og fjellet, som muligens ikke har tilstrekkelig sikkerhet mot utglidning. Her bør det gjøres grunnundersøkelser. Det kan tenkes at en ved moderat nedplanering her kan få et stabilt og brukbart område, for eksempel på kote 7 til 8.

Dersom vollen øst for bygning C skal bli liggende, bør grunnen undersøkes og stabiliteten vurderes.

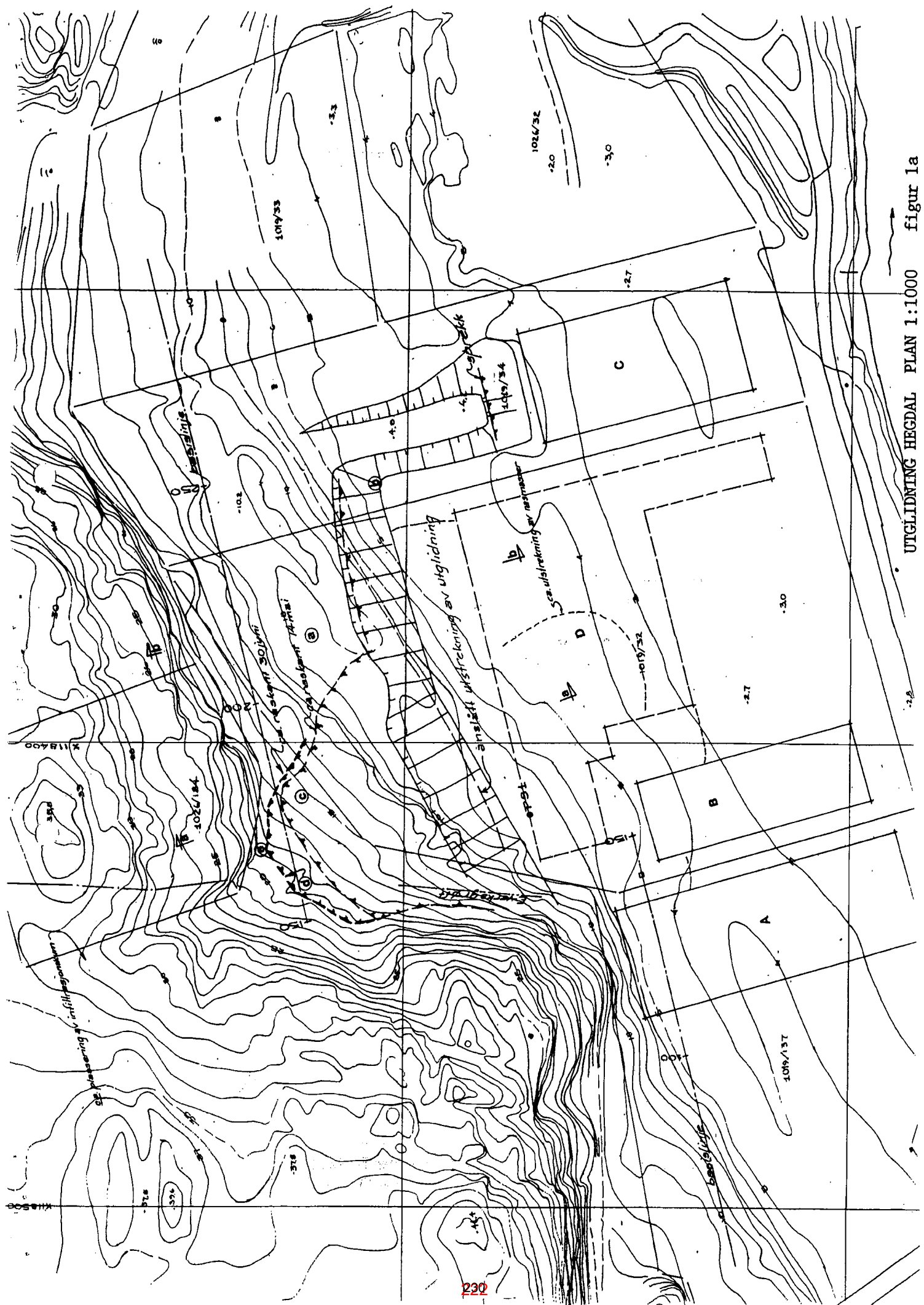
Med grunnundersøkelser mener vi relativt enkle undersøkelser bestående av vingeboringer, sonderinger og poretrykkmålinger.

Kommunen bør vurdere om det er andre områder i Larvik hvor det bør tas spesielle hensyn til stabiliteten.


Sivilingeniør Bjørn Strøm AS

Vedlegg: Figurer 1a, 2 og 3a (fig 1 og 3).
Bilag A, Definisjoner.
Boremeter og ansvarsnotat.

Fordeling: Larvik kommune, 3 eksemplarer.
Forsikringsselskapet Vesta, 3 eksemplarer.
Lensmannen i Tjølling 2 eks, Kaare Mortensen 1 eks, Kåre Sandnes 1 eks.
Lett-Tak Systemer AS 2 eks, Grunn-Teknikk AS 1 eks.



UTGLIDNING HEGDAL PLAN 1:1000 figur 1a

1



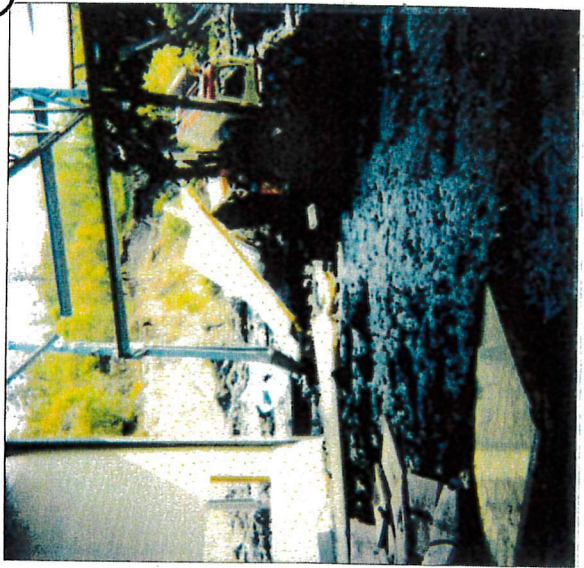
2



3



4



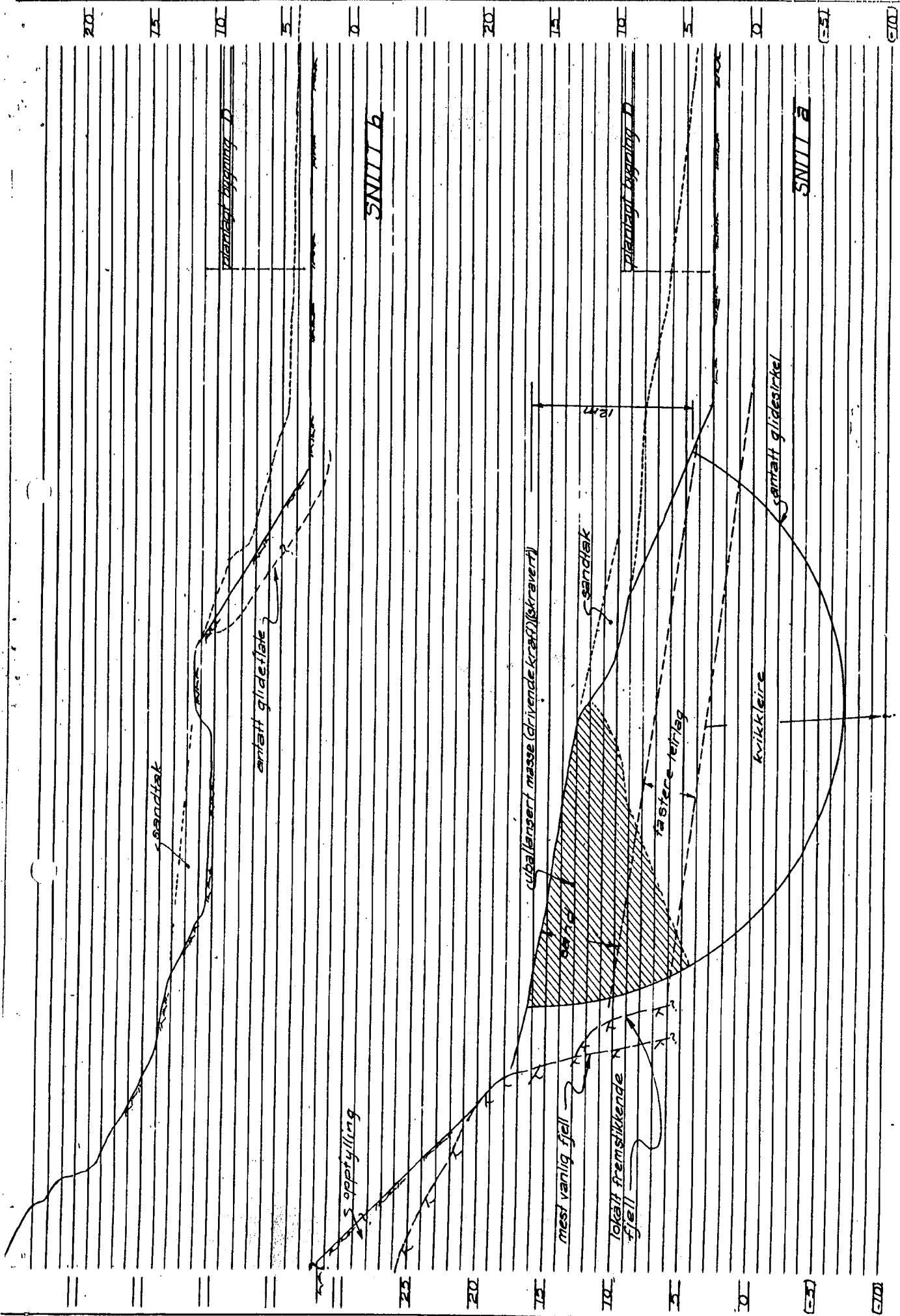
5

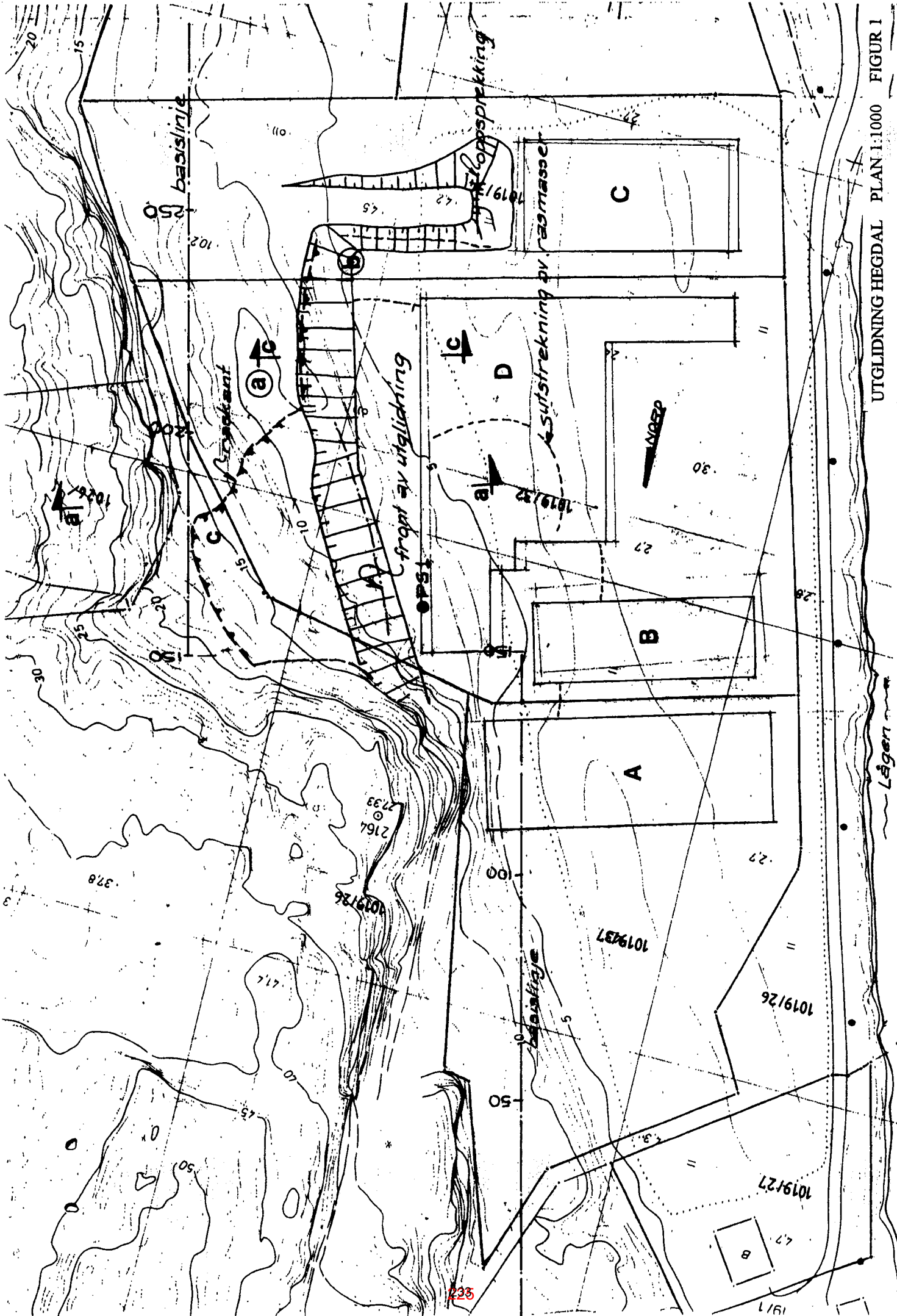


6



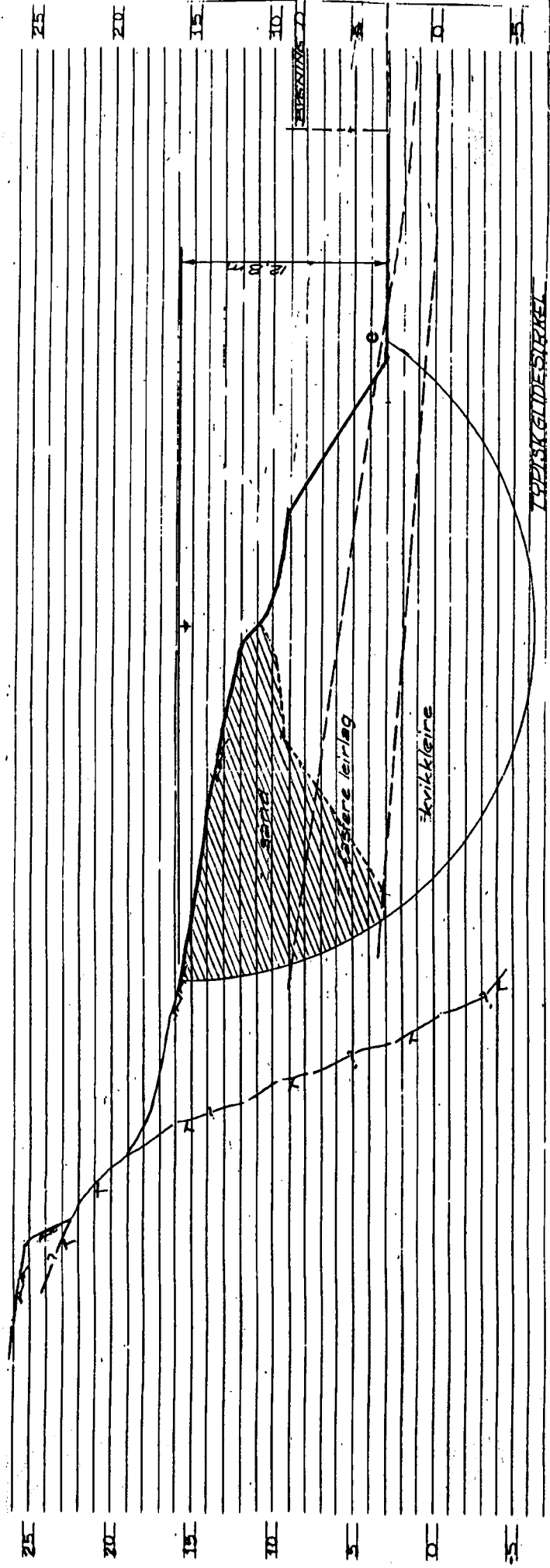
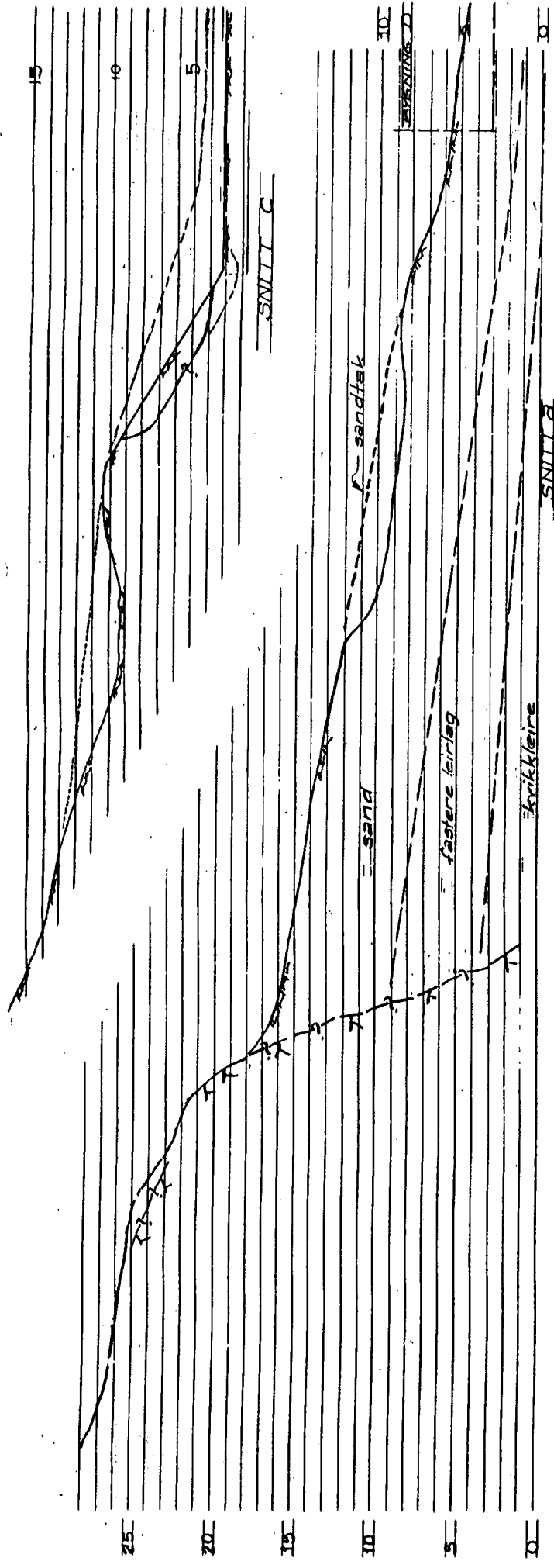
UTGLIDNING HEGDAL FOTOGRAFIER TATT 26 MAI FIGUR 2





UTGLIDNING HEGDAL PLAN 1:1000 FIGUR I

235



TJØSKGLIDESIKTEL



GRUNN-TEKNIKK A-S

ETABLERT 1971

Carl Chr. Gulliksen, M.Sc. (L.U.), D.I.C., B.Sc.

Consul de France à Sandefjord

Rådgivende Ingeniørfirma, MNIF, MNGF, MISSMFE

G/T - (1369)

CCG/bjg

GRUNN-TEKNIKK A-S

Peder Bogens gt. 2a

3215 Sandefjord

Telefon: 33 46 37 70

Telefax: 33 46 37 70

Bank: Kredittkassen

Konto nr: 8272.05.18045

Foretaksregisteret:

NO 921 004 370 MVA

Sandefjord 9.7.1998

Lett-Tak Systemer A/S,
v/Disponent Rolf Døvre,
Hegdal nærings- og industriområde,

3261 LARVIK

Att.: Lars M. Løve.

Kommentarer
ønskes ?

CCG

Vedr.: Ras/utglidning den 14.5.d.å. av skråningen øst-nordøst for igangværemde etablering/bygging av ny driftsbygning for Lett-Tak Systemer A/S på Hegdal. Kommentarer og korreksjoner til siv.ing. Bjørn Strøms geotekniske notat (2) om det inntrufne forhold.

Vi viser til fellesmøte den 17.6.d.å., hvor såvel Lett-Tak A/S som Larvik kommune, Vesta Forsikring, siv.ing. Bjørn Strøm A/S som Grunn-Teknikk A/S v/undertegnede deltok. Likeledes refererer vi til vår løpende kontakt med Dem og Løve, sist den 6.ds., alt i ovenstående forbindelse.

Strøms rapport/notat baserer seg hovedsakelig på antatte forutsetninger samt Grunn-Teknikks faktiske grunnundersøkelsesresultater fra den tilliggende byggetomten i vest- og nedkant av rasområdet.

Utgilidningen har uomtvistelig funnet sted, slik at fasiten om ustabiliteten er kjent. Men, hva som skyldes utgilidningen og hvilke forhold og faktorer som har vært involvert, må være gjenstand for en betydelig mer omfattende vurdering og vilje til å se såvel alternative som kombinasjonsforanledninger til hendelsesforløpet. Det er vitterlig for enkelt å utarbeide en stabilitetsanalyse/bercgning med grunnlag i et kjent svar. Således er hverken omfang/mektighet og sammen-setning, kvalitet og fasthet m.m. av skråningsmassene eller den underliggende



GRUNNUNDERSØKELSER - FUNDAMENTERING - MÅLETEKNIKK

ljellformasjon, konkret kjent. Etter vår oppfatning er det alt for mange antagelser og usikkerhetsmomenter i Strøms stabilitetsanalyse at rapporten tenderer til en kombinasjon av spekulasjon og antatte betenknninger til at en absolutt sannhetsverdi av årsaksforholdet kan fastlåses.

Vi henleder forøvrig i den forbindelse til vårt notat av 26.5.d.å. og tillegg av 17.6.s.å., hvor vi konkluderer med at en kombinasjon av mange, varierende og uheldige omstendigheter og forhold må tilskrives som årsak og foranledning til det inntrufne ras, hvorav de naturlige opprinnelige omstendigheter av vær og grunn/overvann innehar en overveiende avgjørende betydning. M.a.o. en typisk naturskade som man ikke kunne forutse, selv med faktisk grunnlag i områdets historikk og faglig utført anleggsarbeide. Vedrørende det sistnevnte forhold er det viktig å merke seg at i den beskjedne grad som foten av skråningen ble avgravet, ble dette arbeidet utført seksjonsvis og etterfulgt av en stabiliserende sprengstensfylling, inkl. ilagt drens. M.a.o. aktsom hensyn ble tatt til en mulig usikker skråning ved anleggelse/etablering av en motfylling.

Forøvrig berører Strøms rapport flere forhold og antagelser på nabotomtene som kun fra et generelt geoteknisk synspunkt kan være interessante, men som ikke har relevans til utglidningen. Dette gjelder bl.a. utgraving øst for bygning A og en anlagt voll (midlertidig depot av sterkt organisk pregede sandmasser). De av Strøm anførte sprekker i denne vollen, skyldes helt normale bevegelser i kanten av slike fyllinger og har intet med utglidningen å gjøre. Forøvrig er ikke massene nærmest bygningen fjernet.

Ytterligere kommentarer og korreksjon vedrørende bygning A er påkrevet. Mulige overflateras på nordsiden av denne bygning kan ikke sies å ha hatt noen som helst betydning for hovedutglidningen og skråningsmassene ved bygning A og ved plassen nord for bygningen ble først fjernet den 15. mai, Løve kan bekrefte dette. D.v.s. ingen sammenheng foreligger her.

De av Strøm 6 anførte punkter i sin rapport, må punkt 4 og 5 korrigeres. Strøm skriver under punkt 4 at "det er nærliggende å tro at bekken tidligere hadde vesentlig vannføring, og at mye vann nå ledes bort via grøfter og ledninger i industriområdet øst for rasområdet". Dette er galt, bekkeløpet ble først dannet ved kjøring m/skogsmaskiner den gang kommunen overtok området fra grunn-

GRUNN-TEKNIKK A-S

-3-

cier.

Vedrørende punkt 5 anfører Strøm ; "I forbindelse med utgravingen for bygning D kan imidlertid selv en moderat vannmengde ha vært plagsom -----.

I forbindelse med stabilitetsvurderinger burde en ha regnet med grunnvann i terrengnivå uansett tilsig fra infiltrasjonskummen". Det var nettopp det man regnet med og tok forholdsregler mot. Som nevnt tidligere i dette notat, ble det utført seksjonsvis utgraving i foten av skråningen, med påfølgende anlegg av sprengstensfylling inkl. drensledning.

I forbindelse med Strøms kapitel om stabilitetsforhold, har vi følgende kommentarer ;

Det antydes i første avsnitt at skråningen i et valgt profil c, fortsatt er i bevegelse og siger. Dette er ikke tilfelle mener Løve, noe vi kan bekrefte ved vår nylig utførte grunnundersøkelse i dette området.

Forøvrig antyder Strøm at det nærmest generelt har funnet sted såkalt grunne glidninger over hele skråningens utstrekning. Dette oppfatter vi som spekulasjon og en påstand. Men, at det her og der, lokalt har forekommet "kalvinger" kan være tilfelle, dog kun med relevans til utgravingsarbeidet i foten av skråningen.

I hvilken grad vann fra infiltrasjonskummen har hatt betydning for de angivelige grunne glidninger kan vanskelig måles, men at lekkasjevann fra denne har øket tilførsel av grunn- og overvann, er dokumentert ved både den åpne "vannkilde" øverst i skråningen og den pukkbelagte åpne bunn av selve infiltrasjonskummen.

Forøvrig ser vi ikke Strøms behov for en nærmere utredning om de angivelige grunne glidninger i sakens anledning. Det var tross alt en dypere utglidning som fant sted. Likevel anser vi de av Strøms angitte beregningstall for sikkerhetsfaktor som usikre og teoretiske i og med at konkret dokumentasjon om de relevante stedlige forhold ikke er kjent i detalj. Dette blir uansett en subjektiv vurdering og etterberegning.

Vi vil imidlertid imøtegå Strøms oppfatning om at infiltrasjon av overvann eller naturlige variasjoner i grunnvannsnivået ikke har hatt vesentlig betydning for sikkerheten mot en dyp utglidning. Bekreftelsen på dette hevdes å være at utglidning skjedde etter en lang tørr periode.

Dette er å sette saken på hodet. Som alltid i forbindelse med utglidninger og

GRUNN-TEKNIKK A-S

-4-

ras, har naturligvis over- og grunnvannsvariasjoner en avgjørende betydning for at ras og utglidninger finner sted. For det er nettopp da, ved lav grunnvannstand, elve- og havvannstand at de fleste ras finner sted. Dette fordi oppdriften blir redusert og "vektstangen" svinger i gal retning, rent stabilitetsmessig vurdert.

Strøm hevder entydig og absolutt at den eneste årsaken av noen betydning var utgravingen.

Sakskomplekset er imidlertid betydelig mer omfattende og differensiert enn som så, og vi henleder nok engang oppmerksomheten på vår egen utredning om utglidningen og de mange forhold og faktorer som hver for seg og i kombinasjon, utvilsom har hatt betydning for det inntrufne forhold, bl.a. stedlige og naturlige momenter og foranledninger, som derved tilsier og indikerer at det ved en totalvurdering er mer sannsynlig enn ikke, at utglidningen må karakteriseres som en naturskade.

Den utførte utgraving, som Strøm anser som den eneste årsak av noen betydning for utglidningen, er i flg. ham ikke forctatt forskriftsmessig.

Sitat ; "Det dreier seg om feil utforming (prosjektering)".

Dette er en påstand uten belegg i de faktiske forhold som vi ikke kan godta, ei heller ha forståelse for.

Utgravingsarbeidet ble så absolutt utført på en slik måte at skråningsstabiliteten skulle sikres. Prosedyren var som tidligere nevnt i dette notat, følgende ;
Suksessiv utgraving med efterfølgende anlegg av en stabiliserende sprengstensfylling, inkl. ilagt drens.

Forøvrig kjente utbygger og entreprenør til at den ovenforliggende skråning var avlastet ved sand/grustak i en såvidt betydelig størrelsesorden som 1.000 m³, slik at det var et faktisk grunnlag tilstede å anse skråningen som meget stabil.

Avslutningsvis gjentar Strøm sin nærmest absolutte årsaksargumentasjon om at gravingen for bygning D var hovedårsaken til utglidningen. Likevel tillegger han at E-verksgrøften har bidratt i mindre grad, og det samme gjelder infiltrasjonsanlegget.

Årskassammenhengen oppfatter vi imidlertid som betydelig mer kompleks enn som så og vi henleder oppmerksomheten på vår vurdering og tolkning av

GRUNN-TEKNIKK A-S

-5-

hendelses- forløpet, som må sees i en større og mer differensiert sammenheng.

For orden skyld påpekes at det avsnitt som omhandler oppfyllingen(vollen) øst for bygning C er irrelevant og gir kun usikre antydninger i sakens anledning. Forøvrig er ikke vollen ved bygning C fjernet.

Av de tiltak som Strøm anfører som "BØR GJØRES", har området som betegnes som nord for 50 m på basislinjen, intet med den aktuelle sak (utglidning) å gjøre og grunnforholdene kan ikke automatisk regnes som identiske og sammenlignbare med rasområdet. En kontroll av grunn- og stabilitetsforholdene anser vi imidlertid som fornuftig.

Hva angår selve rasområdet mellom 150 og 200, er vi enig med Strøm i at de gjenstående masser mellom glideflaten og fjellet ideelt bør fjernes, eksempelvis ned til kote 10 eller lavere. Det er imidlertid kun beskjedne mengder av slike løsmasser igjen og behovet av et slikt tiltak bør vurderes etter en nærmere inspeksjon, samt i relasjon til den praktiske utførelse.

En mulig avgravning inntil fjellet i nivå kote ca. 3, er i utgangspunktet usikkert og risikabelt og vil neppe kunne anbefales. Hensynet til sikkerheten av den gjenstående skråning i sydkant mellom 200 og 250, er bl.a. avgjørende for dette. Forøvrig er denne skråning grunnundersøkt nylig, og anbefalt avgravet med 2 - 3 m.

Det beskjedne massedepot (benevnt vollen av Strøm) utenfor bygning C, kan vi ikke se noe behov for og fjerne, selv om det er fordelaktig. Separate grunnundersøkelser, for vollen ansees forøvrig unødvendige. For orden skyld opplyses det at vollen ligger på nabotomten og er således ikke relevant i sakens anledning.

Vårt firma v/undertegnede, bistår Lett-Tak videre med de arronderings- og stabiliseringstiltak vi mener er påkrevet, og vi står fortsatt til videre geoteknisk assistanse.


Carl Chr. Gulliksen.

Vedlegg : Kopi av Strøms situasjonsplan.



Mottatt 19 AUG. 1998

GRUNN-TEKNIKK A-S

ETABLERT 1971

Carl Chr. Gulliksen, M.Sc. (L.U.), D.I.C., B.Sc.

Consul de France à Sandefjord

Rådgivende Ingeniørfirma, MNIF, MNGF, MISSMFE

G/T - 1369 tillegg CCG/bjg

GRUNN-TEKNIKK A-S

Peder Bogens gt. 2a

3215 Sandefjord

Telefon: 33 46 37 70

Telefax: 33 46 37 70

Bank: Kreditkassen

Konto nr: 6272.05.18045

Foretaksregisteret:

NO 921 004 370 MVA

Sandefjord 17.8.1998

Lett-Tak Systemer A/S,
v/Disponent Rolf Døyle,
Hegdal nærings- og industriområde,

3161 LARVIK

Att.: Martin Løve.

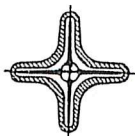
Vedr.: Grunn- og stabilitetsundersøkelse for igjenliggende skråning i sydøst etter utglidningen. Igangværende sikringsarbeider. Geoteknisk kontroll og oppfølging.

Vi viser til Deres henvendelse den 7 ds. v/Martin Løve i ovenstående forbindelse.

Den påfølgende dag foretok vi således en nærmere befaring og inspeksjon inkl. fotografering av de inntil da utførte avgravings- og sikringsarbeider.

Videre gjentok vi inspeksjonen den 13. ds. sammen med Løve etter forutgående kontakt med ham.

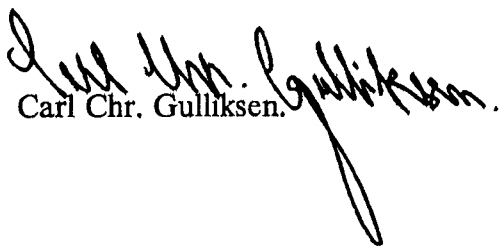
Anleggsarbeidet v/entreprenør Brødrene Tvetter A/S er blitt utført meget profesjonelt i tråd med våre anbefalinger (kfr. vår rapport av 8.7. d.å.). Lokalstabiliteten har således blitt betydelig øket. Men, i tråd med våre boringsresultater (kfr den nevnte rapport) og det etterhvert avdekkede fjell og løsmasser, er det av avgjørende betydning at totalstabiliteten økes og sikres permanent inkl. nordover mot selve rasgruben, Kombinasjonen av meget ujevn og bratt fjellflate såvel i bakkant som i selve den hittil avgravede skråning og

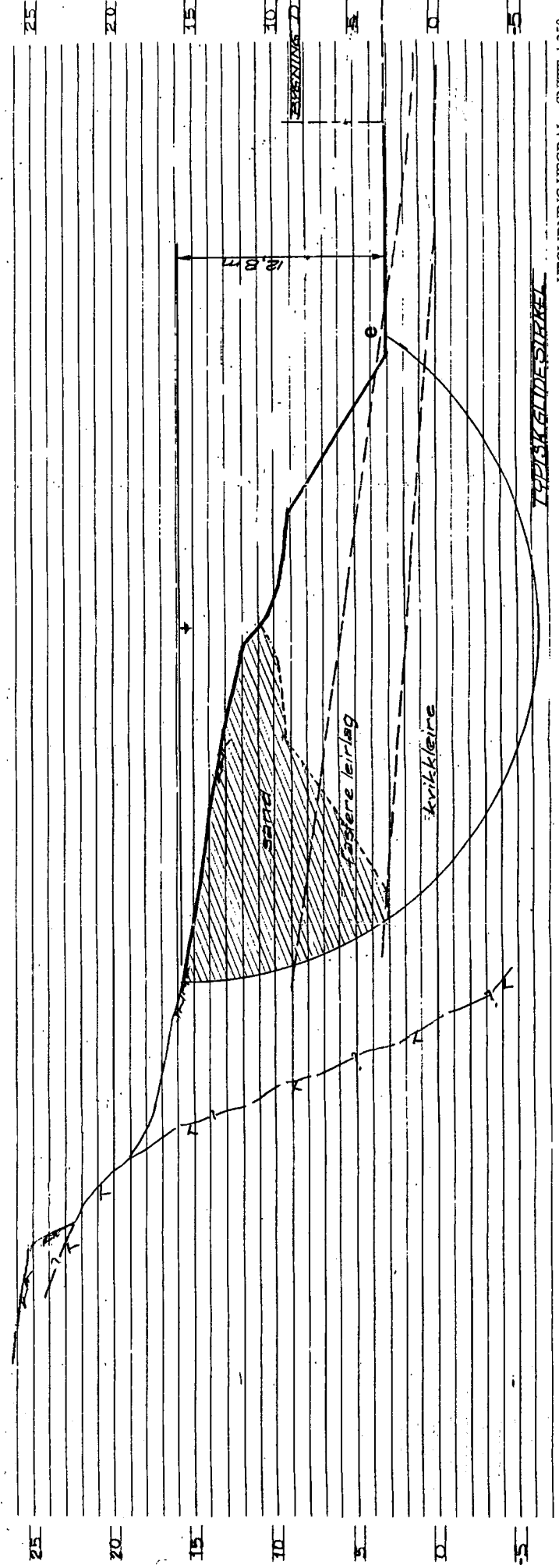
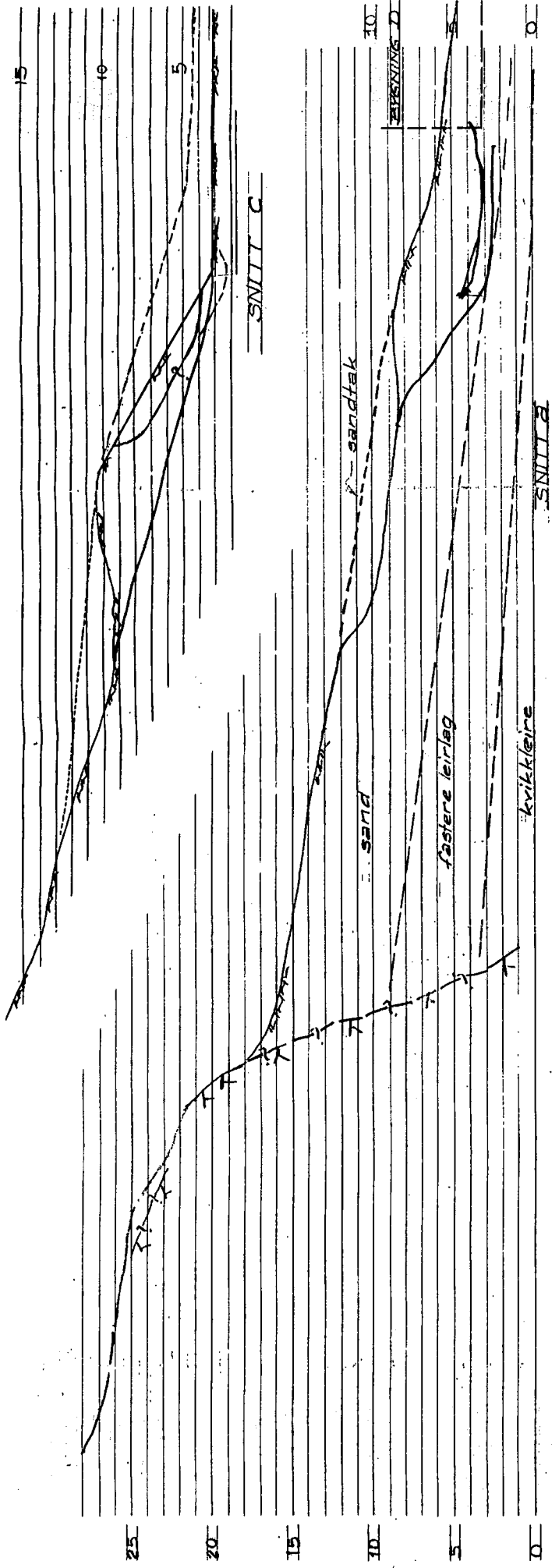


påvisning av meget kvikk leire i skråningsmassene tilsier derfor at samtlige løsmasser må avgraves inntil eksisterende graveplan (ca. kote 3,0) i forkant av skråningen. Derved vil man unngå fremtidige usikkerhetsmomenter og oppnå et for alltid stabilt areal. Det presiseres forøvrig at den anlagte motfyllingsvoll i nedkant først kan fjernes når samtlige skråningsmasser er avgravet. Den allerede avgravede skråningen i sydkant mot nabotomten, må forøvrig i tråd med vår totalløsning av skråningsstabiliteten, utføres slakere, omfanget vil vi ta stilling til underveis.

Forøvrig har Løve og undertegnede inspisert hele den østlige raskant, hvor fjellgrunn kan påvises kontinuerlig også umiddelbart nedenfor den tidligere anlagte fylling på nabotomten (Paulsen) i over- og østkant. Det er kun minimal og lokal massedekning bestående, av skogsjord og sand/grus med større diameter steninnslag som nu blir liggende igjen. Dette i kombinasjon med rot-"armering" representerer derfor ingen stabilitetsmessige konsekvenser.

Vårt engasjement i saken tilsier naturligvis at vi vil følge opp de videre arbeider og kontrollere slutfasen av sikringsarbeidet.


Carl Chr. Gulliksen.



Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Larvik Senterparti er svært opptatt av at trasevalget ødelegger minst mulig dyrka jord.

Det er viktig at Bane Nor setter i verk avbøtende tiltak for å oppnå dette. Det må helt fra start i planarbeidet tas inn punkter som sørger for at Bane Nor fjerner gammelt jernbanespor så raskt som mulig "når siste tog har gått", og at matjord som er fjernet fra trase til ny bane legges ut der den gamle gikk. Det må planlegges for midlertidig deponering av matjord, slik at denne raskt, enkelt og uten å bli forurenset kan legges ut på gammel trase. Det må også planlegges for å dyrke opp nye areal som erstatning for de som mister dyrka areal til ny trase.

For øvrig vises det til vedtak i hovedutvalg for samferdsel og areal i Vestfold fylkeskommune 12.3.19, vedtak i sak 23/19 pkt. 8 og saksutredningen side 20 og 21.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Larvik senterparti v/Sølver Sjulstad

Lågaveien 97 , 3275 Svarstad

E-post: solver@sjulstad.no

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Vedlagt høringsuttalelse fra Ringnes, inklusive vedlegg Brev til Samferdselsministeren og Svar fra Samferdselsministeren.

Med vennlig hilsen,

Siv Grønning
Business Development Manager
Mob +47 4151 3071
siv.gronning@ringnes.no

Ringnes AS
Part of the Carlsberg Group
Thorvald Meyersgate 2, Pb. 7152 Majorstuen
NO-0307 OSLO
Tlf: +47 22 06 95 00
www.ringnes.no

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Ringnes AS
Thorvald Meyersgate 2, Pb. 7152 Majorstuen, 0307 Oslo
E-post: siv.gronning@ringnes.no

Larvik kommune

15/03/19

Høringsinnspill om intercitytogtrasé gjennom Larvik

Det er i Nasjonal transportplan (NTP) vedtatt utbygging av nytt dobbeltspor mellom Tønsberg og Porsgrunn. For Larvik innebærer det at det skal bygges dobbeltspor gjennom byen med en ny sentrumsnær stasjon. De to alternativene som det nå står mellom er *Verningenkorridoren* og *Stålakerkorridoren*, med stasjonsplasseringer i henholdsvis Indre havn og i Kongegata. Etter dagens fremdriftsplan skal kommunestyrene i Sandefjord og Larvik fastsette kommunedelplanen for strekningen mellom Stokke og Larvik i juni 2019.

Begge alternativene til traseer berører Farriskilden, som er kilden til merkevaren Farris og Ringnes' kommersielle virksomhet i Larvik.

Innledningsvis vil vi understreke at Ringnes er meget positive til den overordnede ambisjonen som ligger til grunn i NTP, med utbygging av tognettet i Norge. Vi har som et klart mål å flytte transport bort fra vei til bane der dette er et alternativ. Dersom den pågående InterCity-utbyggingen også åpner dører for godstrafikk på strekningen Larvik til Alnabru, vil vi benytte anledningen til å signalisere at vi er meget positive til å ta i bruk godstog på denne strekningen.

I dette høringsnotatet argumenterer Ringnes AS for at:

- Uavhengig av framtidig trasevalg foreligger en betydelig risiko for forringelse eller ødeleggelse av Farriskildene, med en potensiell kommersiell nedside for Ringnes AS.
- Det må foretas ytterligere forundersøkelser med mål om å identifisere tiltak og implementere tiltak for å redusere risiko for forringelse og ødeleggelse av Farriskilden. Det må også legges opp til en løpende overvåking av kildene før, under og etter byggeperioden.

- For at vi skal være i stand til å opprettholde kommersiell drift i byggeperioden, vil vi understreke viktigheten av at vi må sikres god adkomst for trailere/vogntog til Farrisfabrikken i anleggsperioden og når togtraseen står ferdig.
- Kongegata-alternativet, med stasjon sentralt plassert i sentrum og åpne strekninger ut mot sjøen, fremstår som det beste valget for Larvik.

Farriskilden og Farris som merkevare

Farriskildenes opprinnelse går tilbake til slutten av siste istid. For ca. 10 000 år siden lå Larviksdistriktet under en isbre og havets overflate. Foran isbreen bygde det seg opp en morenerygg, som er det geologiske utgangspunktet for Farriskildene. Det er på denne morenen Bøkeskogen i Larvik ligger i dag. For Larvik er Farris, sammen med Bøkeskogen, byens viktigste identitetsbærer og bysymbol.

Merkevaren Farris er en av Norges sterkeste merkevarer med historie tilbake til 1907. Det vannet som tappes fra Kong Olav Vs kilde i dag er en blanding av mineraler som er dannet for flere tusen år siden, og regnvann som trenger ned i jorden. Hvert år tappes det mellom 40 og 50 millioner liter Farris som distribueres til det norske markedet.

Farrisfabrikken ligger sentralt i Larvik og er arbeidsplass for i overkant av 20 faste ansatte i tillegg til en rekke vikarer gjennom høysesongen.

Potensielle konsekvenser ved forringelse av Farriskilden

Uavhengig av framtidig trasevalg foreligger en betydelig risiko for forringelse eller ødeleggelse av Farriskildene, med en potensiell kommersiell nedside for Ringnes AS. Begge alternativene innebærer betydelige grunnarbeider i umiddelbar nærhet til Farriskilden og/eller område for nydannelse og tilstrømming av grunnvann. Vi har gjennomført en rekke geologiske undersøkelser av grunnen, men ut fra den informasjonen vi besitter har vi ikke forutsetninger for å kunne si at det ene alternativet er mindre risikofyllt enn det andre.

Et inngrep i det sårbare området rundt Farriskildene, vil kunne medføre forurensing, endring av den unike sammensetningen av vannet og i verste fall medføre at kildene forsvinner eller blir permanent ødelagt. Dersom kildene påføres uopprettelig skade vil dette være svært skadelig for merkevaren Farris og få langsiktige konsekvenser med en betydelig kommersiell nedside. Dette ble påpekt overfor daværende samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa – som tok Ringnes' bekymringer på alvor (Brev og tilsvare vedlagt). I sin avslutningskommentar skrev ministeren følgende:

«Før Jernbaneverket kan starte byggingen i Larvik, skal det være gjort undersøkelser og vurderinger som med tilstrekkelig sikkerhet kan si at Farriskildene ikke blir forringet av tiltaket.»

Det er krevende å tallfeste et potensielt fremtidig tap av inntekter som følge av den vurderete risikoen for skader på Farriskildene.

Dersom anleggsarbeider medfører produksjonstans i en periode på flere måneder, eller gjennom en høysesong, vil det påføre oss direkte tap på flere titalls millioner, i tillegg til indirekte tap som følge av svekket markedsposisjon. Bakgrunnen for dette skyldes at Farrisfabrikkens drift er basert på fortløpende produksjon. Det betyr at vi vil gå tom for varer i løpet av dager dersom vi må stanse produksjonen.

Som merkevare er Farris svært følsom både for sviktende leveranse/kapasitet og som et produkt med grunnsolid og usårlig kvalitet. Et inntektstap knyttet til en forringet merkevarekvalitet og svekket markedsposisjon vil derfor langt overgå faktisk tap på grunn av kortsiktig redusert kapasitet.

En permanent ødeleggelse av kilden vil påføre oss et fremtidig inntektpotensial i milliardklassen. For Ringnes er det viktig at prosjektet også tar denne potensielle risikoen med i den økonomiske beregningene og vurderingene som gjennomføres.

Behov for en grundigere risikokartlegging, samt tiltak og overvåking under og etter byggeperioden

Ringnes mener det må foretas ytterligere forundersøkelser med mål om å identifisere tiltak og implementere tiltak for å redusere risiko for forringelse og ødeleggelse av Farriskilden herunder ytterligere forundersøkelser før endelig valg av metoder. Det forventes også at det legges opp til en løpende overvåking av kildene før, under og etter byggeperioden.

Vi er innforstått med at en anleggsperiode vil omfatte blant annet fjerning av fjell, spunting (Kongegata), peling og komprimering. Så langt vi kjenner til, basert på egne erfaringer, er vannkvaliteten i grunnvannsforekomsten og kilden sårbar overfor rystelser. Påvirkning på grunnvannet ved eventuell «kortslutningsstrømmer» langs pelene vil også kunne påvirke vannkvalitet og kapasitet ved endring i trykkforholdene i akviferen. Dette er forhold som må vies særlig oppmerksomhet.

Ringnes har etablert et relativt omfattende system av observasjonsbrønner for registrering av trykkforhold og også evt. grunnvannsvannkvalitet i området oppstrøms kildene. Dette er dype brønner, det vil si kostbare installasjoner, med lang historikk som står i trykkforbindelse med Farriskildene og derfor er vel egnet for overvåking. Observasjonsbrønnene stilles til disposisjon for BaneNor for overvåking av undersøkelser av grunnvannsforholdene i akviferen fram til, under og etter en anleggsperiode.

Ringnes har planer om utbygging av en av dagens observasjonsbrønner (TF 8) til produksjonsbrønn. Vurdering av risikoforhold knyttet til grunnvannsforekomsten og Farriskildene vil også omfatte denne nye kilden. Forhold rundt overføring av kildevann fra TF 8 til dagens produksjonsbygg vil medføres krysning av dagens jernbanetrase og evt. framtidig trase ved valg av Indre Havn-alternativet. Dette er forhold som tas opp som egen sak og som etter vår vurdering burde være greit løsbart.

God adkomst for trailere/vogntog til Farrisfabrikken må sikres både i anleggsperioden og når togtraseen står ferdig

For å opprettholde driften er det avgjørende at adkomsten til Farrisfabrikken sikres – både når togtraseen står ferdig, men også under hele anleggsperioden. For å få råvarer inn og ferdigvarer ut, er transportører i perioder av året avhengig av tilgang til fabrikken hele døgnet. Totalt ankommer ukentlig mellom 40 og 60 trailere/vogntog fabrikken.

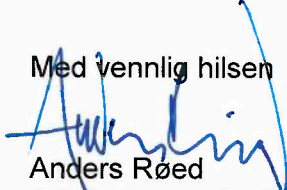
Kongegata-alternativet, med stasjon sentralt plassert i sentrum og åpne strekninger ut mot sjøen, fremstår som det beste valget for Farrisbyen Larvik

Vi ser at det er et betydelig potensial knyttet til å gjøre Farris mer tilgjengelig for publikum både for de som bor i Larvik og for tilreisenede. Som forvalter av et historisk byikon ønsker vi å bli en mer aktiv bidragsyter i byutviklingen. I et slikt perspektiv mener vi derfor at Kongegata-alternativet, med stasjon sentralt plassert i sentrum og åpne strekninger ut mot sjøen, fremstår som det beste valget for Larvik.

Vi understreker imidlertid at vern av Farriskilden er vår førsteprioritet. Overnevnte vurdering hviler derfor på at gjeldende alternativ ikke er i strid med vår hovedinteresser.

Avslutningsvis vil vi benytte anledningen til å uttrykke at vi er tilfreds med dialogen vi har hatt med BaneNor. Ringnes har siden 2012 hatt jevnlig dialog med BaneNor - sist den 11. februar 2019, da representanter fra InterCity-prosjektet i BaneNor redegjorde for de to gjenstående alternativene for Larvik. Vi setter pris på fortsatt tett involvering og god oppfølging i den videre prosessen.

Med vennlig hilsen



Anders Røed
Administrerende direktør
Ringnes AS

Samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa
Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Oslo 9. mars 2012

Foreslått togtrasé gjennom Larvik

Det er i Nasjonal transportplan vedtatt utbygging av nytt dobbeltspor mellom Tønsberg og Porsgrunn. Ringnes er i møte med representanter fra konseptvalgutredningen (KVU) blitt gjort kjent med at det er anbefalt et dobbeltspor under Larvik med ny jernbanestasjon under Larvik torg. I KVU-en fremkommer dette som eneste alternativ for planfasen. Prosjektet har i sin presentasjon overfor Ringnes påpekt to store usikkerhetsmomenter med dette forslaget. Det ene er geologien i området og det andre er hvordan inngrepene kan påvirke Farriskildene. Ringnes er kritiske til at dette verken nevnes i KVU-en eller i rapporten "*VB – miljøverdier og konfliktpotensiale*". Vi stiller oss også meget undrende til at sistnevnte rapport kun bedømmer konfliktpotensialet rundt arealinngrep på strekningen Torp-Farriseidet til "middels", og at Farriskildene ikke trekkes frem i denne vurderingen. Til sammenligning er Farriskildene trukket frem som et særdeles stort risikomoment i forbindelse med E18-utbyggingen i samme område.

Ringnes er sterkt bekymret for Farriskildene. Vi er av den klare oppfatning at Farris-akviferen og geologien i nedslagsfeltet ikke er godt nok kjent og at konsekvensene av en utbygging i dette området kan bli meget alvorlige for kildene.

Et inngrep i det sårbare området rundt Farriskildene, vil kunne medføre forurensing, endring av den unike sammensetningen av vannet og at kildene forsvinner. Dette ville være en nasjonal, regional og lokal ulykke, og må tas på det dypeste alvor.

Farris er et naturlig mineralvann som er dannet under jorden i Larvik. Forandringer etter siste istid for 6000-9000 år siden, skapte forutsetningen for Farrisvannet som tappes og nytes i dag. Ca 60 millioner liter vann strømmer årlig opp fra grunnen. Både trykk og temperatur er konstant og vannet er i dag beskyttet mot enhver fare for forurensing. Derfor er Farris helt naturlig og rent og ingen salter og mineraler er tilsatt.

Boring av en tunnel i fjell og løsmasser hvor kildens vann filtreres mellom de ulike vannførende lagene, kan påvirke både hvordan vannet filtreres og hvilke veier vannet tar. Dette vil igjen kunne forandre vannets kjemiske sammensetning, og dermed endre den unike sammensetningen av salter og mineraler som kjennetegner Farris. Et slikt inngrep vil også kunne medføre at det unike vannet fra kildene forsvinner for alltid, og at Farris - som norsk kulturskatt, bysymbol og viktig lokal arbeidsplass - raseres.

Ringnes registrerer at KVVU-prosjektet i forhold til utbygging av nytt dobbeltspor mellom Torp og Farriseide, akkurat har overlevert sitt forslag til Samferdselsdepartementet. Prosjektet er slik sett i en tidlig fase og det er ikke tatt en beslutning om endelig trasé. Samtidig registrerer vi at arbeidet med dobbeltspor mellom Farriseide og Porsgrunn allerede er startet. Ringnes frykter at sistnevnte vedtatte strekning setter forutsetninger for den videre jernbanetraseen gjennom Larvik, som i neste omgang fremtvinger beslutninger som kan skade Farriskilden. Med Martineåsen som vedtatt referansepunkt, anser vi det som tilnærmet umulig å legge opp til høyhastighetstog og stasjon under torget, uten at det vil kunne skade kildene.

Vi registrerer dessuten med bekymring at Jernbaneverkets representant lokalt er uklar i sin kommunikasjon om konsekvensene av traseen gjennom Larvik. En slik uklarhet skaper usikkerhet om Jernbaneverkets holdning og respekt for problemstillingen og den videre saksgang.

Farris er en nasjonal skatt og en regional og lokal stolthet og identitet som Ringnes forvalter med det største alvor og den største respekt. Ødelegges kilden gjennom inngrep i naturen der tilstrekkelig hensyn ikke tas til kildenes sårbarhet, kan kulturskatten Farris være tapt for alltid. Det kan vi som nasjon ikke risikere.

Vi tillater oss å be Samferdselsministeren om å pålegge de ansvarlige parter en saksgang som er forsvarlig og i tilstrekkelig grad tar hensyn til de sårbare forhold som preger kildene. Vi ber også om en forsikring om at dersom den foreslåtte jernbaneutbyggingen i Larvik blir en realitet, skal det ikke under noen omstendigheter foretas inngrep som kan skade eller ødelegge de verdifulle Farriskildene.

Med vennlig hilsen
RINGNES AS



Jacek Pastuszka
Administrerende direktør

Kopi:

- Larvik kommune, ved ordfører Rune Høiseth, postboks 2020, 3255 Larvik
- Jernbaneverket, ved jernbanedirektør Elisabeth Enger, postboks 4350, 2308 Hamar
- Fylkesmannen i Vestfold, ved fylkesmann Erling Lae, postboks 2076, 3103 Tønsberg
- Fylkesordfører i Vestfold, ved fylkesordfører Per-Eivind Johansen, Svend Foynsgt 9, 3126, Tønsberg
- NHO Vestfold, ved regiondirektør Einar Røsås, Åslyveien 19, 3170 Sem
- LO Larvik & Lardal, ved leder Raymond Martinsen, Brannvaktsgate 23 B, 3256 Larvik



**DET KONGELIGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT**

Statsråden

Ringnes AS
Postboks 7152 Majorstuen
0307 OSLO

Deres ref.

Vår ref.
12/16

Dato
06.06.2012

Foreslått togtrasé gjennom Larvik - henvendelse fra Ringnes AS

Jeg viser til brev av 9. mars og 11. mai 2012 om utviklingen av jernbanen gjennom Larvik.

I vinter mottok Samferdselsdepartementet konseptvalgutredning (KVU) for IC-området, som jernbanen gjennom Larvik er en del av. Utredningen omfatter blant annet anbefalt trase og stasjonsplassering for Larvik. I utredningen understrekes den markedsmessige betydningen av en sentrumsnær stasjonsplassering og det er antydnet en stasjonsplassering under torget i Larvik. En KVU gir imidlertid ikke noen arealmessige bindinger formelt, slik at endelig plassering av stasjonen og traseen gjennom Larvik skal avklares gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven.

Jernbaneverket har påpekt to store usikkerhetsfaktorer for en ny sentrumsnær jernbanestasjon i Larvik. Det ene er geologien i området, det andre er Farriskilden. Vurderingene som er foretatt i KVU-arbeidet er basert på rapporter og utredninger som er utført tidligere; det er ikke gjennomført egne undersøkelser i dette utredningsarbeidet. Jernbaneverket har gitt uttrykk for at de deler oppfatningen om at problemstillingen er svært viktig og komplisert og at den er underkommunisert i utredningen. Jernbaneverket vil revidere rapportene for Vestfoldbanen på dette punktet etter høringsfristens utløp.

Jernbaneverket og Ringnes har siden KVUen ble lagt frem hatt tett kontakt og avholdt flere møter for å diskutere hvilke mulige påvirkninger en ny jernbanetrase og stasjon i Larvik kan ha på Farriskilden. Og den videre utredning og planlegging av jernbanen gjennom Larvik skal gjennomføres i nært samarbeid med Ringnes og med

mål om å finne robuste og sikre løsninger før anleggsarbeidet tar til.

Før Jernbaneverket kan starte byggingen i Larvik, skal det være gjort undersøkelser og vurderinger som med tilstrekkelig sikkerhet kan si at Farriskilden ikke blir forringet av tiltaket. Ringnes vil få full tilgang til alle resultater underveis, og være med når konklusjonen om plassering av trasé og stasjon skal fattes.

Med hilsen



Magnhild Meltveit Kleppa

Larvik Kommune

Dato: 12.03.2019

Høringsuttalelse Kommunedelplan Larvik dobbeltspor Stokke - Larvik

Arkivsak id: 18/18573

PlanID: 201825

Høringsuttalelse fra Hegdalsringen 19-1 AS som direkte berørt part i forbindelse med forslag til trasé for dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik.

FRA

Hegdalsringen 19-1 AS

Eier av eiendommen Hegdalsingen 19 Gbnr 1026/235 og 1026/183.

c/o Trollborg Invest AS PB 76. 3251 Larvik

Kontaktperson: Finn Erik Røed (styreleder)

E post: finnerik@roed.no

Mobil: +47 91305161

Leietaker: Alfa Tre AS som har leiet hele eiendommen (1026/235) med bygningsmasse siden 1998.

I forslaget som i dag foreligger for traseen til nytt dobbeltspor/trase over Hegdal industriområde, berøres sørøstre hjørne av tomten. I tillegg er store deler av tomten avsatt til anleggsområdet.

Leietageren Alfa Tre as benytter hele eiendommen med bygningsmasse.

Firmaet har i dag 28 fast ansatte ved avdelingen i Larvik og sysselsetter flere på deltid i høysesong. Bedriften driver prosjektering og produksjon av takstoler, prekutt vegger, bjelkelag og andre trekonstruksjoner. Alfa Tre er i god vekst og de siste 3 årene har vi bygget ut 2 ganger for å tilfredsstille vekst og effektivitet hos leietager. Produksjonslinjen legger beslag på hele eiendommen fra nord til syd. De mater råmaterialer inn fra nord og ferdigvarer ut på sydsiden. Pga av lengden på takstoler og modulkonstruksjoner er de avhengig av hele tomtens lengde i nord-syd retningen. Se vedlagt kartskisse.

Konsekvenser ny trase for Hegdalsringen 19:

- Eiendommen har ingen arealer å avgi uten at det medfører store driftsproblemer og driftsstans hos leietager. Dette gjelder også i anleggsperioden.
- Vi må ha forutsigbarhet i forhold til de bygningsmessige utvidelser som må gjøres for å møte leietagers krav til vekst og effektivisering.
- Vi trenger avklaring så raskt som mulig slik at skadevirkninger av ny jernbane minimeres og slik at det vil være mulig å foreta en relokalisering uten skadevirkninger for leietagers virksomhet og arbeidsplasser.

Vi håper på en positiv dialog rundt disse utfordringene slik at vi kan komme til gode løsninger.

Mvh

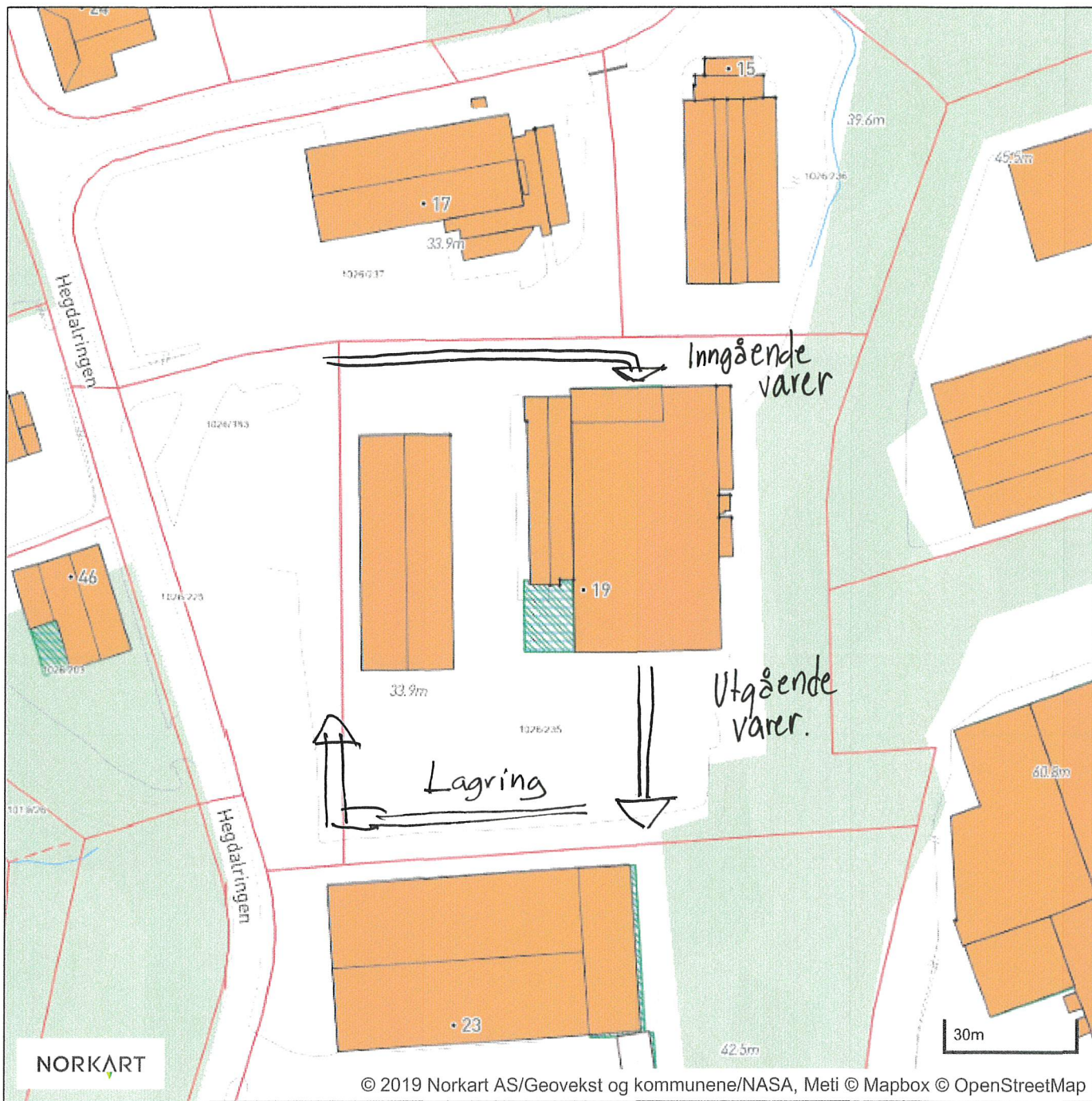
Hegdalsringen 19-1 AS



Finn Erik Røed

Vedlegg 1: kartskisse

Larvik kommune



Weta Eiendom AS
Kongegt.16
3256 Larvik

Larvik kommune
Pb. 2020
3255 Larvik

Larvik 110319

Høringsuttalelse kommunedelplan jernbanen Stokke -Larvik, arkivsaks id: 18/18573.

Som representanter fra Weta Eiendom AS og Larvik Fysioterapi AS er vi blitt spurt om en uttalelse vedr. ny jernbanetrasse gjennom Larvik kommune.

Av de foreslåtte korridorene gjennom bysentrum mener vi at det er to dårlige alternativer å velge mellom.

Vi er enige om at Larvik Kommune burde fått grundig utredet et tredje alternativ som ikke berører bykjernen i den grad som de foreslåtte korridorer vil gjøre.

Av de foreslåtte mener vi Indre Havn er det gunstigste av følgende grunner:

- Unngå rasering av bysentrum i en 6-8 år periode, noe vi heller ikke har noen tro på vil fremme sentrumshandel og byutvikling på sikt. Bortsett fra Oslo S kan vi ikke se at det har vært tilfelle andre steder.

-Trafikkavvikling til og fra en stasjon i Kongegata fra resten av kommunen synes vanskelig. Ikke alle kan gå eller sykle til stasjonen...

- Fare for store setningsskader på nabobebyggelse under anleggsperioden, vårt bygg inkludert.

- For Weta Eiendom sin del vil man trolig måtte stenge lokaler i deler av anleggsperioden som igjen vil medføre tap av leieinntekter samtidig med løpende drifts og fellesutgifter i Sameiet Torggården

- For de 6 medarbeidere i Larvik Fysioterapi AS vil man måtte flytte driften til andre lokaler i anleggsperioden med de økte utgifter det måtte medføre i forbindelse med opprigging i nye lokaler, flytting av utstyr og inventar, parkeringsutfordringer osv. og evt dekning av leie i opprinnelige lokaler.

- Vi regner det som selvsagt at disse ekstra påløpende utgifter vil bli kompensert i sin helhet fra Bane Nor/ utbygger.

- Oppsummert er samtlige medarbeidere i Larvik Fysioterapi AS og eiere av Weta Eiendom enige i at av de to foreslåtte alternativer, mener vi Indre Havn er den minst uheldige løsningen. Et tredje alternativ burde utredes på nytt og langt grundigere, og primært mener vi Bergeløkka burde være det foretrukne alternativ her.

hilsen

Weta Eiendom AS og Larvik Fysioterapi AS ved

Olav Aure

Bernt Waale

Hilde Eskedal



Larvik kommune

Ref.: 19/5331
Arkivsaks id: 18/18573

Advokater i kontorfelleskap

Steinar Sørli (H)
Roger Berglie
Bjørn Trygve Nilsen (H)
Anders Villum
Håvard Wiig Andersen
Ståle Lund Johansen
Anne L. Heimdahl
Silje Sørli Holhjem, advokatfullmektig

Medlemmer i Advokatforeningen

Larvik, 13.03.2019

**KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutredning FOR NYTT DOBBELTSPOR
FOR JERNBANEN, STOKKE – LARVIK: MERKNADER**

Jeg viser til Larvik kommunes invitasjon til å komme med innspill i forbindelse med ovennevnte planarbeid.

Eiendomsselskapet Bryggerikvartalet AS er eier av eiendommen gnr. 3020, bnr. 981 i Larvik, hvor man driver kjøpesenteret AMFI Larvik. I tillegg kommer leieforhold med NAV og Voksenopplæringen. I butikkene i kjøpesenteret er det 180 ansatte, i NAV 110 ansatte og i voksenopplæringen 20 ansatte, i tillegg til elevene (90).

Det fremgår av planene som er presentert av Bane NOR, at den nye jernbanetraséen vil berøre eiendommen når det gjelder Kongegataalternativet. I hvilken grad eiendommen blir berørt fremgår ikke av planene, men forhåpentlig blir det direkte inngrepet i eiendommen begrenset. Eiendomsselskapet Bryggerikvartalet AS er av den grunn mest bekymret for utviklingen av området i og rundt Larvik sentrum forut for anleggsperioden, tiden under anleggsperioden, og for så vidt også tiden etter at den nye jernbanetraséen er ferdigstilt.

Det synes å være et politisk overordnet mål, både nasjonalt og lokalt, å ta var på og utvikle sentrum i byer. AMFI Larvik er en viktig brikke for å kunne realisere en slik målsetting for Larvik by. Det er derfor viktig at den valgte traséen ikke hundrer dagens kjøpesenterdrift og parkeringsmuligheter, men heller legger til rette for en ut en videre utvikling av kjøpesenteret og sikre et levende bysentrum.

AMFI Larvik er det eneste kjøpesenteret i Larvik sentrum. Bekymringen gjelder faren for at kjøpesenteret, og Larvik sentrum for øvrig, blir svekket som et handelssentrum både på kortere og lengre sikt. En slik utvikling vil i tilfelle berøre mange ansatte som har sin arbeidsplass i eiendommen, og det skaper en usikkerhet for mange mennesker.

Eiendomsselskapet AS er følgelig opptatt av at traséen blir lagt slik at den i minst mulig grad berører eiendommen som et handelssentrum. Viktigst vil det kanskje være at man planlegger anleggsperioden slik at kjøpesenteret kan fungere tilnærmet normalt, og at man i anleggsperioden klarer å opprettholde tilkomst og forhold for publikum som ikke medfører betydelige endringer i folks handlevaner. En endring i folks handlevaner vil lett kunne medføre en svekkelse av kjøpesenteret og for så vidt Larvik sentrum, og det vil være vanskelig å gjenopprette den posisjon eller markedsandel som man har i dag.

Med hilsen



Steinar Sørli
sorlie@larvikadvokatene.no

LARVIK KOMMUNE

Areal og teknikk

Arealplan

PlanID: 201825

ArkivsaksID: 18/18573

Larvik, 13. mars 2019

HØRINGSUTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR NYTT DOBBELTSPOR FOR JERNBANEN PÅ STREKNINGEN STOKKE - LARVIK

Vi viser til ovennevnte sak lagt ut til offentlig ettersyn. Næringsforeningen har vært i befatning med denne saken nå i ca 5 år, og jobbet for å få den fram til vedtaksfasen. Dette er en stor og viktig sak for kommunen og byen, og vi ser fram til en realisering av prosjektet så raskt som mulig.

Som grunnlag for vår høringsuttalelse har vi konsultert CityPlan for en faglig gjennomgang av sakens dokumenter. Vi har hatt medlemsmøter med innlegg fra berørte bedrifter og andre som har belyst saken, og vi har hatt møter med steinindustrien, Hegdal-bedriftene og sentrumsaktørene/Larvik By as.

Vår uttalelse tar utgangspunkt i følgende innretning:

- * Oppsummering av de viktigste forholdene knyttet til næringsmessige forhold med bakgrunn i Bane NOR sine utredninger
- * Oppsummering av mulighetsanalysen for sentrums- og næringsutvikling og stasjonens betydning for verdiskaping
- * Samlet vurdering av næringsmessige forhold

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet

InterCity vil ha stor betydning for Larvik gjennom å knytte kommunen sammen med de andre byene i Vestfold og Telemark til et felles bolig- og arbeidsmarked. Vi vurderer det som vesentlig at det ikke blir forsinkelser i utbyggingen slik at Larvik får et vesentlig dårligere togtilbud enn de andre byene innenfor det regionale bolig- og arbeidsmarkedet.

Verdisettingen av reisetid gir store samfunnsøkonomiske gevinster i beregningene. Det bør legges vekt på en linje og stasjonslokalisering som gir kort reisetid og mange boliger og arbeidsplasser innenfor gangavstand fra stasjonen.

Forskjellen mellom de to hovedalternativene (Indre havn høy og Kongegt høy) er i praksis om lag kr 200 mill. Dette er et relativt lite beløp sett i forhold til totale investeringskostnader på kr 4-5 mrd for ny stasjon + nærmere kr 4 mrd for strekningen mot Sandefjord.

Det grove regnestykket som ligger til grunn er:

- Investeringskostnader: Alternativ Indre havn høy koster ca kr 4,2 mrd mens Kongegt høy koster ca kr 5 mrd. Kongegt er altså i utgangspunktet ca kr 800 mill dyrere.
- Beregnet nytte: Kongegt høy har ca kr 200 mill mer nytte (raskere reisetider) enn Indre havn høy. Denne nytten øker med ytterligere ca kr 300 mill når Grenlandsbanen tas med i regnestykket (total reisetidsnytte endres ytterligere). Indre havn høy må i byggeperioden kjøre buss for tog for ca kr 100 mill mer enn Kongegt høy. Til sammen utgjør dette 200+300+100= kr 600 mill i beregnet nytteverdi i Kongegt høys favør.

- Kongegt høy har altså ca kr 800 mill høyere investeringskostnad, men samtidig kr 600 mill høyere nytteverdi. Differansen blir ca kr 200 mill for et stasjonsprosjekt som koster i størrelsesorden kr 4-5 mrd. (evt nærmere kr 8-9 mrd dersom strekningen mot S fj regnes med).

Vårt innspill

Differansen mellom de to alternativene er liten når det tas hensyn til nytteberegningene. De samfunnsøkonomiske beregningsmodellene klarer ikke å ta opp i seg nytten av den økte fortettingen som attraktiviteten til en ny jernbanestasjon innebærer. Dette burde vært vurdert i utredningen av delutredningen "andre samfunnsmessige virkninger".

Potensiale for næringsutvikling

Vurderingene som Bane NOR så langt har gjort for potensialet for utbygging i en radius på 500 meter fra stasjonene viser at Kongegt har et vesentlig høyere utbyggingspotensial for arbeidsplasser fram mot 2040 (4000 mot 1500 i Indre havn) og boliger (6-7000 mot 2-2800 i Indre havn).

Bane NOR har ikke gjort vurderinger av potensialet for annen næringsutvikling, eller vurdert virkninger eller endrede rammebetingelser for eksisterende bedrifter.

Bane NORs vurdering bygger på dagens fordeling av boliger og arbeidsplasser i sentrum. Det er et stort arealmessig potensiale for fortetting, men den lokale mostanden mot endringer kan gjøre mange av arealene vanskelig å utnytte. Dette er også påpekt i rådmannens innstilling til kommunestyret. Transformasjonspotensialet i tilknytning til stasjonsalternativet i Kongegata er vurdert som 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. Dette vil ha stor betydning for mulighetene i den videre byutviklingen i Larvik.

En stasjon ved Indre havn vurderes av Bane NOR likevel 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.

Rådmannens kommentar til Bane NORs utredninger er at en ny InterCity forbindelse og jernbanestasjon vil være en katalysator for vekst og utvikling i Larvik, men at det er avgjørende å sikre at en ny stasjon i størst mulig grad tilrettelegger for økte investeringer i eiendomsutvikling, vekst i antall arbeidsplasser og et økonomisk bærekraftig grunnlag for drive næringsvirksomhet i sentrum. Samlet sett vil en stasjon og økte investeringer og næringsvirksomhet gi en positiv effekt på nærings- og bo-attraktivitet i kommunen. Vi støtter dette.

Kommunen er opptatt av hvordan stasjonsalternativene påvirker sentrumsstrukturen og påpeker at stasjonsalternativene må vurderes ut fra hva som gir størst gevinst med tanke på sentrumsutvikling/styrking av dagens sentrum. Bane NOR lager en plan som avgrenses til jernbanen. Det betyr at kommunen må avklare arealbruken i omkringliggende områder, enten alene eller sammen med private utbyggere.

Vi støtter også rådmannens antakelser om at flere kontorbaserte virksomheter ville lokalisert seg i sentrum dersom forholdene hadde ligget bedre til rette for det, og mener at en jernbanestasjon kan være et viktig virkemiddel for utbygging av næringsseiendom. Hvis private utbyggere skal stå for avklaring av arealbruken kan det bli en demper på investeringslysten. Rådmannen påpeker også dette indirekte i sitt saksframlegg:

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.»

Vårt innspill

Vår vurdering er at Bane NOR ikke har vurdert de lokale oppfatningene av Indre havn og interessene (og konfliktene) knyttet til bebyggelsesstruktur i dette området. Utbyggingen som er vist i mulighetsstudiene har en langt høyere tetthet og en bygningsutforming som bryter med tidligere bebyggelse i sentrum. Bane NORs vurdering av de visuelle og funksjonelle virkningene av Indre havn-alternativet er gjort med utgangspunkt i en situasjon hvor arealet er bebygget. Det kan ikke tas for gitt at befolkningen og politikerne i Larvik ønsker og vil tillate en så høy utnyttelse som Bane NORs vurderinger er basert på.

En ny stasjon skaper ikke i seg selv mulighet for næringsutvikling. Ettersom Larvik allerede har en jernbanestasjon er det ikke stasjonen i seg selv som skaper etterspørsel etter kontorlokaliseringer, men snarere det utvidete bolig- og arbeidsmarkedet som oppstår når InterCity er ferdig utbygget. Et vilkår for en slik utvikling er at arealbruken innenfor jernbanestasjonens influensområde er avklart. Det vil kreves kommunale og private planer som avklarer arealbruken, og som legger opp til en lokalisering og utnyttelsesgrad som skaper investeringsvilje.

Potensialet for næringsutvikling må ses i sammenheng med nåværende næringsarealer som beslaglegges og potensialet for etablering av nye næringsarealer og eventuelle konflikter knyttet til dem. I tillegg må endrede forutsetninger for eksisterende næringsarealer som berøres vurderes. Å flytte en bedrift vil være en betydelig kostnad hvor erstatningen som utbetales antagelig ikke dekker alle de ulempene som bedriften får ved å flytte. Dette er en utfordring.

Ny jernbanetrasé kan også gi muligheter for næringsutvikling på nye arealer, i tillegg til at en forbedret jernbaneforbindelse gir Larvik høyere attraktivitet enn i dag. Økt tilgjengelighet og attraktivitet må imidlertid vurderes opp mot større konkurranse fra nabokommunene når reisetiden til og fra dem forkortes. Konkurransforholdet bedrifter som dekker et lokalt marked har i dag vil bli forskjøvet når reisetiden nord- og sørover forkortes. Kortere reisetid med jernbanen gjør det mulig å tiltrekke seg arbeidskraft fra et større område, men det skaper også en større konkurranse om lokal arbeidskraft fordi arbeidsmarkedet blir større.

For Larvik er også spørsmålet om veksten fremover vil være avhengig av om bedriftene som har nytte av en ny jernbanestasjon for å skaffe seg nødvendig arbeidskraft betjener et lokalt eller et regionalt marked. Med den lave befolkningsveksten og økt konkurranse fra nærliggende byer vil det være lav vekst for bedrifter som betjener det lokale markedet. For bedrifter som opererer i et regionalt (eller nasjonalt/internasjonalt) marked vil et større bolig- og arbeidsmarked gi både større muligheter og mer konkurranse om arbeidskraften. For slike bedrifter vil Larviks attraktivitet som bolig- og arbeidssted bli viktig.

Steinindustrien

Det er en betydelig uenighet mellom Bane NOR og regiongeolog Sven Dalgren/steinindustrien om konsekvensene knyttet til denne. Bane NOR mener Stålaker-korridorene (øst og vest) vil gi små konsekvenser for uttak av Larvikitt mens konsekvensene kan bli betydelige i Verningen-korridoren. Regiongeologen mener derimot at det vil bli betydelige konsekvenser i Stålaker-korridoren og få konsekvenser i Verningen-korridoren.

Steinindustrien er omtalt under delutredning naturressurser, men er ikke omtalt i utredningen av "Andre samfunnmessige konsekvenser" hvor både lokale og regionale virkninger, netto ringvirkninger og fordelingsvirkninger er vurdert.

Vårt innspill

Det er en vesentlig svakhet i vurderingen av de samfunnsmessige konsekvensene mht arbeidsplasser og ringvirkninger for steinindustrien og konsekvenser direkte knyttet til uttak av Larvikitt ikke er omtalt i et næringsperspektiv.

Hegdal industriområde

Begge de utredete korridorene berører Hegdal industriområde. Vervingen-korridoren vil beslaglegge den nordre delen av industriområdet, men vil ha mer begrenset virkning for transportsystemet for de bedriftene som ikke berøres. Stålaker-korridorene vil beslaglegge større arealer, og vil påvirke vegsystemet i hele den nordre delen av industriområdet. Hvordan den konkrete påvirkningen vil bli, må illustreres og diskuteres med de berørte når det foreligger et konkret forslag til utforming av traséen.

Vårt innspill

Stålaker-korridoren har klart størst negative konsekvenser for dagens næringsaktører på Hegdal. Det bør, som en del av konsekvensutredningen, vurderes avbøtende tiltak for de bedriftene som rammes direkte, og for de som får endre betingelser på grunn av endringer i transportsystemet m.m.

Metodebruk i konsekvensutredningen

Næringslivets interesser kommer frem i to av delutredningene Bane NOR har utarbeidet: "Naturressurser" og "Andre samfunnsmessige virkninger".

Utredningen "naturressurser" tar med Larvikitt-ressursene. Alle arealer som har Larvikitt-ressurser er gitt svært høy verdi i utredningen og konsekvensgraden er vurdert ut fra antall dekar av areal som berøres. Arealene som berøres er gitt høyeste verdi i konsekvensutredningen.

Ulempene for Larvikitt-industrien er ikke tatt med i konsekvensvurderingen, og det er en uenighet mellom Bane NOR og regiongeologen om hvilke områder som vil ha ulemper av en fremtidig jernbanetrasé. Regiongeologens vurdering er at Vervingen-korridoren ikke vil føre til nevneverdige ulemper for fremtidig drift, mens Stålaker-korridoren vil føre til betydelige ulemper for driften. Bane NOR er av motsatt oppfatning. Kostnader forbundet med grunnerverv og erstatning til driver, vil kunne endre kostnadsbildet betydelig. I tillegg kommer tap av arbeidsplasser og ringvirkninger for distriktets øvrige næringsliv som leverandører til steinindustrien og øvrige berørte i Hegdal-området.

Vårt innspill

For steinindustrien og den etablerte industrien i Hegdal-området vil valg av Vervingen-korridoren være en betydelig lettelse, og begrense usikkerheten for fremtiden. Investeringer i nødvendige ut-/ombygginger, fornyelse av leieavtaler m.v. i perioden fram mot byggestart, vil være en stor utfordring for opprettholdelse av virksomheten i området. Hvor de virksomhetene som blir direkte berørt av Stålaker-korridor øst vil re-lokalisere seg er også høyst usikkert. Her kan mange arbeidsplasser bli borte for Larviks del. Mange av virksomhetene i området er svært transportintensive, og vil i en evt byggeperiode bli sterkt påvirket av anleggsområdet og anleggstrafikk. Dette kan være kritisk for flere enn de direkte berørte.

Referansealternativ

Bane NOR legger til grunn et referansealternativ som inneholder dagens jernbane som en barriere. Dette gir en metodisk utfordring til fordel for Indre havn alternativet. Indre havn alternativet gir en ny barriere 10 meter over bakken i indre havn som sammenliknes med dagens bane som barriere på bakkenivå – altså en forbedring ift nullalternativet/referansealternativet. Dersom referansealternativet var uten en barriere i indre havn, ville ny stasjon i Indre havn tilføre en ny barriere og dermed kommet dårligere ut metodisk. Metoden som brukes favoriserer Indre havn-alternativet.

Andre samfunnsmessige konsekvenser

Virkninger for andre næringsinteresser enn de knyttet til naturressurser vil normalt bli omtalt i delutredningen om "Andre samfunnsmessige konsekvenser". Denne fagutredningen omfatter tre undertema: Lokale og regionale virkninger, netto ringvirkninger og fordelingsvirkninger. Vurdering av andre samfunnsmessige virkninger skal synliggjøre 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.

Innholdet i delutredningen er definert svært smalt i Bane NORs konsekvensutredning. De lokale virkningene omfatter følgende forhold:

«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.»

De regionale virkningene er gitt følgende avgrensning:

«Regionale virkninger handler om å synliggjøre hvilke muligheter og barrierer for regional utvikling som følger av tiltaket som utredes. En overordnet problemstilling er da hvilken betydning en forbedring i togtilbud og redusert reisetid med tog mellom byene Skien, Larvik, Sandefjord og 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.»

Virkninger som følge av arealbeslag og endret vegsystem i eksisterende næringsområder er ikke nevnt, og virkningene for bedriftene som berøres direkte eller indirekte på Hegdal og andre steder omfattes dermed ikke i konsekvensutredningen.

Netto ringvirkninger er nettovirkninger som ikke inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Det omfatter produktivetsgevinster i næringsliv og offentlig virksomhet og tilgang på spesialisert arbeidskraft. Netto ringvirkninger er vurdert gjennom kortere reisetider fordi det forventes å gi økt arbeidstilbud og yrkesdeltakelse og andre samfunnsøkonomiske gevinster. Bane NOR argumenterer med at de ulike korridorene gir marginale forskjeller i reisetid, og dermed små forskjeller i potensialet for netto ringvirkninger mellom alternative stasjonslokaliseringer i byene.

Når netto ringvirkninger kun vurderes ift. kortere reisetid med tog blir det liten forskjell mellom alternativene. De negative virkningene for eksisterende virksomheter som berøres burde vært inkludert i vurderingen, selv om de økonomiske virkningene inngår i de prissatte virkningene av tiltaket. I rapporten om prissatte virkninger (pkt. 4.2.3) uttaler Bane NOR:

Det er lagt til grunn at antall arbeidsplasser øker i takt med befolkningsutviklingen, og at geografisk fordeling av arbeidsplassene ikke endres. Dette innebærer at det ikke er tatt hensyn til virkninger av et potensielt næringsområde ved Torp øst eller andre mulige strukturelle endringer i arbeidsmarkedet.

Endrede økonomiske betingelser for eksisterende virksomheter er dermed ikke vurdert i konsekvensutredningen. Om fordelingsvirkninger skriver Bane NOR:

Det er i utredningen av andre samfunnsmessige virkninger ikke konkludert med fordelingsvirkninger av en slik betydning at de bør beskrives ytterligere. Virkninger for sentrumsutvikling i stasjonsbyene som følger av ulike alternativer for stasjonslokalisering er beskrevet under lokale og regionale virkninger.

Konsekvensene lokalt ved at næringsarealer beslaglegges og bedriftene må flytte - enten innenfor kommunen eller til andre kommuner - er ikke beskrevet.

Vårt innspill

1. Virkninger som følge av arealbeslag og endret vegsystem i eksisterende næringsområder omfattes ikke av utredningen og bør belyses.
2. Virkningene for bedriftene som berøres direkte eller indirekte på Hegdal og andre steder omfattes ikke i konsekvensutredningen og bør belyses.
3. Endrede økonomiske betingelser for eksisterende virksomheter er ikke vurdert i konsekvensutredningen og bør belyses.
4. Konsekvensene lokalt ved at næringsarealer beslaglegges og bedriftene må flytte - enten innenfor kommunen eller til andre kommuner - er ikke beskrevet og bør belyses.

Det er behov for å supplere utredningen med disse temaene som har næringsmessig betydning.

Mulighetsanalysen

Indre havn

Hovedstrategien i forslaget er at Larvik bør satse på å utvikle seg til en attraktiv boligby. Larviks beliggenhet sentralt i regionen og med fantastiske natur- og landskapskvaliteter gir Larvik de beste forutsetninger for å være et godt sted å bo. Med en forestående utvikling av havnefronten vil attraktiviteten øke. For å imøtekomme kommunens mål om at flere av innbyggerne skal ha høyere utdanning og faglig kompetanse er en nødt til å se på strategier og virkemidler for å oppnå dette. Vi tror at dersom en skal tiltrekke seg disse hodene må man satse på å gjøre det attraktivt å bo sentralt i byen. Yngre mennesker med høyere utdanningsnivå ønsker i økende grad å bosette seg sentralt med kort vei til det meste. I de store byene går dette gjerne på bekostning av plass og private utearealer, i Larvik er det fullt mulig å få til begge deler. Det er vesentlig å gjøre det attraktivt for småbarnsfamiliene sentralt i byen. Der barn trives, trives de fleste.

Boligtilbudet vil kunne tiltrekke seg framtidige arbeidstakere som vil velge å bosette seg i Larvik. De bosatte vil kunne utgjøre et attraktivt arbeidstakermarked som kan tiltrekke seg virksomheter og gi flere arbeidsplasser til Larvik på sikt.

Vårt innspill

Boligbystrategien kan generelt sett være en god delstrategi, men alternativet legger til grunn en svært høy utnyttelse med stor bebyggelse i Indre havn samtidig som jernbanen vil være en visuell barriere.

Kongegata

Her tar mulighetsstudien utgangspunkt i oppfatningen om at spørsmålet om jernbane- og stasjonsplassering vil være helt avgjørende for Larviks framtid. En stasjon i sentrum vil vitalisere hele den sentrale byen i Larvik og frigjøre et unikt utviklingspotensial langs havnefronten. Stasjonsløsningen i Indre havn innebærer en høy, bred bro som skiller byen fra sjøen.

Vårt innspill

Alternativet innebærer en transformasjonsmulighet og revitalisering for det historiske sentrum rundt torget med en blanding av eksisterende og ny næringsvirksomhet. Bane NOR viser at Kongegata har et vesentlig større utbyggingspotensial rundt ny stasjon for både arbeidsplasser og boliger. Samtidig vil indre havn frigjøres og kan utvikles over tid. Utbyggingen innebærer en stor utfordring for berørte næringsdrivende og beboere som må flytte, og som det må settes i verk tiltak for å ivareta før, under og etter bygging.

Samlet vurdering

Det viktigste for Larviks videre by- og næringsutvikling er, etter vår vurdering, å stå samlet om ett av de to hovedalternativene til ny stasjon for Larvik. Lokal uenighet vil være ødeleggende for framdrift og prosess, og kunne føre til statlig nedprioritering eller overstyring. Begge alternativer gir gode muligheter for god oppkobling til et regionalt bo- og arbeidsmarked på en effektiv og miljøvennlig måte og med stort utviklingspotensial rundt ny jernbanestasjon.

Næringsmessig fremstår Kongegata som et mer spennende, men også utfordrende konsept. Det arealmessige potensialet for bolig- og næringsutbygging er større her, men inngrepene i eksisterende bebyggelse er store. Med denne løsningen vil det eksisterende Larvik sentrum transformeres i en kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Arealene i indre havn vil med denne løsningen frigjøres. Dersom Kongegata velges er det avgjørende å ivareta berørte beboere og næringsdrivende på en god måte både før, under og etter utbygging. Muligheten for å bygge i etapper med påfølgende reetablering av bebyggelsen og gatenettet bør vurderes nærmere. Det vil kunne redusere ulempene og usikkerheten i byggeperioden betydelig.

Hegdal industriområde:

Inngrepene vil påvirke vegsystemet i området og dermed også endre forholdene for en del av bedriftene som ikke blir direkte berørt. Stålaker-korridoren vil ha størst konsekvenser for industriområdet. For å minimere de negative virkningene for industribedriftene om Stålaker-korridoren velges, bør det klargjøres arealer så tidlig som mulig slik at flytting av bedriftene blir så skånsom som mulig. Hvordan ulemper og avbrudd i driften skal kompenseres bør avklares så tidlig som mulig.

For å avhjelpe logistikk/transport-utfordringen i området, både under anleggsperioden og senere, bør muligheten for en veiforbindelse nordover fra Hegdal-området og opp til E-18 utredes.

Steinindustrien:

Det er en betydelig uenighet mellom Bane NOR og regiongeolog Sven Dalgren om konsekvensene knyttet til larvikittindustrien. Bane NOR mener Stålaker-korridorene (øst og vest) vil gi små konsekvenser for uttak av Larvikitt mens konsekvensene kan bli betydelige i Verningen-korridoren. Regiongeologen mener derimot at det vil bli betydelige konsekvenser i Stålaker-korridoren og få konsekvenser i Verningen-korridoren. Det er en vesentlig svakhet i vurderingen av de samfunnsmessige konsekvensene at steinindustrien og konsekvenser knyttet til uttak av Larvikitt ikke er omtalt i et næringsperspektiv. Næringsmessige virkninger oppsummert

Ny trasé for jernbanen og ny stasjon har virkninger for næringslivet på følgende områder:

- A. Stasjonslokaliseringen legger rammer for fremtidig næringsutvikling i sentrumsområdet. Både eksisterende bedrifter og fremtidige muligheter må vurderes. Larviks identitet og attraktivitet som by må også tas i betraktning. En stasjon i Indre havn beslaglegger noen av Larviks mest attraktive arealer og reduserer kontakten med sjøen. Det reduserer Larviks attraktivitet som by.
- B. Arealbeslag i Hegdal industriområde vil gi direkte negative virkninger for de bedriftene som berøres direkte og indirekte virkninger for de bedriftene som får endrede forhold på grunn av endringer i transportsystemet m.m. Hvis dette ikke kan unngås gjennom å velge Verningen-korridoren bør det tidlig vurderes avbøtende tiltak for bedriftene.
- C. Stålaker-korridoren vil gi negative virkninger for eksisterende steinindustri. Omfanget av virkninger er ikke vurdert i utredningen. Dersom korridoren velges må det gjøres en vurdering av avbøtende og kompenserende tiltak.
- D. Betydningen av å få vedtatt en kommunedelplan bør vektlegges i den videre prosessen. Dersom det blir utsettelse av byggingen av dobbeltspor og ny stasjon vil de gi Larvik en dårlig posisjon i den regionale konkurransen om arbeidsplasser og arbeidstakere.
- E. **Det er også av avgjørende betydning at det raskest mulig blir igangsatt utarbeidelse av reguleringsplan, slik at perioden med stor usikkerhet for utsatte eiendomsbesittere / leietakere / virksomheter blir så kort som overhodet mulig. Dette vil bli en vanskelig periode,- uansett trasé- og stasjonsvalg.**

Vi støtter for øvrig Larvik kommunes anmodning om justering/supplering av materialet som danner grunnlag for Konsekvensutredning/Samfunnsøkonomisk analyse før sluttbehandling punkt a til i.

Vår anbefaling av alternativ basert foreliggende materiale med fokus på næringsmessige forhold:

A: Stasjonslokalisering: Vi vil anbefale stasjonslokalisering i Kongegata da potensialet for bolig- og næringsutbygging er størst her. Med denne løsningen vil eksisterende Larvik sentrum transformeres i en kombinasjon av eksisterende og ny bebyggelse. Arealene i indre havn vil med denne løsningen frigjøres. Dersom Kongegata velges er det avgjørende å ivareta berørte beboere og næringsdrivende på en god måte både før, under og etter utbygging. Muligheten for å bygge i etapper med reetablering av bebyggelsen og gatenettet bør vurderes nærmere. Det vil kunne redusere ulempene i byggeperioden.

B: Korridorvalg: Materialet er etter vår vurdering mangelfullt, og det er uenighet mellom Bane NOR og steinindustrien om virkningene som er vurdert. Larvikressurser er gitt svært stor verdi i utredningen, men ulempene for larvikittindustrien er ikke tatt med i konsekvensvurderingen. De økonomiske konsekvensene ved grunnerverv, tap av arbeidsplasser, ringvirkninger for øvrig næringsliv og erstatninger til driverne – både stein og andre direkte berørte – er ikke beregnet, og kan endre dette regnestykket vesentlig. Ut fra de foreliggende opplysninger om betydelige næringsmessige ulemper ved Stålaker-korridoren, er vår anbefaling at Verningen-korridoren velges.

Med hilsen

LARVIK NÆRINGSFORENING

Anders Villum

Styreleder

Tore Hansen

Daglig leder



Larvik kommune

postmottak@larvik.kommune.no

Ref.: 19/5331

Advokater i kontorfellesskap

Steinar Sørli (H)
Roger Berglie
Bjørn Trygve Nilsen (H)
Anders Villum
Håvard Wiig Andersen
Ståle Lund Johansen
Anne L. Heimdal
Silje Sørli Holhjem, advokatfullmektig

Medlemmer i Advokatforeningen

Larvik, 13.03.2019

**KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENsutredning FOR NYTT DOBBELTSPOR
FOR JERNBANEN, STOKKE – LARVIK: MERKNADER**

Jeg viser til kommunens invitasjon til å komme med innspill i forbindelse med planene for ny jernbanetrasé gjennom Larvik.

Lundhs Labradoreksport AS er eier av eiendommen Torget 11, gnr. 3020, bnr. 2300. Eiendommen er på 1 214,6 m² og vil bli berørt av den planlagte traséen for Kongegataalternativet. Ved vurderingen av trasévalg og inngrep i eiendommen bør man ta i betraktning at eiendommen har to bygninger som er registrert i Sefrak (163032619 og 163068761) som bevaringsverdige. Begge bygningene er meldepliktig ved riving og ombygging. Det vil si at det er tale om bebyggelse fra før 1850.

Begge bygningene på eiendommen har som to av få bygninger i Larvik arkitektur fra tiden de opprinnelig ble oppført. I torvet 11 er det et brostein i kjelleren, som formodentlig er rester av en vei som tidligere har gått her.

Begge bygningene er godt bevart og er i bruk. Den ene bygningen brukes til forretning og for øvrig er en bygning utleid til advokatvirksomhet. I tillegg er det 6 leiligheter på eiendommen.

Lundhs Labradoreksport AS anmoder som nevnt at man bør ta bevaringsverdien av bebyggelsen i betraktning ved planleggingen, og da slik at i hvert fall selve bebyggelsen om mulig blir bevart.

Med hilsen

Steinar Sørli
sorlie@larvikadvokatene.no



Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor.
Høringsfrist 15 mars.

Langestrands Nyttige Selskab ber med dette at politikerne tar inn over seg at det er mange innbyggere i kommunen som ønsker et annet alternativ utredet bedre. Vi kan ikke se at det med sikkerhet vil bedre byens sentrum eller kunne styrke den handelsvirksomhet i framtiden ved stasjonsbygg i verken indre havn eller Kongegata. Usikkerheten om gevinst for sentrum er uklar i forhold til gevinst. Samtidig betyr alternativ indre havn og Kongegata store utfordringer for kommunens beboere, bedrifter samt handelsvirksomhet.

Vi ber derfor om at innbyggernes alternativ konsekvensutredes.

Hvis ikke politikerne ønsker å lytte til det så har vi her på Langestrand hatt en offentlig forespørsel om trasevalg.

- Resultatet viser at da går et stort flertall for alternativ Kongegata.
- Alternativ indre havn fikk så få stemmer at en kan si – Lite ønsket.

Langestrands Nyttige Selskab spurte også om innbyggernes alternativ. Svaret vi fikk var temmelig nærme alternativ Kongegata. Derfor ber vi om at Kongegata settes opp mot Trase fra innbyggernes initiativ. Det vil demokratisk være feil og avise dette.

Mvh
Ragnar Ridder-Nielsen
Leder
Langestrands Nyttige Selskab

Larvik kommune

Postboks 2020

3255 Larvik

Larvik 08.03 19.

Kommunedelplan dobbeltspor Tønsberg –Larvik

Uttalelse til formannskapet i Larvik kommune vedrørende

Etablering av jernbanetrase

Dette er en uttalelse fra arbeidstakersiden/klubben ved Lett-tak systemer A/S heretter Nevnt som LTS, angående etablering av dobbeltspor/intercityutbyggingen over Hegdal Industriområde og inn mot Larvik sentrum.

Da det nærmer seg en endelig avgjørelse for hvilke trasevalg som skal velges for etablering av ny jernbane er det viktig for arbeiderne ved LTS å belyse hvilke konsekvenser dette kan få for oss som arbeidstakere og borgere i Larvik kommune.

Det finnes flere tungtveiende grunner som bør tas med i betraktningen når det endelige vedtaket skal fattes og med dette dokumentet ønsker vi å informere Larvik kommune og Bane NOR om vårt standpunkt i saken.

LTS sysselsetter i dag ca. 160 personer med et bredt spekter av både byggeteknisk kompetanse, fra en unik ingeniør/designkunnskap med en sterk egenart til en solid intern realkompetanse, Denne burde anerkjennes og beskyttes.

Majoriteten av arbeidsstaben er ufaglærte arbeidere som igjennom Lett-tak Systemer Har opparbeidet seg en unik kompetanse som du ikke vil finne noen annen plass da LTS lager et produkt som er unikt og ikke lages noen annen plass enn på Hegdal.

LTS er en nisjebedrift med egen opplæring av ansatte og utviklings arenaer som ikke uten videre kan brukes i andre bygg relaterte fag eller bedrifter.

Dette vil mest sannsynlig medføre at mange av våre arbeidere må bytte fag, arbeidsområder eller omskoleres om bedriften må flyttes eller redusere produksjon under bygging av jernbanebro over våre områder.

For flere ansatte så har LTS vært en grunnmur de har kunnet bygge sine liv og velferd på. Denne grunnmuren kan trues dersom trasevalg for jernbane endrer bedriftens utsikter.

Dette merker vi som arbeidere på daglig basis ved økende bekymring og usikkerhet rundt vår egen jobbfremtid.

Oppsummert opplever vi en økende engstelse blant oss som arbeider for at denne omfattende utbyggingen ikke skal påvirke bedriftens framtidsutsikter på en negativ måte, da vi ikke lenger vet om arbeidsplassene våre blir slik i fremtiden som de har vært.

Mange er usikker på om de har en jobb å gå til i fremtiden om bedriften må flytte eller redusere kraftig på grunn av utbyggingen av jernbanen. Flere ser for seg en problematisk fremtid om så skulle bli en realitet.

Arbeidstakersiden/klubben på LTS støtter ledelsens synspunkt og ønske om trasevalg skal bli Verningen korridoren da dette vil være den mest skånsomme for LTS da våre arbeidsplasser vil bli minimalt berørt. Det samme vil jo gjelde for alle andre arbeidsplasser på Hegdal industriområde som ligger i Veien for jernbanetraseen.

Vi håper med dette at dere kan ta våre synspunkter., bekymringer og ønsker til etterretning når det endelige skal besluttes hvilken trase som skal velges for etablering av intercityutbyggingen i Larvik.

Med vennlig hilsen klubben ved Lett-Tak systemer A/S.

Robert Pettersen.

Til Larvik Kommune / Bane Nor

Høringssvar – plassering av ny jernbanestasjon, kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236

Vi viser til utlyst mulighet for høring til plassering av ny jernbanestasjon. Våre argumenter mot plassering av jernbanestasjon i Kongegata følger flere spor: det transportfunksjonelle, en ødeleggelse av Larvik sentrum, rivning av vårt bygg Torget 6, miljøaspektet, urealistisk fjordbyvisjon og økonomiske konsekvenser.

Først vil vi påpeke det svært uheldige i at Larvik Kommune (LK) har stilt seg slik det nå bare er to alternative plasseringer av ny jernbanestasjon. Begge alternativene har klare svakheter, og et tredje alternativ burde utredes. Dette viser også mange leserinnlegg og meninger blant innbyggerne i kommunen. Vi anser ulempene ved å utsette plasseringsbestemmelsen i påvente av å utrede ett eller flere nye alternativ som små sammenlignet med de ulemper begge de to foreliggende alternativene har.

Transportfunksjonelle betraktninger av Kongegata-alternativet.

Det viktigste ved en jernbanestasjon er en funksjonell transportløsning. Alle kan være enige i det. En funksjonell transportløsning innebærer mye mer enn bare skinnegang og stasjonsbygg. Spesielt transport til og fra stasjonen, og korttids- og langtidsparkering må fungere godt. Det har vært for lite fokus på dette, spesielt for plassering av stasjonen i Kongegata. Det er lett å argumentere med, og bør være hevet over enhver tvil, at alle som skal reise med tog i fremtiden ikke kommer til å bo i sentrum, eller i gangavstand til ny stasjon. Da følger transportløsninger til og fra stasjonen og parkeringsplasser som helt sentrale funksjoner som må løses godt med begge de nye stasjonsalternativene.

Vi mener at Kongegata ikke vil kunne sørge for disse funksjonene på en god måte. Det er topografisk begrunnet, både bratthet og komplisert adkomst vil gjøre busstrafikken vanskelig, spesielt på vinterstid. Er tilstrekkelig areal for «kiss and ride», korttidsparkering, langtidsparkering og parkering for busser tenkt på? Vi mener dette vil lettere løses ved stasjonsplassering i Indre havn, alternativt ved stasjonsplassering utenfor sentrum.

Paradokset «ødelegge sentrum for å få sentrumsnær stasjon»

Stortinget har ment at alle stasjoner på intercity strekningene skal ligge sentrumsnært. Intensjonen bak dette er å opprettholde og å skape mer aktivitet i de aktuelle by-sentra. Likevel kan vi se at for eksempel Sandefjord og Hamar ikke får sentrumsnære stasjoner, og dermed burde Larvik også kunne finne slike løsninger. Videre er det ikke godt definert hvor nær sentrum en sentrumsnær stasjon skal ligge. Derfor mener vi at LK ikke bør være bundet av sentrumsnær stasjon i den betydning at stasjonen må ligge i Kongegata, og for så vidt heller ikke i Indre havn.

En stasjonsplassering i Kongegata vil sannsynligvis ødelegge dagens sentrum som sentrumspunkt i Larvik. Det skyldes byggeperioden og at næringsdrivende i perioden vil flytte ut. Det skyldes også de forandringer stasjonsalternativet vil gi for all fremtid. Det er derfor et stort paradoks, og stikk i strid med stortingets intensjon, at stasjons-plassering i Kongegata er tenkt å styrke sentrum – mens den vil rasere og flytte sentrum til et annet sted. Av de to stasjonsalternativene er det indre havn som etter vår mening oppfyller stortingets ønske om å styrke sentrum med en sentrumsnær stasjon, men uten å ødelegge sentrum ved å flytte det i byggeperioden og etterpå.

Felumb Eiendom AS

Torvet 6

3256 Larvik

Torget 6 har en spesiell arkitektur

Vår bygg, Torget 6 har en spesiell arkitektur som ikke bør ødelegges, slik planene for bygging av stasjon i Kongegata viser. Bygget er bygget i funkisstil, og i tidligere tildelinger av byggeskikkpriser til privathus i Larvik, har LK uttalt «Funktisstilen representerer en arkitektur som i høy grad er bevaringsverdig...». *Bygget er tegnet av arkitekt Sverre Narve Ludviksen, født i Larvik. Han har også tegnet paviljongen i Bøkeskogen, flere hus i funkis-stil i Larvik, Kongsvinger Rådhus og Kino m fl.*

Bygget er tilpasset drift av butikk og gullsmedverksted, med tilpassede vinduer, safe-rom, rørpostsystem mv. Videre er bygget godt vedlikeholdt og forsøkt holdt i original stand. Blant annet kan nevnes restaurering av heis til moderne teknisk stand, men med uttrykksform, stil og orginal-deler fra 1936. Murpussen som bygget er kledd med er også meget spesiell, og er utført slik som i 1935 av «Mineralitt» produsert av Mira fabrikker i Tjølling. Det er fremdeles «Larvik Parkett» i flere av leilighetene. Bygget har nyrestaurert heis . Kontorene i 2 etg er renoverte teknisk og optisk. Utvendig er det varme i fortauene .Det er de siste årene investert 2 mill. kroner .

En rivning av dette bygget som en konsekvens av jernbaneutbygging vil gi et kultur- og arkitektonisk irreversibelt tap. Bygget bør ikke rives da det har en arkitektur som det er verdt å ta vare på.

Dersom traseen vil komme slik at Torget 6 ikke rives, vil vi likevel ha innsigelser på å få jernbanen tett på, dvs. for tett på. Farene for setningsskader, vibrasjoner og støy er store, både i byggeperioden og i driftsfasen. Grunnen under sentrum består av mye leire, noe som gir stor sannsynlighet for slike skader. Dette kan medføre store ulemper for våre leietakere.

Våre leietakere berøres sterkt av en rivning av Torget 6, og vi ber LK om å ta hensyn til disse i så stor grad som mulig.

Miljøaspektet

Vi vil påpeke at en bygging av stasjon i Kongegata med utgraving av sentrum, vil ha store miljøkonsekvenser. Vi har lest at 90 000 billass med masse skal fraktes bort. Det vil medføre store CO₂ utslipp. Forurensingen vil ha store miljøkonsekvenser for sentrum av Larvik. Andre stasjonsalternativer vil kunne bygges mer miljøvennlig.

Fjordbyen – kan den reddes?

Flere innlegg i lokalavisa har ytret for «å redde fjordbyen», og argumenterer for at alternativet med stasjonsplassering i indre havn derfor ikke er aktuelt. Ideen er tilsynelatende at indre havn skal være åpen, med utsikt til sjøen og lav eller ingen bebyggelse. Vi kan ikke se noen realisme i dette. Sannsynligheten for at Jernbaneverket vil bygge på tomten sin, for å finansiere bygging av stasjon i Kongegata er stor. Larviks best plasserte tomt vil nødvendigvis bli bygget ut og utnyttet i tråd med moderne krav, dvs fortetting, og relativt høye bygg. Da kan likevel ikke Kongegata-alternativet sikre en «åpen Indre havn». Eller har LK økonomiske krefter til å la Indre havn være et rekreasjonsområde med liten bebyggelse og åpenhet mot sjøen? Slike planer eller tiltak vil vi se som en forutsetning for å begrunne en stasjon i Kongegata med at det «redder Indre havn».

Felumb Eiendom AS

Torvet 6

3256 Larvik

Økonomiske konsekvenser

For våre firmaer Felumb Eiendom og L.Felumb vil dette ha *meget store konsekvenser*. Spørsmålet er om vi i det hele tatt overlever en slik transformasjon.

Vi ser *allerede nå* at markedet for utleie har blitt mye dårligere. Vi har vanskelig for å oppnå forsvarlig husleienivå, og markedet for utleie er meget vanskelig. Selv Larvik Kommune som er en av våre leietagere betaler betydelig mindre hos oss enn f.eks. på Sanden.

Hvis vi ser på økonomiske konsekvenser for samfunnet er bildet også dystert. Bane Nor sine kalkuleringer inneholder en rekke utelatelser.

Kongegata-alternativet er kalkulert til minst 1 milliard kroner. I tillegg kommer det kommunens innbyggere vil tape på å måtte fraflytte ca. 250 leiligheter. Disse blir erstattet til markedspris, men det er ikke tatt hensyn til hva nye leiligheter vil koste. Det er heller ikke redegjort for hva gjenoppbyggingen av sentrum vil koste. Hvis estimerer disse kostnader i tillegg får man:

Totalkost	1.000.000.000	1 milliard
Oppbygging	1.000.000.000	1 milliard
Tap for 250 leiligheter	600.000.000	600 millioner
Tap for Næringslivet	400.000.000	400 millioner
Totalkostnad:		4 milliarder

I tillegg kommer tap av lokale arbeidsplasser som også blir betydelig.

Publikum vil finne andre handle mønstre og arenaer

Vår konklusjon vil derfor være at hvis man velger Kongegata-alternativet:

1. Byen bli lagt død for i en lang periode. Ved å følge stortingets ønske om en sentrumsnært stasjonsområde oppnås det stikk motsatte
2. Sentrum i Larvik har flyttet seg vekk fra stasjonen
3. Publikum finner andre handle mønstre og arenaer
4. De økonomiske konsekvenser vil bli svært store
5. Kongegata-alternativet vil gi trafikk og parkeringsproblemer i et ellers trangt sentrum
6. Trafikkproblemene i byggeperioden vil bli svært store og føre til en kraftig reduksjon i handelen
7. Flere historiske forretninger vil opphøre
8. Ved valg av Kongegata-alternativet, vil bane nor få frigitt store områder som de med stor sannsynlighet vil bygge ut, og dette minimaliserer fjordbyversjonen

For oss som gårdeier og forretningsdriver vil «Kongegataalternativet» medføre at 6 generasjoner og snart 170 års drift sannsynligvis opphører. Ett av Larviks signalbygg blir jevnet med jorden.

Vennlig hilsen

Karl Magnus Kjendlie Felumb

Larvik 14.3.19

Til Bane Nor / Larvik Kommune

Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236

L.Felumb AS ønsker som næringsdrivende i Larvik sentrum komme med følgende kommentarer vedrørende valg av stasjonsplassering og jernbanetrase' gjennom Larvik sentrum.

Vårt utgangspunkt

Vi har siden 1851 drevet Gullsmid/Urmaker forretning i Larvik sentrum, og har fulgt utviklingen i sentrum i alle disse årene. Vi har i perioden mer eller mindre hatt samme lokasjon, og har vært i bygget som vi nå er siden det ble oppført i 1934. Felumbgården er bygget rundt gullsmidvirksomhet, med blant annet hvelv i kjelleren og verkstedfunksjoner. Av byens mer moderne utvikling, f.eks. bygging av parkeringskjeller og torget har vi med vår lokasjon inngående kunnskap om hvilke konsekvenser slike byggeprosjekter har for kundetilstrømming og omsetning.

Jernbanevalg

Av de 2 alternativene som Bane Nor har lagt fram som mulige trase'- og stasjonsalternativer er det vår mening at Indre Havn er den beste da stasjonsplassering i Kongegata vil gi flest negative konsekvenser for Larvik sentrum. Dette begrunner vi som følger:

Riving av sentrumsbygg :

Ved en stasjonsplassering i Kongegata vil flere av byens sentrale bygg måtte rives. I tillegg varsles det at det ikke kan bygges noe over trasen. Over traseen vil det bli et åpent sår i bybildet, og det er uklart og usikkert for oss hva dette området skal brukes til. Felumbgården hvor vi har vår forretning, står i fare for å bli revet. Bygget er en av få virkelige funkisbygg i byen og bør ha en arkitektonisk verdi som er verdt å bevare.

Byggeperiode:

Den største utfordringen og de største negative konsekvensene kommer i forbindelse med byggeperioden:

- Vi har tidligere erfart at selv små byggeprosjekter har negative konsekvenser for omsetning i byggeperioden. For eksempel under byggingen parkeringskjeller under torget hadde vi omsetningssvikt på opptil 50% i perioden.
- En lang byggeperiode som jernbanebyggingen vil ta vil er vi redd for rett og slett vill ta knekken på oss og andre sentrumsbutikker. Kunder vil foretrekke andre handelsmuligheter enn Larvik sentrum på grunn av liten fremkommelighet, støy

og støv, slik at handelsmønsteret vil endres noe som tar lang tid å gjenetablere. Det er faktisk usikkert om gjenetableringen av et rasert sentrum vil kunne skje.

- Flytting i en byggeperiode framstår for oss per dags dato vanskelig. Det finnes ingen reelle lokasjoner i dag som kan huse vår bedrift. Vår type forretning vil kreve store kostnader for flytting. Ny eller midlertidige lokasjon må inneha de samme sikkerhetsmessige tiltak, som sikkerhetsglass, alarmer og sikkerhetsskap/hvelv. Innredningen er også tilpasset lokalet.
- Avbøtende tiltak under byggeperioden vil kun delvis hjelpe, da enkelte av våre merker/varer krever visse volum for å få lov til å kunne selge disse. Mister vi disse merkene pga manglende salg, vil vi også etter byggeperioden ha store problemer med å gjenopprette omsetningen.
- Etter vår forståelse vil kun de som blir direkte berørt av byggeperioden få erstatning. De av byens næringsdrivende som ikke blir direkte berørt av byggingen og som mister omsetning på grunn av manglende kunder i sentrum, vil kunne stå i fare for å måtte stenge.

Investeringer/Oppbygning

- Stasjonsplassering i seg selv skaper ikke økt attraktivitet for et sentrum, men det er gjennom de investeringer, nybygging og fortetting som en moderne jernbane fører med seg som skaper et mer attraktivt sentrum. Etter vår mening vil investeringsviljen rundt en jernbane i Indre havn være langt større enn en stasjonsplassering i Kongegata.
- For at en stasjonsplassering i Kongegata skal kunne gagne sentrum, vil det kreve investeringer og infrastruktur rundt denne plasseringen. Samtidig kreves investeringer i sentrum for gjenoppbyggingen. Rivning av dagens jernbanetrase i indre havn vil også kreve en utvikling av indre havn for at det skal kunne øke attraktiviteten til Larvik. Vil det være nok investeringsvilje til både å utvikle området rundt dagens Larvik torg, rundt en stasjon i Kongegata og en utvikling av indre havn?
- Vi er skeptiske med hensyn til Larvik Kommunes økonomi og dermed gjennomføringsevnen til de store kommunale investeringer som mulighetsanalysene legger opp til.

Flytting av sentrum

- En stasjonsplassering i Kongegata og med store negative konsekvenser for dagens sentrum i byggeperioden, vil flere av butikkene muligens måtte flytte. Et alternativ er å bygge attraktive lokaler i Indre havn, noe som vil flytte sentrum.

Sammendrag

Av de 2 alternative stasjonsplasseringene som er lagt ut til høring mener vi Indre Havn er det alternativet som ivaretar Larvik by på den beste måten.

-Den gir de minste negative konsekvensene under byggeperioden.

-Den samler investeringene

-Den sikrer publikums adgang til Indre Havn og gir en mer forutsigbar utvikling av området

Vennlig hilsen
Ole-R Kjendlie Felumb

Postadresse:
PB 248, 3251 Larvik
Foretningsadresse:
Torvet 6, 3256 Larvik

Telefon:33 18 10 21
Mobil: 905 02 400
Fax: 33 18 72 66
E-post: felumb@felumb.no
Web:www.felumb.no

Bank:
DnB-7143.05.03884
Foretaksregisteret:
NO 961 673 186 MVA

Fra: Olav Hallset <oh@norskbergindustri.no>
Sendt: torsdag 14. mars 2019 13.08
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: Anita Helene Hall
Emne: Arkivsaks id: 18/18573 Høringssvar fra Norsk Bergindustri
Vedlegg: 04.04.2017 Larvikitt trasevalg intercity larvik banenor.pdf; 2019.03.14 Høringssvar fra Norsk Bergindustri ifm. KU dobbeltspor Stokke-Larvik.pdf

Kategorier: Rød kategori

Hei,

Vedlagt ligger høringssvar fra Norsk Bergindustri i forbindelse med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke-Larvik. Vedlagt ligger også vårt innspill til Bane Nor fra 2017 om samme sak.

Med vennlig hilsen / Best regards

Olav Hallset
Fagsjef politikk og samfunn / Assistant Director
Norsk Bergindustri / Norwegian Mineral Industry
Tlf. +47 412 18 190



Oslo, 04.04.2017

Til: Bane NOR v/Hanne S. Solhaug og Toril Wiig

Kopi: Lundhs v/Thor Anders Lundh Håkestad

Trasevalg for intercity dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik – valg av korridor mellom Sandefjord og Larvik

Norsk Bergindustri har blitt gjort oppmerksom på at Bane Nor kan være i ferd med å gjøre trasevalg for denne strekningen som er sterkt negativ for vårt medlem Lundhs og for forvaltningen av larvikittressurser av Stålaker type.

De siste årene har vi sett økt oppmerksomhet rundt behovet for aktiv forvaltning av Norges mineralske råstoffer. Norge fikk en minerallov med virkning fra 2010, forrige regjering la fram landets første mineralstrategi våren 2013, mens nåværende regjering i sin tiltredelseserklæring valgte å peke ut mineralnæringen som et satsingsområde, samt pekt ut bransjen som en framtidsnæring i lavutslippssamfunnet i industrimeldingen.

Natursteinsbransjen er en viktig del av mineralnæringen. Naturstein brukes til utemiljø, til å kle bygninger og innendørs på vegger, gulv, samt i økende grad til f.eks. kjøkkenbenker. Naturstein regnes som et svært bærekraftig bygningsmateriale bl.a. grunnet lave vedlikeholdskostnader og lang holdbarhet. Larvikitt er Norges nasjonalbergart, og denne typen naturstein er brukt over hele verden. Larvikitt er unik i verdensammenheng; den finnes nesten utelukkende i Larvikområdet. Den er lett å kjenne igjen grunnet de store krystallene. Går du nedover en hovedgate i en storby hvor som helst i verden er det stor sannsynlighet for at du vil finne stein av denne typen, da den lenge har blitt brukt som er symbol på soliditet og luksus. Det er derfor mange bank- og forretningsbygg som har innslag av larvikitt. Som kuriosa kan nevnes at det bl.a. er brukt i lobbyen i det 7-stjerners hotellet Seilet i Dubai.

For Larvik betyr naturligvis denne virksomheten mye, både i form av arbeidsplasser – Lundhs er Larviks største private arbeidsgiver med sine 140 arbeidsplasser – og verdier, for både bedrift og lokalsamfunn gjennom skatteinngang.



Norsk Bergindustri/Norwegian Mineral Industry,
Næringslivets Hus, P.O. Box 7072 Majorstua, N-0306 OSLO
tlf. (00 47) 23 08 80 00 www.norskbergindustri.no epost@norskbergindustri.no

Regjeringen vedtok i kongelig resolusjon av 12. juni 2015 følgende:

- *Norge har store mineralressurser som det moderne samfunnet har behov for og utvinning kan gi grunnlag for verdiskaping*
- *Regjeringen forventer at: Fylkeskommunene og kommunene sikrer tilgjengelighet til gode mineralforekomster for mulig utvinning, avveid mot miljøhensyn og andre samfunnsinteresser. Behovet for og tilgangen på byggeråstoffer ses i en regional sammenheng.*

Regjeringens forventning omfatter naturligvis også andre etater som forvalter arealspørsmål, herunder Bane NOR. Det innebærer at man i denne saken må vurdere konsekvensene de ulike trasevalg får for forvaltningen av larvikittressurser. Naturstein er en ikke-fornybar resurs, og en jernbanetrase gjennom en larvikittåre av høyeste kvalitet vil begrense mulighetene for framtidig uttak av en svært verdifull naturressurs. Natursteinseksperten fra Larvik sørger for store verdier gjennom arbeidsplasser og generell næringsutvikling, men også som lokal identitetsmarkør. De næringsmessige og samfunnsøkonomiske omkostningene vil være svært omfattende om man velger å legge traseen gjennom dette området.

Bedriften ga tidlig beskjed om at dette bør tas med i vurderingen men har fått beskjed om at det er for tidlig, samtidig som regiongeolog Sven Dahlgren har vært opptatt av å sikre larvikittressursene mot nedbygging. Likevel ønsker Bane NOR tilsynelatende å fjerne det trasevalg som er minst ugunstig for forvaltningen av larvikittressurser fra vurderingen.

Tog er en viktig del av framtidige samferdselsløsninger. Våre byggeråstoffmedlemmer vil levere kortreist pukk til denne og andre jernbanestrekninger. Dette og andre mineraler er en viktig del av det grønne skiftet. Norsk Bergindustri er opptatt av at man ved planleggingen av denne og andre strekninger gjør en helhetlig vurdering av hvilke løsninger som er gode for samfunnet. Hittil har man i denne saken ikke sett nøye nok på konsekvensene for steinindustrien i Larvik. Vi forventer at dette tas med i vurderingen. Bare slik vil man ivareta de to siste regjeringenes intensjoner om å forvalte mineralske råstoffer i Norge til beste for innbyggerne i landet.

Med vennlig hilsen,



Generalsekretær Norsk Bergindustri

Oslo, 14.03.2019

Til: Larvik kommune

Vedlegg: kopi av Norsk Bergindustri's brev til BaneNor datert 4. april 2017

Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke – Larvik

Larvik kommunes ref nr 19/6490 PlanID: 201825 Arkivsaks id: 18/18573

Norsk Bergindustri viser til høringsbrev datert 18. januar 2019.

Vi legger ved vårt brev til BaneNor datert 4. april 2017. Dette brevet setter larvikittressursene inn i en større nasjonal sammenheng hvor både regjeringene Stoltenberg og Solbergs innsats for å sikre god forvaltning av mineralske råstoffer i Norge belyses. Argumentene fra dette brevet gjelder fremdeles.

Når det gjelder den saken som Larvik kommune nå har lagt ut til offentlig ettersyn med frist 15. mars vil Norsk Bergindustri spesielt trekke fram følgende:

- Vi viser til brev fra BaneNor til Larvik kommune datert 13. desember 2018, følgende formulering:
Bane NOR fraråder Verningenkorridoren. Korridoren har vesentlig høyere investeringskostnad enn Stålakerkorridoren øst og har dermed også lavest netto nytte. Av de vurderte korridorene på strekningen har Verningenkorridoren størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema. Det er få fordeler med korridoren, og de er ikke tilstrekkelig til å veie opp for ulempene og de økte investeringskostnadene.

Slik vi oppfatter det er denne formulering valgt av hensyn til larvikittressursene – de ikke prissatte tema det refereres til er nettopp larvikitten. Slik vi forstår det er imidlertid brevet satt opp helt motsatt av hva som reelt er tilfellet: **Verningen-korridoren er den korridoren som er minst uheldig for larvikitten.**

- Vi viser også til epost fra regiongeologen til Larvik kommune datert 18. desember 2018 der han påpeker feil i BaneNors håndtering og at han har tatt opp dette, særlig følgende punkter:
Jeg vil gjerne gjøre Larvik kommune klar over følgende fakta før behandling i kommunestyret:
 - Fylkestinget, i likhet med kommunestyret i Larvik, vedtok å henstille Bane Nor å ta inn igjen Verningenalternativet i den videre utredningen.
 - Regiongeologen har HELE TIDEN frarådet trase gjennom Stålaker-Gjerstadorrådet pga at dette vil bli problematisk for framtidig utnyttelse av larvikittressursene.
 - Regiongeologen har også hele tiden ansett mulighetene for framtidig drift på larvikittressursene i Verningenalternativet som lite sannsynlig/usannsynlig.
 - Bane Nor framstiller det som om Verningenalternativet hindrer utnyttelse av larvikittressurser i større grad enn Stålakeralternativene. Regiongeologen har altså argumentert for at situasjonen faktisk er det motsatte. Verningentraseen er uproblematisk mht larvikittressurser.
 - Det har ikke vært noen kommunikasjon mellom Regiongeologen og Bane Nor etter at fylkestinget i Vestfold vedtok at Verningenalternativet måtte inn i vurderingen igjen. I følge artikkelen i Østlandsposten får en ikke det inntrykket.



Norsk Bergindustri/Norwegian Mineral Industry,
Næringslivets Hus, P.O. Box 7072 Majorstua, N-0306 OSLO
tlf. (00 47) 23 08 80 00 www.norskbergindustri.no epost@norskbergindustri.no

- Vi viser videre til notat fra Lundhs, hovedaktør når det gjelder uttak av larvikitt. De peker bl.a. på følgende (se spesielt verdien av berørte ressurser):
 - **Stålaker beslaglegger anslagsvis 345 000 kubikkmeter med salgbar larvikitt til en beregnet salgsverdi på 2,9 milliarder kroner.** Anslaget er basert på en sikkerhetsavstand på 260 meter, på hver side av jernbanetraseen, som er hentet fra Vegvesenet sin konsekvensutredning da E18 ble bygget forbi Larvik. Bane NOR har, etter flere anmodninger, ikke utredet noen sikkerhetsavstand.
 - Stålaker rammer steinindustrien hardt og gir betydelige ringvirkninger for lokalsamfunnet. Samfunnsøkonomisk Analyse AS har **beregnet de direkte konsekvensene og ringvirkningene for lokalsamfunnet til å utgjøre 45 millioner kroner årlig. Det tilsvarer 38 årsverk og gir omlag en halv milliard i tapt verdiskapning for lokalsamfunnet i løpet av bare 10 år.**
 - Verningen gir lavest investeringskostnad. Bane NOR fraråder Verningen med begrunnelsen at den har en vesentlig høyere investeringskostnad sammenliknet med Stålaker. Vi mener det er feil. **Erstatning til industri og grunneier kan føre til at Stålaker går fra å være det rimeligste alternativet til å bli det dyreste. I tillegg sitter lokalsamfunnet igjen med regningen i form av tapt verdiskapning og ringvirkninger.**
 - Norge Geologisk Undersøkelse (NGU) sine kart angir at Stålaker- og Gjerstad forekomstene, som rammes av Stålaker, **er forekomster av nasjonal og internasjonal betydning.** Verningen kan unngå å ramme forekomst av slik betydning.

Oppsummert, med hensyn til larvikittressursene, så er Verningen det soleklart beste alternativet.

- Norsk Bergindustri har ellers sett på plandokumentene og finner at det i planbestemmelsene står at en skal redusere tap av ressurser. Dahlgrens anførsel er omtalt i saksfremstillingen. Under diverse ligger BaneNors vurdering av naturressurser ved, der står det at det ikke skal vurderes økonomisk verdi på ikke prissatte tema som inkluderer larvikitt, men at en kan gjøre det for f.eks. jordbruksjord. Norsk Bergindustri mener **det i høyeste grad bør vektlegges en verdisetting av larvikitt**. Valg av feil trase vil føre til tap av store ressurser (se kulepunkter over fra Lundhs for anslag) av det som regnes som Norges nasjonalbergart. Larvikitt er helt unik i verdenssammenheng. Denne steintypen finnes ingen andre steder i verden. Å hindre uttak og massiv lokal verdiskaping når en kan velge annerledes for etter hva vi kan se er relativt like kostnader er svært uheldig og uhensiktsmessig.
- Avslutningsvis vil vi kort peke på larvikittens rolle som nasjonal merkevare og nasjonalbergart. Vi ber om at det også vektlegges i denne saken.

Norsk Bergindustri anbefaler på denne bakgrunn at Verningen-korridoren velges framfor de to Stålaker-traseene, av hensyn til berørte larvikittressurser av lokal, nasjonal og internasjonal betydning.

Vi ber ellers om at BaneNor pålegges å dokumentere sikringssone slik at dette foreligger i forkant av Larvik kommunes politiske behandling av saken i juni.

Med vennlig hilsen,



Anita Hall
Generalsekretær Norsk Bergindustri



Kommunedelplan Dobbeltspor Intercity - Prosjektet Tønsberg- Larvik.

Uttalelse til Formannskapet i Larvik Kommune

Planene for etablering av Jernbane trase, fra Sandefjord via Stålåkerområdene (med store Larvikittforekomster og landbruks arealer) til Hegdalsområdet kommer etter vårt syn i konflikt med både nåværende og kommende arbeidsplasser. I steinindustrien gjelder det for Stålåkerområdets del men også for 2 bedrifter på Hegdal industriområde kan dette innebære vanskeligheter som kan føre til nedleggelse eller flytting ut av kommunen..

Fellesforbundet avd 7 Vestfold og LO i Larvik har mottatt sterke signaler fra våre medlemmer og tillitsvalgte fra 3 viktige industribedrifter om Bane Nor sitt forslag til jernbane trase.

Stålåkerområdet har betydelige forekomster av Larvikitt av høy kvalitet. Lundhs as og Alfa tre as og Lett-tak as, har sine produksjonsarealer som hindres av planlagte Stålåker korridor.

Vi registrerer at bekymringene kommer både i bedriftenes ledelse og tillitsvalgte /medlemmer.

Bekymringene gjelder valg av Stålåker Korridor der de kan miste muligheter for 38 nye arbeidsplasser, 160 arbeidsplasser som kan gå tapt / bli flytta ut av Larvik kommune og større vanskeligheter i en lengere bygg og anleggstid. Et tidsaspekt som er vanskelig for bedrifter i en bransje som krever logistikk som sikrer kvalitets og leveringskravene i bygg relatert produksjon.

Vi registrerer etter flere møter og samtaler med både bedriftene og deres tillitsvalgte at de er samstemte om at foreslått trase over Stålåkerområdet vil innebære betydelige utfordringer for fortsatt produksjon og også etablering av nærmere 40 nye faste og ordinære industriarbeidsplasser. I tillegg kommer tap av arbeidsplasser knytta til betydelige ringvirkninger ved kjøp av varer og tjenester fra disse virksomhetene.

Arbeidsplasser vi sårt trenger i Larvik etter mange år med nedbygging av nettopp industriarbeidsplasser.

På Hegdal industriområde vil nevnte korridor med bygging av en stor jernbanebru direkte over produksjonslinjer og produksjonsbygg, som uten tvil vil vanskeliggjøre produksjon og vil i verste fall innebære at en suksessfull industribedrift som Lett-tak as bli nedbygget eller flyttes ut av kommunen.

Sysselsettingssituasjonen i Larvik kommune er ikke god nok og særlig trenger man flere arbeidsplasser innen industri og industrirelaterte virksomheter, vi mener det må legges vekt på at dette er bedrifter som over tid har bevist at de fungerer godt i distriktet.

Konklusjon

Våre to organisasjoner har på vegne av medlemmer og tillitsvalgte valgt å delta i høringen fordi vi mener gjennomføring av Stålåker Korridor og følgene for bedrifter og tap av arbeidsplasser i Larvik er viktig .

Prisforskjellen mellom de ulike alternative traseer er ikke skremmende sett i et 100 års perspektiv som jo er aktuelt med store endringene med jernbane.

Vi ser ellers fram til etablering av en moderne 2 spors jernbane og et miljømessig sett langt bedre tilbud til folk, 140 år etter byggingen av Vestfoldbanen.

Larvik den 14.3.2019

Fellesforbundet avd. 7, Vestfold



Morten Magnussen
Kontorleder

LO i Larvik



Raymond Marthinsen
Leder



Larvik kommune
postmottak@@larvik.kommune.no

St1 Norge AS
Postboks 1154 Sentrum
N-0107 Oslo
Drammensveien 134
N-0277 Oslo
Sentralbord: 22 66 50 00
www.shell.no | www.st1.eu

Oslo, 15. mars 2019

Merknadsbrev – Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke – Larvik

Vi viser til offentlig ettsyn for kommunedelplan med konsekvensutredning.

St1 Norge AS eier eiendommen med hhv. gnr / bnr 3020/1975, 3020/1976, 3020/1978 og 3020/1980 i Larvik, hvor selskapet driver en bemannet Shell biliststasjon.

Planbeskrivelsen skisserer to korridorer gjennom Larvik sentrum, som igjen består av to alternativ. Indre Havn-korridoren plasserer stasjonen innenfor båndlagt område.

St1 Norge er opptatt av at forholdene rundt stasjonen ivaretas på best mulig måte, slik at driften kan fortsette mest mulig uberørt i sin nåværende form. Planen beskriver ikke i detalj hvordan slike forhold kan bli berørt ved den aktuelle eiendommen, men selskapet ønsker at fysiske inngrep begrenses til et minimum.

I forbindelse med vegomlegging, samt hvordan infrastruktur skal bygges om i Larvik sentrum, ser St1 Norge det som mest hensiktsmessig at Kongegata-korridoren blir valgt som endelig alternativ.

Med vennlig hilsen,

Tryggve Nielsen

St1 Norge AS

HØRINGSUTTALELSE FOR NYTT DOBBELTSPOR PÅ STREKNINGEN STOKKE — LARVIK, PIANLD: 201825, ARKIVSAK ID: 18/18573

1. INNLEDNING

Det vises til kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor på strekningen Stokke-Larvik, med høringsfrist 15. mars 2019.

Fritzøe Eiendom AS utvikler, forvalter og er eier av en rekke eiendommer i bynære områder i Larvik kommune. Nytt dobbeltspor som utredet i kommunedelplanen, legger sterke føringer for arealutviklingen i kommunen, og vil derfor være svært viktig for Larvik bys fremtidige utvikling

På denne bakgrunn ønsker vi å inngi våre merknader til Bane NORs forslag til ny jernbanekorridor, og derved til ny kommunedelplan.

I det følgende vil vi først (2) kort behandle Fritzøe Eiendoms synspunkter på de foreliggende alternativene. Deretter vil vi (3) peke på behovet for en snarlig avklaring av ny jernbanetrase. I (4) vil vi gjennomgå hovedargumenter som Fritzøe Eiendom mener bør være vesentlige for valget av alternativ, både ut fra vårt syn på byutviklingen i Larvik og ikke minst for den betydning valget vil ha for vår virksomhet og for våre eiendommer. (5) kommenteres sentrale høringsuttalelser. I (6) vil vi behandle trasevalgets betydning for noen av våre mest sentrale eiendommer.

Helt til slutt i (7) vil vi behandle valget av jernbanetrase inn til Larvik (Stålaker eller Vervingen). Trasevalget her har også meget stor betydning for næringslivet i Larvik.

2. FRITZØE EIENDOMS SYN PÅ VALG AV NY DOBBELTSPORTRASE

Fritzøe Eiendom finner Kongegatealternativet som det klart beste alternativet for ny stasjon og jernbanekorridor i Larvik av følgende grunner:

- Togstasjon i Kongegata vil ha betydelige positive virkninger for en fremtidsrettet byutvikling i Larvik, ved å fjerne dagens fysiske barriere mellom by og sjø. Kongegatealternativet vil også virke samlende på sentrumsstrukturen ved å åpne forbindelsene mellom sentrum/forget, Hammerdalen og indre havn/Tollerodden.
- Muligheten for videre næringsutvikling i Larvik forsterkes ved at denne korridoren vil frigi nye områder for utvikling, samt tilrettelegger for at områder i byen med de største uutnyttede næringsarealer, som Bergeløkka og Saggården, blir en del av «tominuttersbyen».
- Alternativet har også minst negativ innvirkning på det kulturhistoriske miljøet i Hammerdalen og i den historiske by-aksen Herregården – Tollerodden. Dette påpekes spesielt av Fylkeskommunen, som allerede varsler innsigelse mot Indre Havn alternativene.

- Kongegatealternativet gjør det mulig å opprettholde jernbanen som transportmiddel for denne delen av Vestfold i anleggsperioden. Derved oppnås en kontinuerlig samfunnsmessig utnyttelse av de investeringer som er foretatt i ny jernbanetrase mellom Larvik og Porsgrunn/Skien.

3. BEHOVET FOR EN SNARLIG BESLUTNING

Fritzøe Eiendom finner grunn til å understreke at nytt dobbeltspor til Larvik med raskere togforbindelse mellom Larvik og Osloområdene er særdeles viktig for Larvik kommune. Dette vil skape en ny dynamikk i kommunikasjonen i området, og vil styrke byens næringsliv og gjøre boområdene i Larvik aktuelle for store deler av regionen.

Det er Fritzøe Eiendoms oppfatning at det er svært viktig at politikere, næringslivet, byen og fylket står samlet om et av de to hovedalternativene til ny jernbanekorridor og stasjon i Larvik by. Lokal uenighet vil være ødeleggende for framdrift og prosess, og vil kunne føre til statlig nedprioritering eller overstyring av utbyggingen. En forsinkelse på disse premissene vil forårsake at Larvik får et dårligere togtilbud enn resten av regionen, og bidra til redusert investeringsvilje og stor usikkerhet for nærings- og byutviklingen i årevis fremover. Dette er faktorer som vil hemme kommunens strategiske målsetninger om utvikling av arbeidsplasser og befolkningsvekst.

Det er derfor viktig at det treffes gode og raske beslutninger som kan gjennomføres uten betydelig politisk strid.

4. VESENTLIGE MOMENTER FOR VALG AV TRASE

Fritzøe Eiendom kan ikke se annet enn ulemper for byen dersom alternativet Indre havn høy velges. Dette begrunnes bl.a. med følgende punkter:

- Indre havn korridoren vil – enten det velges høyt eller lavt alternativ – gi et markert skille mellom by og havn for all fremtid.
- Denne korridoren er stikk i strid med vanlig oppfatning av hva som er fremtidsrettet tilrettelegging av området mellom byen og strandlinjen for utvikling og almen bruk.
- Korridoren vil gi et visuelt stengsel mot sjøen for store deler av byens befolkning. Denne korridoren vil således opprettholde tidligere tiders uheldige utbyggingsgrep ved anlegg av offentlige kommunikasjonsanlegg, ved at disse ble bygget slik at de etablerer barrierer i byrommet og skiller byen fra sjøen. Dette er noe som de fleste byer prøver å kvitte seg med i dag, jf. eksempelvis Sandvika og Hamar. Det vises også til de tiltak som nå ønskes i disse kommunene for å avvikle slike skiller. Det vises tilsvarende også til Oslo kommunes arbeid med å åpne strandlinjen i byen for alle.
- En jernbanekorridor i Indre havn vil være svært negativ for utvikling av nærings- og boligområdene på Sanden, og i Hammerdalen med Fritzøe Møller og Saggården.

Fritzøe Eiendom AS

Org. nr.: 992 513 616
www.fritzoeeiendom.no

Postadresse:

Postboks 24 Fritzøe Brygge
3285 LARVIK

Besøksadresse:

Sanden 4
3264 LARVIK

Kontakt:

+47 33 12 11 00



Korridoren vil også være uheldig for arbeidet med å bevare og opprettholde virksomhet i det gamle industriområdet i Hammerdalen, i det dette området har klare verneverdige kvaliteter. Dette vil både svekke næringsgrunnlaget for vår bedrift, berøre et stort antall arbeidsplasser som er etablert på området, redusere områdets verdi som uttrykk for gammel industrihistorie og skape grunnlag for betydelige erstatningskrav.

- Indre havn alternativet vil også ha betydelig negativ påvirkning på fortsatt utvikling av Indre havn fra Sanden mot Tollerodden til beste for byen. Fritzøe Eiendom er således klart uenig med den foreliggende konsekvensutredning i at området mellom ny jernbanetrase og sjøen vil ha en realistisk mulighet for utnyttelse i bymessig sammenheng dersom dette alternativet velges.
- Alternativet Indre havn medfører også en svært langvarig nedstengning av jernbanen i Larvik i anleggsperioden, noe som vil svekke jernbanen som transportmiddel i regionen. Dette vil sannsynligvis medføre en økt bruk av privatbiler, som er klart i strid med de generelle formål som ligger til grunn for satsingen på ny jernbane i regionen og i Norge. Alternativet reduserer derved også samfunnsnyttene av de jernbaneinvesteringer som allerede er foretatt mellom Larvik og Porsgrunn.
- Arkitekt Niels Torp har etter anmodning fra Fritzøe Eiendom utarbeidet vedlagte notat som viser mange av de negative sider ved Indre havn alternativet, og hvorfor dette alternativet ikke bør velges. Vi viser derfor til dette.

Tilsvarende er det betydelig fordeler dersom Kongegatealternativet velges.

- Ovennevnte ulemper unngås, samtidig som alternativet vil kunne skape nytt liv i eksisterende bykjerne som trenger en vitalisering. Fritzøe Eiendom ser at alternativet medfører behov for sanering av et betydelig antall boliger i Larvik, men alternativet vil til gjengjeld styrke næringsgrunnlaget i byen og medføre muligheter for en revitalisering av det etablerte sentrum.
- Kongegatealternativet vil også være meget positivt for videre utvikling av offentlige aktiviteter i Larvik, jf. Saggården og Bergeløkka som er to av områdene hvor kommunestyret har vedtatt det er ønskelig å etablere statlige- og kommunale virksomheter.
- Kongegatealternativet vil – når det er gjennomført – medføre betydelige fordeler og få ulemper for byen som sådan, ved at det fører jernbanen under bakken i lengre strekninger i sentrale byområder. Dette er en moderne måte å bygge jernbane og hovedveier i byer, ved at slike anlegg legges i tunell. Dette åpner byen i stedet for at det bygges barrierer mellom by og sjø, og mellom ulike deler av byen.
- Kongegatealternativet gjør det mulig å ta vare på de betydelige kulturinteresser som bl.a. foreligger på våre eiendommer i Hammerdalen.

Blant de to alternativene som Bane NOR har valgt ut som gjenværende alternativer, vil således Fritzøe Eiendom sterkt anbefale Kongegatealternativet for ny jernbanetrase i Larvik, og tilsvarende fraråde Indre havn alternativene. Fritzøe Eiendom kan således ikke se at det er påvist avgjørende

Fritzøe Eiendom AS

Org. nr.: 992 513 616
www.fritzoeeiendom.no

Postadresse:

Postboks 24 Fritzøe Brygge
3285 LARVIK

Besøksadresse:

Sanden 4
3264 LARVIK

Kontakt:

+47 33 12 11 00

økonomiske eller andre hensyn som tilsier at Indre Havn høy alternativet skal velges.

5. UTTALELSER – VALG AV JERNBANEKORRIDOR

Larvik kommune ved Rådmannen har i sin vurdering av Bane NORs anbefaling påpekt sentrale forhold ved valg av trase, og fremholdt behovet for suppleringer av fremlagt materiale på flere punkter. Rådmannen mener således at Bane NOR i sine vurderinger synes å ha favorisert Indre havn alternativene.

Fylkesrådmannen i Vestfold/fylkeskommunen har sluttet seg til Rådmannen i Larvik sine vurderinger og støtter anbefalingen av Kongegatealternativet. Fylkeskommunen ser Indre havn alternativene som så negative for nasjonale og regionale kulturinteresser, at det fremmes innsigelser mot begge løsningene. Fylkeskommunen støtter også Kongegata høy som som det foretrukne alternativet.

Fritzøe Eiendom vil vise til de vurderinger som er gjort av fylkesrådmannen/fylkeskommunen, og av Rådmannen i Larvik. Fritzøe Eiendom vil i den sammenheng igjen påpeke viktigheten av at det nå velges en løsning som synes å ha en mest mulig samlet lokal og regional forankring. Kongegatealternativet fremstår åpenbart som den lokasjonen som har størst lokal forankring.

Fritzøe Eiendom er også enig med rådmannen og fylkeskommunen i deres vurderinger av at Bane NORs vektlegging av de ikke prissatte hensynene, fremstår som uforståelig positive til fordel for Indre havn alternativet.

6. FRITZØE EIENDOM – KORRIDORVALGETS BETYDNING FOR SELSKAPETS VIRKSOMHET

Fritzøe Eiendom er en vesentlig samfunnsaktør i Larvik, og selskapets virksomhet vil bli sterkt berørt av valget av jernbanekorridor. Kongegatealternativet vil således være positivt for selskapets virksomhet, spesielt for eksisterende og nye etableringer av arbeidsplasser på Sanden og i Hammerdalen. Etablering i Kongegata vil også være positiv for nye boliger i Sandenområdet, og også for fremtidige prosjekter på Bergeløkka. Kongegatealternativet har en meget positiv beliggenhet for gangadkomst mellom jernbanestasjonen fra/til Bergeløkka, hvor det kan bygges opptil 500 nye boliger, og utvikles betydelig ny næringsvirksomhet.

Tilsvarende vil valget av jernbanekorridor ha stor betydning for Fritzøe Eiendoms mulighet til å ta vare på og utvikle det gamle industriområdet i Hammerdalen, med bl.a. Mølla og Saggården. Vi har i samarbeid med Larvik kommune, Riksantikvaren og vernemyndigheten i Fylkeskommunen lagt ned betydelige ressurser i å forsøke å bevare og utvikle dette området. En utvidelse av jernbanetraseen til Indre havn gjennom denne delen av Hammerdalen vil etter vårt syn ha en særdeles negativ betydning for dette arbeidet, og sannsynligvis medføre at deler av bebyggelsen må rives.

Fritzøe Eiendom vil således både av hensyn til fremtidig utvikling av Larvik by og næringslivet i kommunen, anbefale Larvik kommune og Bane NOR å velge Kongegatealternativet.

7. VALG AV JERNBANEKORRIDOR UTENFOR LARVIK SENTRUM - LARVIKITTRESSURSENE

Utnyttelsen av Larvikittressursene i Larvik er svært viktig for Larvik kommune og for næringslivet i kommunen. Det vises her til at steinindustrien sysselsetter mange, og har betydelige ringvirkninger for næringslivet for øvrig.

Fritzøe Eiendom forutsetter derfor at det velges en trase som i minst mulig grad berører ressursene for eksisterende og fremtidig steinindustri i Larvik.

Fritzøe Eiendom vil derfor understreke viktigheten av at det foretas en ny og grundig utredning av den betydning som trasevalget har for steinindustrien i Larvik. Det vises i den sammenheng til fylkeskommunens uttalelse hvor det etterlyses en verdsetting – både i kroner og i samfunnsmessig perspektiv – av konsekvensene for kommunen og steinindustrien av å bygge ned larvikittressursene med de forskjellige jernbanekorridorene.

Fritzøe Eiendom forutsetter at det velges en trase som i minst mulig grad vil være til hinder for eksisterende steinindustri, og for videre opprettholdelse og utvikling av denne.

Med vennlig hilsen
Fritzøe Eiendom AS



Petter Falkgård Andersen
Administrerende direktør

Fritzøe Eiendom AS

Org. nr.: 992 513 616
www.fritzoeeiendom.no

Postadresse:

Postboks 24 Fritzøe Brygge
3285 LARVIK

Besøksadresse:

Sanden 4
3264 LARVIK

Kontakt:

+47 33 12 11 00

NIELS TORP ARKITEKTER NOTAT HAVNEFRONT

- VEDLEGG TIL HØRINGSUTTALELSE NYTT DOBBELTSPOR LARVIK - STOKKE

Larvik er fra naturens side tilgodesett med den klassiske slake buen som gir den mest harmoniske overgang mellom land og hav, land og fjord, selve viken der denne spennende overgangen vises.

Larviksfjorden åpner seg sydover mot Svenner og Stavern og ellers det åpne havet.

Vikens myke form avkuttet i vest med Langestrand og Falkeskjærklippene utenfor. I øst ved Tollerodden og Torstrand ut mot havet, Larviks ytre havn.

Ved lokalisering av jernbanestasjonen til Kongegata, legges hele strandområdet i hele vikens utstrekning åpen for byutvikling.

Byutvikling av dette, Larviks arvesølv, må få en kresen og veloverveid utnyttelse. Dette praktfulle området vil byen kunne smykke seg med i all fremtid.

Det er nærliggende å se hen til klassiske fjordnære byer verden over, fra Sydney til Nice, der byen bakenfor gjerne strekker sine gateløp, parker og byrom forbi overgangssoner og helt ned til vannkanten – med fri sikt langt utover havet. Byens amfiform videre bakover må også bevares og forsterkes. Larvik ligger på terrasser helt opp til Bøkeskogen. Bylandskapet bør fortsatt få være en "teppeby" der bygninger med jevn høyde følger topografien.

Larvik by har store arealreserver for byutvikling oppover Bøkeskogen. Det er avgjørende å se en balansert utnyttelse av arealene i strandsonen opp mot de byområder som ligger bakenfor i 2. orkesterrad og oppover i amfiet.

Disse områder vil lett bli utarmet og bli liggende brakk dersom alle strandarealer blir tildelt plasskrevende karrèbygg. Ordinære boligbygg kan utmerket godt finne flotte utsiktstomter oppover på Larviks terrasser.

Oslo har vært utsatt for grov uforstand ved at ordinære byprosjekter, som gjerne med fordel kunne vært brukt til å berike byen bak, er strødd utover i strandsonen. Attpåtil når det fleste av disse prosjektene har "glemt å ta av seg flosshatten" – de er altfor høye – der de breier seg i utsiktsretningen og blokkerer for bykvalitet i byen som helhet.

I vårt forslag til havnefront i Larvik har vi lagt stor vekt på å bevare, og forsterke den myke formen der fjorden møter land. Likeledes har vi tilstrebet at ingen av de bygningene som lokaliseres dit blir høye og dominerende, maks 3, unntaksvis 4 etasjer.

Strandområdet i seg selv bør være fritt for bebyggelse. Vi har foreslått strandpromenaden, som en passende overgang mellom bebygget og ubebygget areal i vikens bue, dette gir en omtrentlig avstand på ca. 50-60 meter for lek, opphold og gode kulturopplevelser. Byggesonen på sydsiden av Storgata blir da ca. 60 meter bred/dyp.

Vi foreslår at det etableres brede allmenninger 20-40 meter mellom de lave bygningene for å sikre god utsikt og kontakt med fjorden fra byen bakenfra.

Larviks gjenværende sentrale sjøfront, arvesølvet fra Tollerodden til Batteritomten, utgjør ca. 570 meter, strandsonen ca. 500 meter. Strandsonen på 25da og følgelig et areal som trenger absolutt vern. Alt må få en utforming som tilrettelegger for glede og trivsel for allmennheten.

På den annen side må heller ikke avstanden mellom strandlinjen og de aktiviteter som finner sted i perleraden av attraktive kultur- og opplevelsesbygg bli så stor at folk flest oppfatter området som goldt. Deres herlighetsverdier vil i meget stor grad bli bygget ned, og uvergelig bli barriere mellom byen og strandsonen. Jernbanedrift skjer ikke uten betydelige inngrep når sporområdene ikke kan graves under bakken.

Kongegata-alternativet bidrar positivt til reetablering av livet på det eksisterende Torvet i Larvik, der det ligger med sol og vid utsikt midt i byen.

Niels A. Torp





Fra: pal.langvik@gmail.com
Sendt: fredag 15. mars 2019 15.36
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: 'Finn Walther Fjellanger'; andersshaugene@gmail.com
Emne: Høringsuttalelse ang. kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke-Larvik. Plan ID: 201825, Arkivsak ID: 18/18573
Vedlegg: Høringsuttalelse ang. kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke-Larvik..pdf.pdf

Kategorier: Rød kategori

Hei,

Vedlagt oversendes høringsuttalelse. (se vedlegg)

**HØRINGSUTTALELSE VEDR. KOMMUNEDELPLAN MED
KONSEKVENsutredning FOR DOBBELTSPOR STOKKE-LARVIK.**

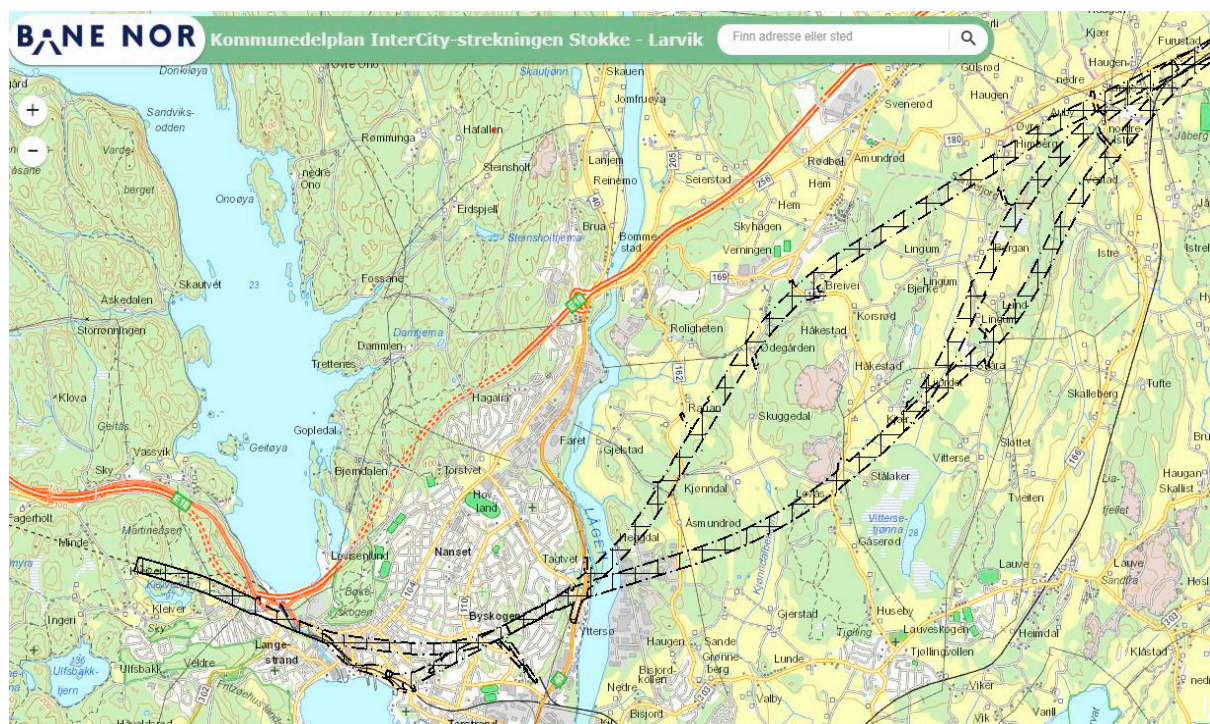
Plan ID: 201825
Arkivsak ID: 18/18573

For prosjektgruppe og velforeninger.

Mvh
Pål Langvik

**HØRINGSUTTAELSE VEDR.
KOMMUNEDELPLAN MED
KONSEKVENsutREDNING FOR DOBBELTSPOR
STOKKE-LARVIK.**

Plan ID: 201825
Arkivsak ID: 18/18573



Figur 1-20

Bane NOR's korridorforslag.

Sammendrag:

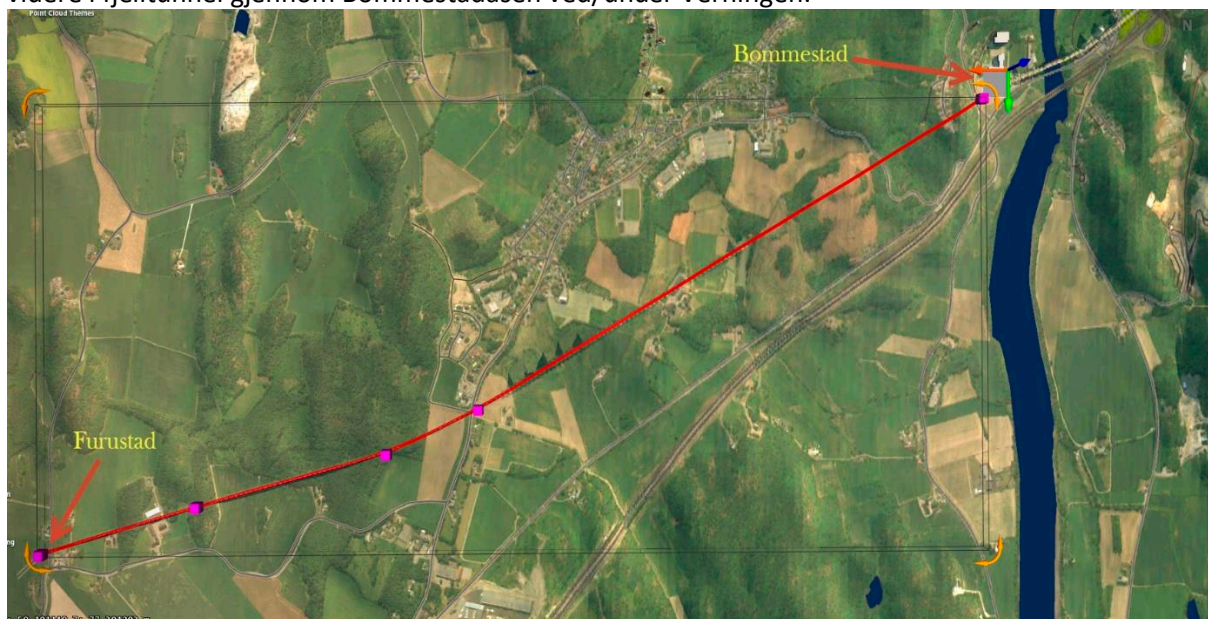
Velforeningene: Torstrand Vel, Langestrand Nyttige Selskab, Larvik Bys Vel og Steinane-Jegersborg Velforening, fremmet 1 november mnd. 2017 et forslag til en alternativ jernbanetrase m/jernbanestasjon som – etter foreningenes oppfatning – vil gi langt færre problemer å etablere enn begge Bane NOR's to foreslåtte traseer som nå er lagt ut på høring med høringsfrist 15.03.2019.

Vi mener dette forslaget fortjener en grundigere utredning enn den vi til nå har opplevd. Bane Nor innrømmer også at dette forslaget kun har blitt grovt vurdert samt ikke utredet. [06]

Dette forslaget går ut på, å etablere ny Inter City-trasé nord for det sentrale Larvik. Prosjekt-gruppen har benyttet seg av programmet Infracore som hjelpemiddel, med den hensikt å illustrere/synliggjøre hvordan dette alternativet kan realiseres for fremtidens Larvik. Det presiseres også at illustrasjoner som fremkommer kan være noe upresise, grunnet sterkt tidspress. Det vil bli publisert flere visualiseringer etter høringsfristen, etter hvert som disse blir ferdigstilt. Prosjekt-gruppen har valgt å benytte data som er offentlig tilgjengelig.

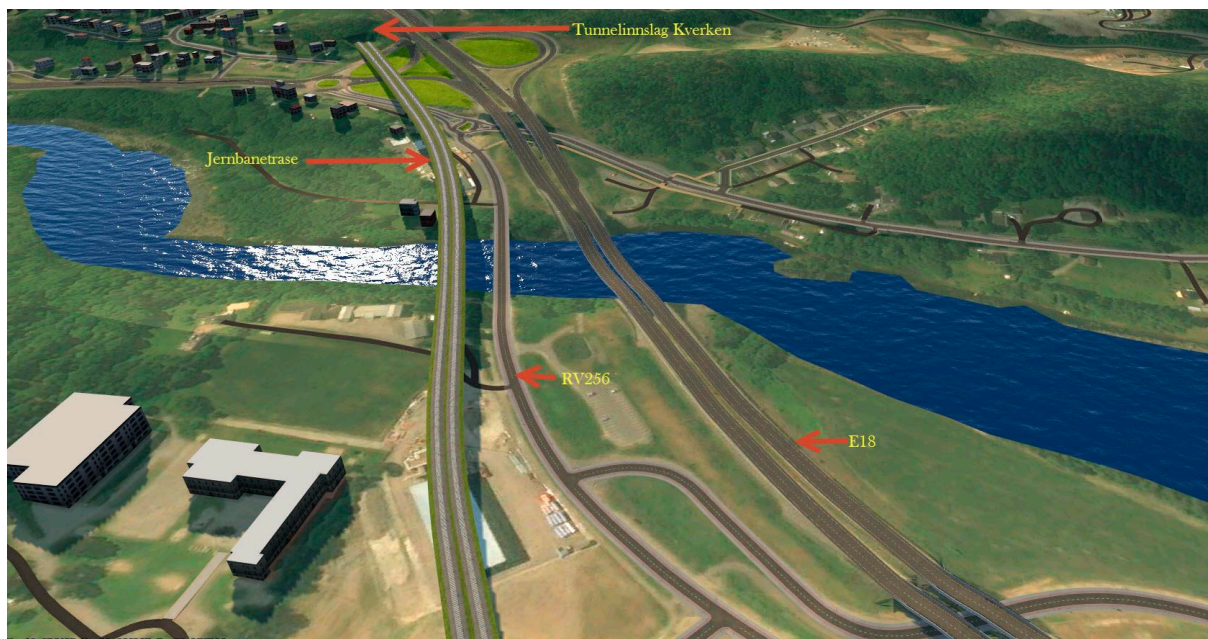
Konklusjon: Varslet avgjørelse om korridor- og stasjonsvalg i juni mnd. 2019 utsettes. Bane NOR bør derfor pålegges av våre lokalpolitikere å utrede dette forslaget til stasjonsplassering på Bergeløkka alternativt på Bommestad om man ønsker det og jernbanetrasé nord for det sentrale Larvik slik det her er beskrevet.

Mer presist: En trase som går fra knutepunkt Furustad, til å begynne med i Vervingenkorridoren og videre i fjelltunnel gjennom Bommestadåsen ved/under Vervingen.



Figur 2-20

Traseen fortsetter deretter på viadukt over Bommestad anslagsvis ca. 8 m over bakkenivå der man også – hvis man ønsker det - kan ha mulighet til å anlegge en stasjon tilsvarende stasjonen i Indre havn og i bru over Lågen og Elveveien, like syd for den gamle E-18 bruene på Bommestad.



Figur 3-20

«Den alternative Jernbanetrasèens passering over Bommestad og Lågen samt Elveveien, med fjelltunnelinnslag på Kverken (ved gamle E-18).

Videre i fjelltunnel vestover fra Kverken og følger med små korrigeringer i fjelltunnel ca. samme trase som gamle E-18 som nå er nedlagt. Og deretter i kulverttunnel i gml. E-18 traseen nord for Månejordet der det er løsmasser, med fortsettelse i fjelltunnel under den gamle Larviksporten.



Figur 4-20

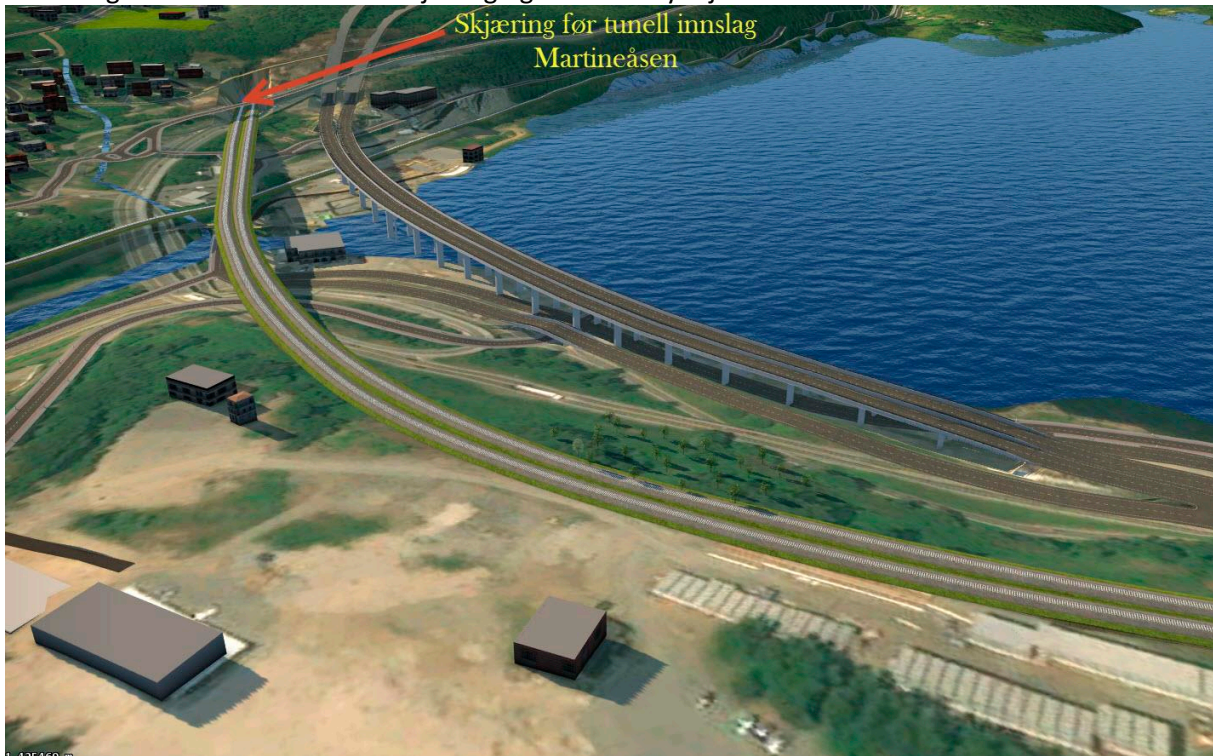
Deretter går traseen videre på en åpen viadukt over en lengde på ca. 200 m nord for Bøkeskogen og syd for E-18. Så føres traseen inn på nordsiden av Bergeløkka med en stasjon på toppen av Bergeløkka-plataet. Fra stasjonen som ligger på ca. kt. 42, føres traseen videre på bru/viadukt over den nye trafikkmaskinen på Farriseidet nord for de nye rundkjøringene og syd for den nye E-18 bruene. Den østre av disse rundkjøringene, nærmest Bergeløkka ligger på ca. kt. 34.



Figur 5-20

«Stasjonsplassering på Bergeløkka og trase videre over den nye trafikkmaskinen på Farriseidet mellom den nye E-18 bruene og nye rundkjøringene (ikke inntegnet).»

Traseen går derifra videre via en skjæring og inn i den nye fjelltunnelen i Martineåsen.



Figur 6-20

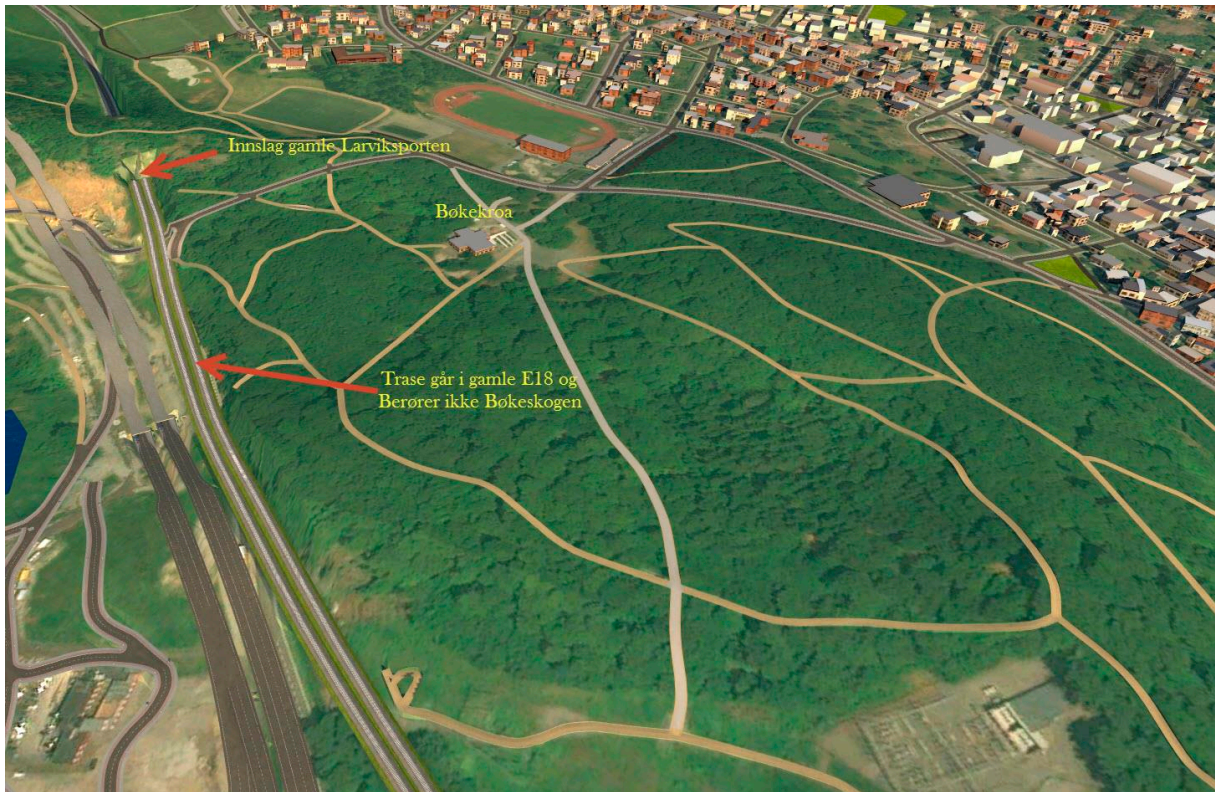
For å passere trafikkmaskinen med det nye veisystemet på Farriseidet samt etablert avkjøring til nye E-18, den såkalte Skyveien, tenker man seg at trasen får en stigning på litt over 1,3 % for å kunne passere over Skyveien uten lokalt å måtte legge om/senke Skyveien. Etter passering av Skyveien ser man for seg en «nedstigning» av traseen på ca. 1,4 % for å kunne treffe innslagspunktet på kt. 37 til den nye tunnelen i Martineåsen. Det er også mulig å legge om deler av Skyveien slik at jernbanesporet kan gå under veien, slik som vist her.



Figur 7-20

Denne tunneltraseen vil for det meste gå i fjell. På de få stedene hvor tunnelen ikke kan gå i fjell, etableres denne i løsmasser f.eks. ved å grave i dagen mellom nedslått spunt og støpe ut tunnelen (som en kulverttunnel). Tunnel i fjell kan utføres på konvensjonell måte ved boring og sprengning. NB: Tunnelen skal ikke gå ned til de samme dybder som den nye tunnelen for E-18, men gå slik at stigningen ikke overskrider den anbefalte maksimale stigningen på 1,25%. Men Bane NOR tillater også at traseen lokalt over en kortere strekning kan ha en stigning på inntil 1,7%.

Støyen fra en åpen viaduktløsning forbi Bøkeskogen vil være minimal i forhold til tidligere støy fra biltrafikk på gml. E-18 forbi Bøkeskogen. Med helsevidede skinner som man nå bruker, og en viadukt formet som et trau med vertikale støydempende betongmurer på hver side av viadukten og som fører den lille støyen som forekommer «rett til værs», vil man kun høre et svakt sus når toget passerer.



Figur 8-20

Der hvor traseen går i eller over løsmasser (leire), ser man for seg at grunnen (leira) evt. må kalksement stabiliseres. På steder med evt. svak eller mindre bæredyktig leire med lav skjærfasthet, kan man også kombinere KS-stabilisering med vektkompenserende tiltak ved å grave bort løsmasser til en viss dybde og erstatte disse massene med trykkfast ekstrudert polystyren (EPS). EPS kan også benyttes til terrengjustering med armert betongplate over og evt. også på siden.



Figur 9-20

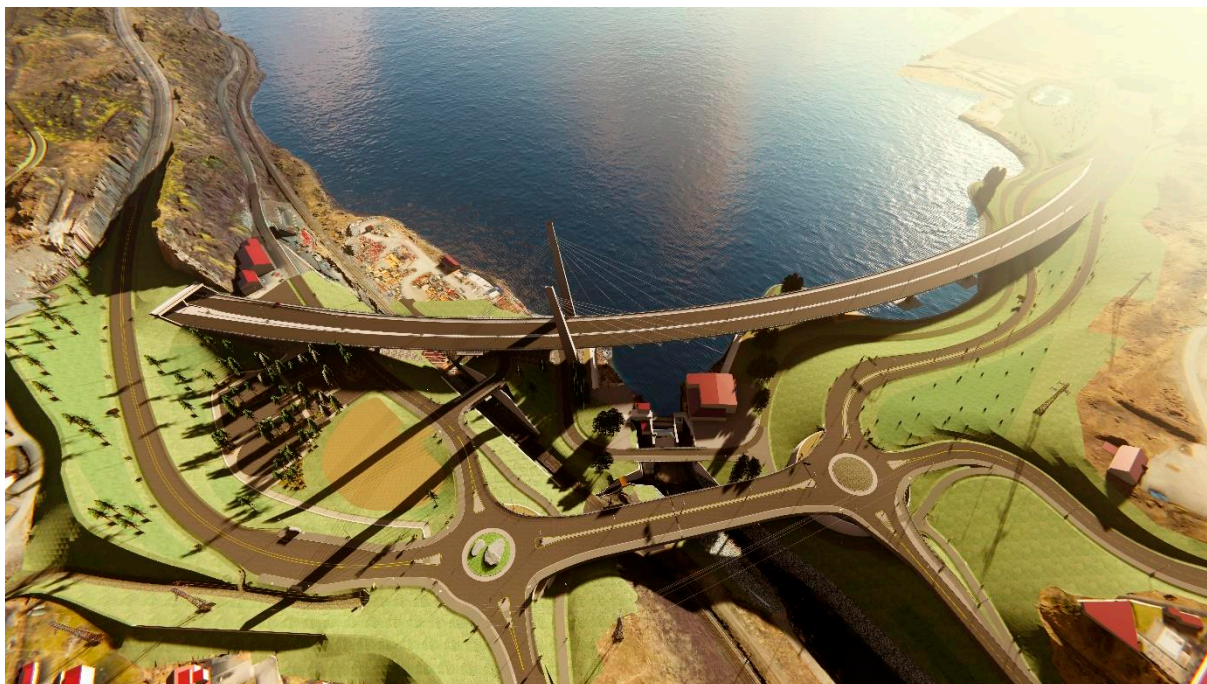
En togstasjon på Bergeløkka må kunne sies å være en sentral plassering i Larvik på lik linje med en stasjon nede i Bøkelia og oppfyller betingelsen om en sentrumsnær stasjon. (Det tar kun 7 minutter å gå fra sentrum av Larvik/Torget og opp til Bergeløkka.) På denne måten unngår man å rasere deler av Larvik sentrum m.m. Stasjonen på Bergeløkka vil kunne få tilstrekkelig areal både for parkering av privatbiler for reisende som skal med toget, samt plass til bussterminal og Taxioppstillingsplasser.



Figur 10-20

«I forbindelse med Veivesenets bygging av ny trafikkmaskin på Farriseidet, vil Veivesenet anlegge en parkeringsløsning for busser (bussterminal) som vist på illustrasjonen.»

Nå er man også i gang med en omarbeidet «trafikkmaskin»/kryssløsninger på Farriseidet med direkte avkjørsel og vei opp til Bergeløkka og Øvre Bøkeligate, og følgelig en direkte avkjørsel fra trafikkmaskinen opp til en evt. ny stasjon på Bergeløkka.



Figur 11-20

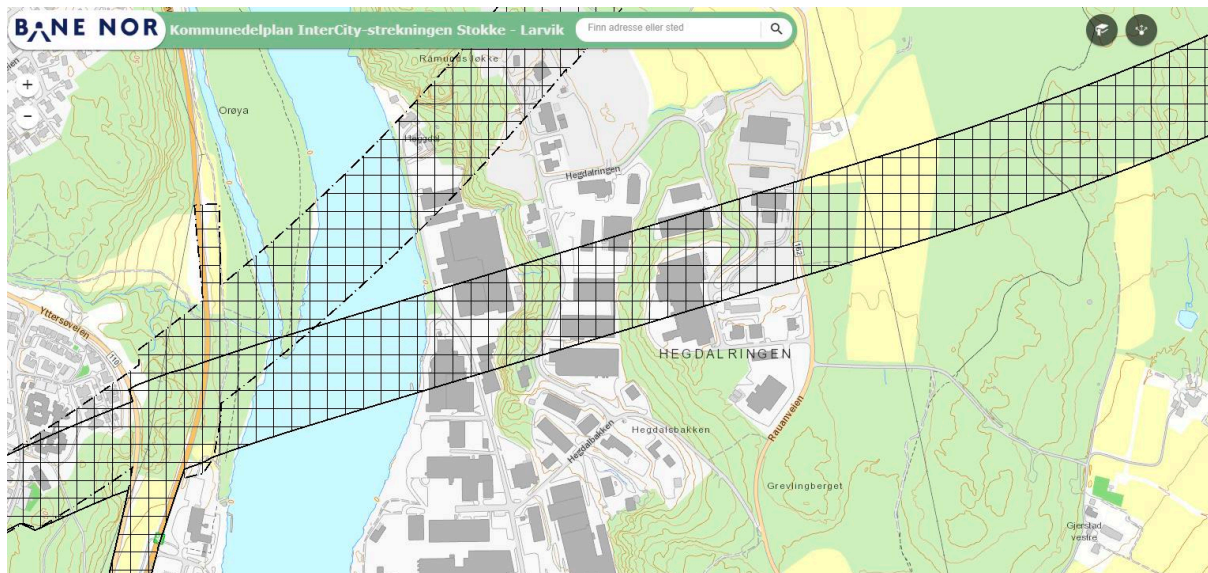
Den nye trafikkmaskinen på Farriseidet med direkte avkjøring opp til Øvre Bøkeligete samt følgelig også til Bergeløkka.

Lengden på den foreslåtte alternative traseen, er ca. 470 m kortere enn den korteste av traseene som Bane NOR har foreslått, regnet fra strekningen Furustad i Sandefjord til innslaget i Martineåstunnelen. Den tidsmessige besparelsen i reisetid ved en vesentlig kortere trase gir også store samfunnsmessige gevinster dersom man legger til grunn sekundkalkulasjon og nøkkeltall for hvert sparte sekund i reisetid.

Bane NOR opplyste tidligere på et formannskapsmøte i Larvik den 13.03.19 at man i forbindelse med Inter-City trafikken sentralt i Vestfold (f.eks ved Tønsberg), kan regne med en samfunnsmessig gevinst på ca. 1 milliard kroner for hvert minutt i tidsbesparelse. For Larvik sin del ble det også opplyst at den samfunnsmessige gevinsten her var noe mindre. Med en kortere reisestrekning på ca. 470 m i forhold til den korteste av Bane NOR's foreslåtte traseer på nevnte strekning, vil man da også oppnå store samfunnsmessige økonomiske besparelser, avhengig av hvilken gjennomsnittshastighet man kan regne med på strekningen.

Traseen får minimale konsekvenser for eksisterende bebyggelse. På strekningen Elveveien og frem til den nye trafikkmaskinen på Farriseidet, er det ingen bebyggelse og følgelig heller ingen bygg som må rives. Staten eier også grunnen som den gamle E-18 går på her, slik at man heller ikke her (langs gml. E-18) behøver å ekspropriere tomtegrunn/eiendommer. På den samme strekningen kan Bane NOR arbeide mer eller mindre uforstyrret og behøver i liten grad å ta hensyn til eksisterende infrastruktur (veier, vann- og avløpsledninger etc.) eller virksomheter og beboere slik man må gjøre i sentrum. Og heller ikke måtte ta hensyn til alle husstander i kommunen som har valgt å investere i energibrønner. Hele jernbanestrekningen kan gjøres ferdig, mens trafikken på eksisterende jernbanetrase kan gå uforstyrret i hele byggeperioden.

På Tjøllingsiden vil traseen langs deler av Verningenkorridoren og videre frem til Bommestad føre til den beste løsningen for steinindustrien (kfr. region geologen samt steinindustrien selv). Steinindustrien ved bl.a. Lundhs uttaler at Stålakerkorridoren som Bane NOR går inn for, rammer steinindustrien hardt og gir betydelige negative ringvirkninger for lokalsamfunnet. I tillegg kan trasevalget over Stålakerkorridoren føre til at Lett-Tak Systemer AS i verste fall må flytte til et annet sted som ikke nødvendigvis blir i Larvik Kommune.



Figur 12-20

Stålakerkorridorens henholdsvis Verningenkorridorens kryssning over Hegdal.

Under utbyggingen av den nye jernbanen kan det hende at Lett-Tak AS må redusere bemanningen med over 50%. Samfunnsøkonomisk analyse AS har beregnet at de direkte konsekvensene og ringvirkningene for lokalsamfunnet, vil utgjøre ca. 45 millioner kr årlig. Omkring 320 ansatte i de to bedriftene kan miste jobben dersom Stålakerkorridoren velges. Hovedtyngden av de ansatte er bosatt i Larvik. Det uforståelige i denne sammenheng, er at Bane NOR selv har frarådet Verningenkorridoren nettopp av hensyn til steinindustrien og anbefaler Stålakerkorridoren!

I tillegg vil vårt forslag om å benytte deler av Verningenkorridoren samt gå i fjelltunnel under Verningenområdet føre til at det medgå mindre dyrkbar mark enn for de andre traseene. Denne problemstillingen, samt andre nevnt overfor, burde også bli sett på i et helhetlig perspektiv. Som setter samlede fordeler opp mot de samlede ulempene, før kommunestyret tar et endelig standpunkt.

Bane NOR's avvisning av forslaget i deres Temarapport Bergeløkka er lettvindt og uten forankring i en grundig vurdering av forslaget, og i tillegg også dels basert på feilaktige slutninger og forståelse av forslaget. På dette grunnlaget besluttet Bane NOR derfor ikke å utrede stasjonsalternativ Bergeløkka. Deres påstand om at det er fare for å ødelegge/skade Bøkeskogen er uriktig. Likeså påstanden om fare for å påvirke grunnvannstanden (senke grunnvannstanden) i/under Bøkeskogen.

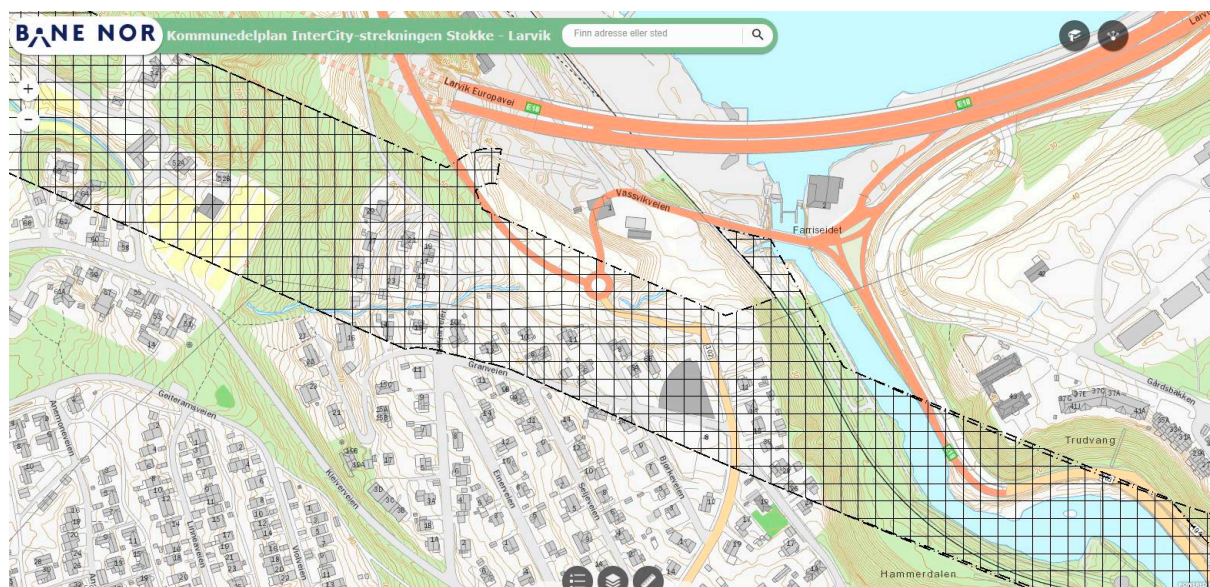
Traseen påvirker heller ikke Farriskilden slik det påstås at det er muligheter for. Det skal **ikke** graves under bakkenivå i traseen forbi Bøkeskogen eller på toppen av Bergeløkka der stasjonen plasseres. Bane NOR har også i forbindelse med tilknytning til Kleivertunnelen over den nye trafikmaskinen antatt 3 ulike krysninger som ikke er helt i overensstemmelse med forslaget til krysning og tilknytning til Kleivertunnelen/Martineåsen.

Mens Bane NOR's trasevalg vil krysse Brunlanesveien som gjør at de må legge om Brunlanesveien på dette stedet og også rive den nye Kiwi-butikken på Farriseidet og rive flere boliger på Farriseidet, har ikke vårt forslag disse konsekvensene, (kfr. Figur 14-20).



Figur 13-20

Veivesenets perspektivtegning av den nye trafikmaskinen på Farriseidet og med den nye E-18 bruene til venstre.



Figur 14-20

«Mens Bane NOR's trasevalg vil krysse Brunlanesveien som gjør at de må legge om Brunlanesveien på dette stedet og også rive den nye Kiwi-butikken på Farriseidet samt rive flere boliger på Farriseidet, har ikke vårt forslag disse konsekvensene.»

At stasjonsplasseringen på Bergeløkka ikke er sentral nok, med 7 min. gangavstand til Torvet, faller på sin egen urimelighet. Bane NOR trekker også fram som særdeles negativt at gjennomgående tog (som ikke skal stoppe på stasjonen på Bergeløkka) ikke kan holde en hastighet høyere enn 110 km/t p.g.a. for krapp kurve ved stasjonen. Mens Bane NOR's foretrukne alternativ, Indre havn høyløsning i flg. dem selv ikke tillater at gjennomgående tog kan ha høyere fart enn 100 km/t som Bane NOR senere har justert ned til en max. fart på 90 km/t gjennom stasjonen i Indre havn.

Traseen gir også som påpekt over, en mulighet til stasjonsplassering på Bommestad med stasjonsløsning tilsvarende den man evt. vil få i Indre havn – høy løsning, dersom man ønsker det.



Figur 15-20

«På overstående bilde har vi forsøkt å illustrere avstanden mellom Torget og Stasjonen på Bergeløkka.»

«Fra Torget tar det ca. 7 minutter å gå til Bergeløkka via Øvre Bøkeligate.»

Havnesportilknytning. Bane NOR skal i sitt planforslag vise muligheten for en havnesportilknytning for godstransport fra syd. For å tilknytte havnesporet til ny InterCity trasé, kan man gå i fjelltunnel fra vår foreslåtte fjelltunnel i gml. E-18 traseen og med avkjøring vest for Kverken.

For så å fortsette med en fjelltunnel gjennom Larvik mot syd frem til utløp/innslag i fjell i skrenten mellom næringsbebyggelsen langs Elveveien (bl.a. Esso stasjonen) og villabebyggelsen på toppen, der også Bane NOR har foreslått tunnelinnslaget i sin Temarapport Havnespor Larvik. Derifra går sporet videre inn på nylig opparbeidet spor på Sikatomta m.m.



Figur 16-20

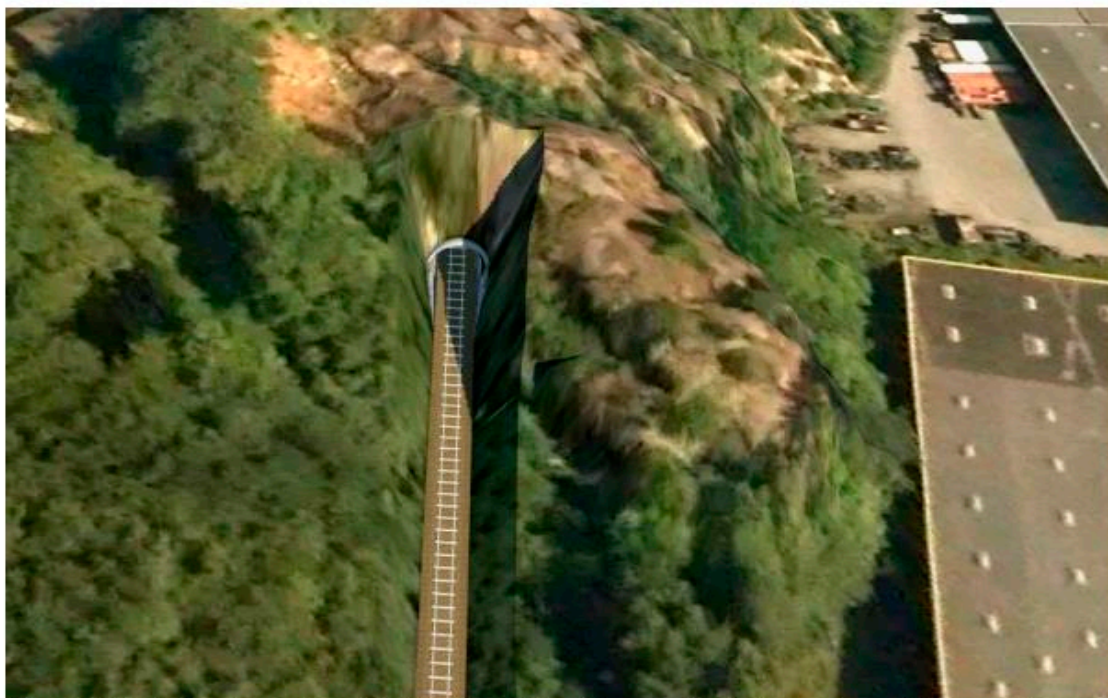
«Bilde med illustrasjon av havnesportilknytning»

InterCity-prosjektet
Vestfoldbanen
Tønsberg - Larvik

Temarapport havnespor Larvik

Side: 15 av 36
Dok.nr: ICP-36-A-25766
Rev: 03A
Dato: 12.12.2018

Portal for tverrslagtunnel til havnesportilknytning



Figur 3-4 Portal i enden av tunnel for havnesportilknytningen. Antatt plassering av påhugg er vist, mens portalkonstruksjonen og terrengtilpasning i området ikke er fullstendig modellert.

Figur 17-20

Imidlertid er det Larvik kommune v/Larvik Havn KF som skal bekoste tilknytningen. Som et alternativt forslag som er den desidert rimeligste måten å løse tilknytningen på, kan man lage et avlastningsspor på Bommestad og evt. en godsterminal for omlastning samt bilbasert transport (trailertransport) derifra via elveveien, og følgelig biltransport til/fra Larvik havn. Dette forslaget vil også forhindre den problematiske kryssingen ved Øya-krysset som man vil få ved en jernbanetilknytning.

Det forutsettes at eksisterende plankryssing gjennom Øya-krysset opprettholdes, kryssingen omfattes ikke av den nye traseen som er nødvendig for å koble nytt dobbeltspor til eksisterende spor mot Larvik havn og eventuell ny kryssløsning inngår ikke i vurderingene.



Figur 2-2 viser rundkjøringen i Øyakrysset rv 40/fv 303 og havnesporet som krysser veiarealet

Figur 18-20

Vi mener at man nå bør konsekvensutrede den alternative traseen som her er foreslått. Kostnadene ved å foreta en ny utredning inkl. konsekvensanalyse av denne traséen inkl. togstasjon som vi foreslår, vil være for småpenger å regne sammenlignet med de totale kostnadene en trasé gjennom Larvik vil medføre. Den politiske prosessen ved valg av korridor bør utsettes til man har fått en grundig utredning av dette alternativet. M.a.o må politikerne gjøre et bindende vedtak i kommunestyret der de forlanger at dette alternativet utredes. Det må også vurderes om man i tillegg bør kreve at det i etterkant av Bane NOR's utredning av forslaget, bør engasjeres et uavhengig firma til å foreta en tredjepartskontroll av Bane NOR's utredning.

Et viktig punkt som har kommet for en dag like før høringsfristens utløp, er at fylkeskommunen og riksantikvaren nå varsler innsigelse mot Indre havn, både høyt og lavt alternativ. Følgelig er det fare for at vi kun vil stå tilbake med et alternativ: Kongegata-alternativet.

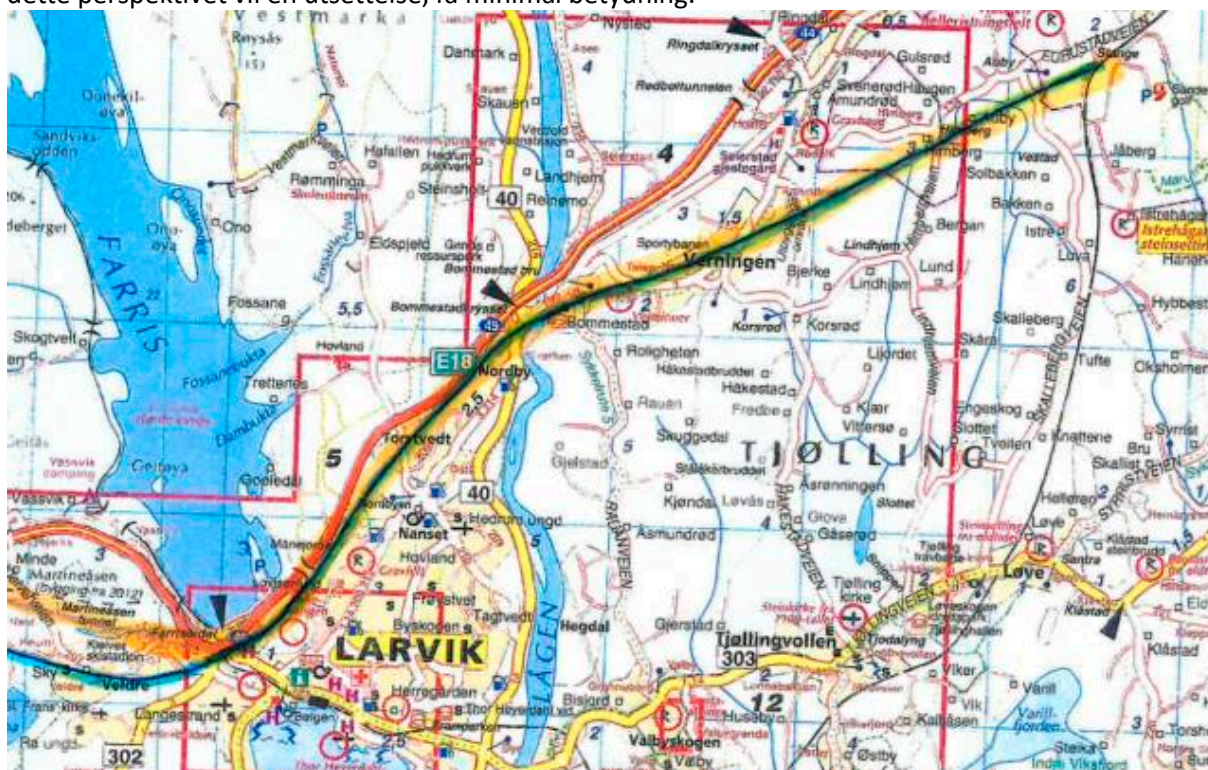
Slik vi ser det er de to foreslåtte traseene som nå er på høring, langt fra optimale, både når det gjelder traseforslag og forslag til stasjonsplassering.

Konsekvensene for Larvik og spes. Larvik sentrum vil bli meget store, der man i sentrale deler av Larvik med Kongegata-alternativet må gå til omfattende riving av bebyggelsen inkl. mange boliger (min. 220 boenheter) og flere forretningsgårder samt infrastruktur. I tillegg vil man ikke kunne oppføre tyngre bygninger over traseen gjennom sentrum. Slik at traseen her vil fremstå som en slags skille/barriere gjennom sentrum. Bane NOR ser for seg en kollektiv vei over tunnelkulvertlokket frem til stasjonen i Bøkeli. Indre havn høy løsning fører til at barrieren mot sjøen fremdeles opprettholdes og ødelegger for Fjordbyvisjonen, samt at det også ved dette trasevalget vil medgå mange boliger (min. 45 boenheter).



Figur 19-20

Tiden vi nå bør bruke til å se på andre optimale løsninger, kan være særdeles viktig. Vi er nå faretruende nær et punkt da det kan bli for sent å snu, og man må kanskje leve med en løsning som man angreer bittert på i ettertid. Det er lenge til man ser for seg at denne traseen skal stå ferdig (tidligst 2032). Ha også i mente at den løsningen man nå skal velge, skal vare i minimum 150 år, dvs. også for generasjonene som kommer etter oss. Valget som kommunen gjør i denne saken, er muligens det viktigste valget kommunen og våre folkevalgte kommer til å gjøre i dette århundret. I dette perspektivet vil en utsettelse, få minimal betydning.



Figur 20-20 Traseen anskueliggjort på kart.

Vi mener dette forslaget fortjener en grundigere utredning enn den vi til nå har opplevd. Bane NOR innrømmer også at dette forslaget ikke har blitt grundig vurdert og utredet. Til nå har vi ikke fått et tilfredsstillende svar fra Bane NOR på hvorfor man ikke ønsker å utrede dette alternativet. «Alle steiner bør snus», for å finne et bedre alternativ enn de to foreliggende forslag til løsninger. Vi har tro på at dette forslaget gir den løsningen som er mest gunstig for Larvik og Larviks innbyggere samt også i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

Det siste utspillet fra fylkeskommunen og riksantikvaren der det nå like før høringsfristens utløp varsles innsigelse mot Indre havn alternativene, gjør at det er fare for at Indre havn-alternativet bortfaller. I så fall vil vi da kun ha ett alternativ: Kongegata alternativet, høy løsning (Kongegata alternativet lav løsning har Bane NOR frarådet). Bane NOR har i tidligere svar til kommunen opplyst at de må fremlegge minst 2 alternativer til trase og stasjonsvalg.

Da Indre havn-alternativet nå muligens vil bortfalle, vil vi kunne stå igjen med kun et alternativ: Kongegata høy løsning. Følgelig er også denne utviklingen når det gjelder trase- og stasjonsalternativer som vi nå er vitne til, enda en grunn til å få utredet Bergeløkka-alternativet med trasé nord for byen slik det er beskrevet i vår redegjørelse her.

Konklusjon: Varslet avgjørelse om korridor- og stasjonsvalg i juni mnd. 2019 utsettes. Bane NOR bør derfor pålegges av våre lokalpolitikere, å utrede dette forslaget til stasjonsplassering på Bergeløkka alternativt på Bommestad om man ønsker det og jernbanetrasé nord for det sentrale Larvik slik det her er beskrevet.

For styret i:

Langestrand Nyttige Selskab

Ragnar Ridder-Nielsen, leder

For styret i:

Fortidsminneforeningen Vestfold

Dyveke Bast, leder

For styret i:

Larvik Bys Vel

Finn W. Fjellanger, leder

For styret i:

Prinsekvartalet Borettslag og Sameie

Jos Baay, leder

For styret i:

Karlsrogata Borettslag

Ruth Elly Hansen, leder

For styret i:

Eierseksjonssameiet Trygves gata 1-3-5

Arild Edvardsen, leder

Personene: Harald Skaatan og Kjell Lindhjem

Prosjekt-gruppen for Bergeløkka-forslaget:

Anders Haugene, Finn W. Fjellanger og Pål Langvik

Referanseliste:

[01] Havnesportiknytning ICP-36-A-25766-03A

(17-20, 18-20)

<https://www.banenor.no/contentassets/6efdc62fbf984835827e0298989603e2/kdp/havnesportilknytning.pdf>

[02] Kommunedelplan for IC-strekningen Stokke-Larvik

(1, 12, 14, 19-20)

http://asplanviak.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=76880ca5ab664db480caacfffb1656a5&fbclid=IwAR2JbmFB5k2gNTTywvIaAmp_PiwufHfXD9NB9wBKLIkVHA9hz9KO3KNRVRw

[03] Statens Vegvesen

(10, 11, 13-20)

<https://www.vegvesen.no/>

[04] Håndtegnet kart fra Finn W. Fjellanger

(20-20)

[05] Utklipp fra Infracore laget lokalt, samt bygd på google-earth. (avvik kan fremkomme)

(2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 15, 16-20)

[06] Temarapport Bergeløkka

<https://www.banenor.no/contentassets/6efdc62fbf984835827e0298989603e2/kdp/temarapport-bergerlokka.pdf>

Vittersøbekken Grøftelag v/P.E.Vittersø
Lindhjemveien 196
3280 Tjodalyng
paul.edvard@vitterso.no /982 50 315

Larvik kommune
postmottak@larvik.kommune.no
Arkivsaks Id 18/18573

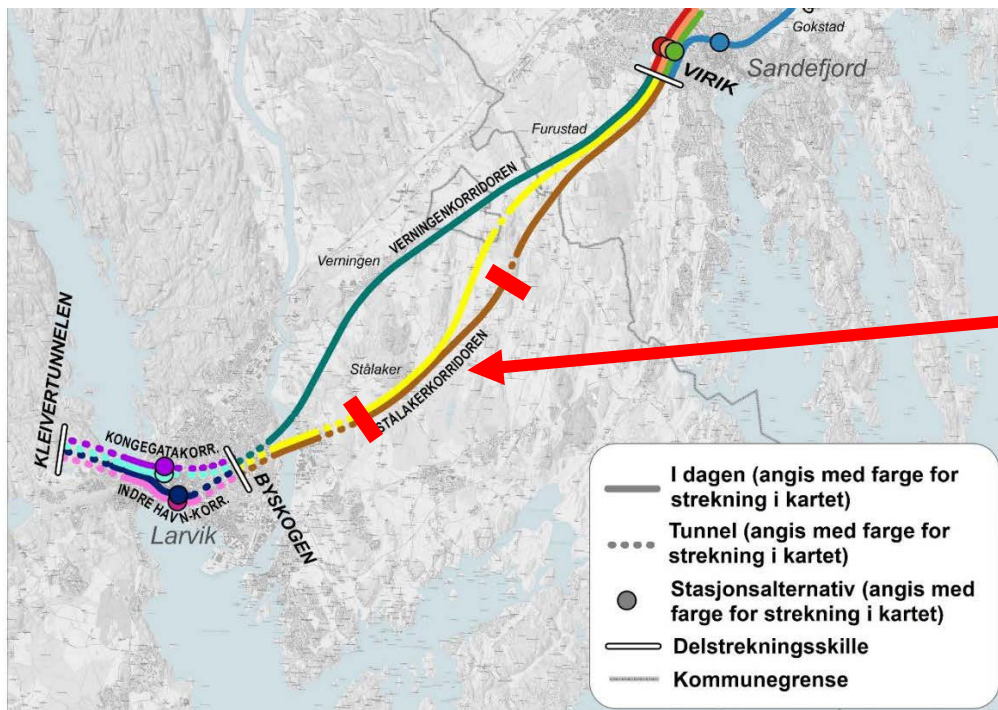
Larvik, 15.03.2019

Høringsuttalelse kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke - Larvik

Vittersøbekken er en del av vassdraget som starter på Himberg og renner ut i sjøen ved Hemskilen, og Stålåkerkorridorene vil krysse dette vassdraget.

Vittersøbekken Grøftelag er et av flere nabosamvirker i dette vassdraget som har som formål å sørge for vedlikehold av bekken. Vårt lag består av 25 grunneierne og har vært i drift siden 1930-tallet. Laget er av stor betydning for å gjøre jordarealer dyrkbare ved å sørge for at bekken tar unna vann fra dreneringen på jordene. Det flate terrenget og våtmarksområdet rundt Vittersøtjønna gjør at vedlikeholdet må gjøres møysommelig.

Siden det er Stålåker Øst-alternativet som er det som er anbefalt av Bane NOR, og det er dette som påvirker grunneierne i Vittersø Grøftelag mest, så er uttalelsen laget først og fremst med utgangspunkt i dette alternativet. Over 60% av arealet som inngår i vårt grøftelag berøres, og det rammer 10 grunneiere direkte.



Grunneierne representerer hele området mellom de røde markeringene.

I tillegg til denne uttalelsen, viser vi også til uttalelser som er sendt Bane NOR 12.04.2017 og 01.10.2017. Hovedinnholdet i disse var at den korridoren som velges skal legge beslag på minst mulig dyrket og dyrkbar jord, både i anleggsperioden og ved et framtidig jernbanespor:

1. Minst mulig dyrket eller dyrbart areal beslaglegges.
2. Arronderingen på de dyrkede arealene opprettholdes eller forbedres.
3. Tilgangen til arealene forblir god.
4. Agronomisk kvalitet på jorda opprettholdes.
5. Funksjonen til dreneringssystemer og andre hydrotekniske tiltak bevares.
6. Funksjonen for rørledninger og hydranter for vanningsanlegg bevares.

I denne høringsrunden, etter at Bane NOR har presentert sine fagrapporter og dermed grunnlaget for sine konklusjoner og etter et møte med Bane NOR 26.02.2019 vil vi poengtere følgende:

1. Stålaker øst-korridoren ødelegger et større areal enn det som er oppgitt i rapportene

En dobbeltsporet jernbane i Stålaker-østkorrideren vil ødelegge og beslaglegge jordbruksareal som er større enn det rapportene har beregnet. Dette fordi korrideren deler alle jordene diagonalt og ødelegger i praksis mer areal enn det som selve jernbanesporene og fundamentet utgjør. De berørte åkrene blir delt diagonalt, og resultatet blir trekantede skifter som gir et urasjonelt kjøremønster, og dermed blir ikke hele arealet utnyttet optimalt. I tillegg til at det nedlegges mer arbeids- og maskintid pr. dekar ved en dårlig form på skiftene, blir avlingene dårligere i kvalitet og mengde. Dosering av gjødsel, plantevernmidler og kunstig vanning blir enten for stor (dobbeltkjøring) eller for liten (trekanter eller striper som ikke dekkes). Miljømessig er også feildosering av innsatsfaktorer uheldig.

I det området som Stålaker øst-korridoren er planlagt, kan 100% av arealet dekkes av kunstig vanning. Det må antas å være et krav at vannstrålen ikke kan rettes direkte mot tog i fart eller mot strømførende ledninger. Siden det er betydelig variasjon i hvor langt vannet kan spres pga. variasjon i vanntrykk og variasjon i retning og styrke på vind, må det lages betydelig sikkerhetsavstander slik at ikke jernbanetraséen kan nås. Det medfører også at det blir en sone på begge sider av jernbane som ikke får optimalt med vann, 30 m bredde eller mer.

Bedre arrondering har vært en viktig del av forbedringsarbeidet i jordbruket vårt i de siste tiårene, og en jernbane her vil ødelegge for dette. Selv om man etter at en ny jernbanetrasé har blitt etablert, kan foreta jordskifte, så er fasongen på området bestemt av retningen på bekkeløpet og fjell i dagen. Man kan flytte på trekantene, men ikke fjerne dem.

Stålaker øst-korridoren er oppgitt å beslaglegge ca. 230 daa, mens Verningen-korridoren ca. 250 daa. Med bakgrunn i det som er beskrevet over, mener vi at disse korriderene er likeverdige mht. hvor mye jord som beslaglegges.

Området i Stålaker øst-korridoren er minst like verdifull som jord i Verningen-korridoren, ifølge bønder som dyrker jord i begge områder.

2. Manglende undersøkelse til grunn for utarbeidelse av fagrapporter

Det er laget 1018 sider fagrapporter, som vi har tilgang til. Disse er laget uten å ha undersøkt forholdene med noen av de berørte grunneiere eller beboere i vårt område. Den eneste kontakten vi har hatt med Bane NOR er deres kontraherte grunnborere. Vi synes derfor det er grunn til å stille spørsmål om grunnlaget Bane NOR har for sine vurderinger og anbefalinger/ innsigelser er godt nok. Er jobben bare gjort ut fra kart og databaser så vil man gå glipp av vesentlig informasjon som kan medføre feilvurdering og merkostnader.

Vi har i våre høringsuttalelser til Bane NOR oppgitt kontaktinformasjon, slik at det i alle fall skulle være lett å ta en telefon eller sende en epost.

Konsekvenser for lokale arbeidsplasser er ikke hensyntatt. Virksomhet på én av gårdene som driver oppstalling og trening av hester blir sterkt rammet og 3-4 arbeidsplasser forsvinner. På de andre gårdene som mister areal, vil man også få en redusert grunnlaget for sysselsettingen på gårdene.

Eksempler på forhold i rapportene som enten er mangelfulle eller feilaktige:

- a. Den negative beskrivelsen av området som «Preget av kanalisering» og «Forflatet landskap» er resultatet av 80 år gammelt jordbrukskulturarbeid. Det har medført at jordbruksarealene i området har blitt mer rasjonelle å drive og mer verdifulle.
- b. Vittersøbekken er ørretførende, noe som legger føringer på nåværende jordbruksdrift og vil være det ved ev. anleggsvirksomhet for å bygge ny jernbane.
- c. Området brukes til turbruk både for gående, syklende og jaktende, i tillegg til at terrenget brukes til «fuglehundprøver», og er således et verdifullt turområde.
- d. Vipe som hekker på Kjærane, er rødlistet (Sterk truet, 2015)
- e. Det er mye rådyr, hjort og noe elg i området, og en dobbeltsporet jernbane vil være svært begrensende. Dyretråkk er ikke omtalt i rapportene for dette området.
- f. Kryssing av Vittersøbekken er ikke planlagt, se neste punkt.

3. Kryssing av Vittersøbekken er ikke planlagt

Vittersøbekken har en betydelig vannføring i det området som jernbanen skal krysse. På grunn av grunnforholdene og at det er svært flatt, er det vanskelig å legge om bekken. Vi har derfor studert videoen som Bane NOR har lagt ut for å se hvordan dette skal skje. Siden dette var vanskelig å se ut fra denne animasjonen, tok vi dette opp i et møte med Bane NOR 26.02.2019. Det viste seg at kryssingen av Vittersøbekken på Kjærane ikke er tatt hensyn til eller planlagt. Toppen av banelegemet er på nivå med toppen av jordet. Denne bekken kan ved normal flom stige ca. 1 m og hvis brolegemet bygger 1 m, betyr det at hele banelegemet må heves med 2 m. Siden dette altså er i et flatt område, medfører dette en betydelig merinnsats med fylling av masser for å heve banen, mens det blir litt mindre skjæring et par steder. Å heve banen vil sannsynligvis øke støyemisjonen og innbyggerne blir mer påvirket av støyen. I tillegg til heving av banelegemet, må også lokalbroer som er planlagt i området heves tilsvarende.

Tilsvarende gjelder der bekken krysser nærmere Stålaker.

4. Tendensiøse beskrivelser og valg av vurderingsgrunnlag

Bane NOR oppgir at jernbanens endelige plassering kan legges innenfor hele korridorens bredde. Vi finner det derfor underlig at Stålaker øst-traséen og Verningentraséen er lagt forskjellig ved Geminifeltet i Sandefjord. Dette medfører så langt vi kan se, at Verningen-traseen berører flere boliger enn Stålaker-alternativene, og dermed oppgis det at Verningen-alternativet rammer flere boligbygg. Denne forskjellen brukes i argumentasjonen for valget av korridor, og er villedende informasjon.

Videre mener vi at ved flytting av Verningen-alternativet innenfor den angitte korridoren, så vil mindre jordbruksareal beslaglegges og ellers oppleves som mindre inngripende i landskapsbildet.

I Bane NORs «Sammenstilling og anbefaling» fra desember 2018 beskrives traséene kort. Under Verningenkorridoren står det «Sør for Furustad ligger traseen i et område med vanskelige grunnforhold og identifisert områdestabilitetsproblematikk.» Stålakerkorridorene har også den samme områdestabilitetsproblematikken basert på informasjon fra grunnboringen og egen kjennskap til området, men dette er ikke nevnt på tilsvarende måte.

Vi stiller også spørsmål om hvorfor Verningenkorridoren «De første 1,5 km av strekningen er dimensjonert for 230 km/t, resten av traseen er dimensjonert for 250 km/t.», mens Stålaker-

korridorene er dimensjonert for 250 km/t. Dette gjør Verningenkorridoren framstår som et dårligere jernbanemessig alternativ enn Stålakerkorridorene, uten at det er begrunnet.

5. Vår kommentar til Bane NORs vurdering av «Ikke prissatte verdier»

Tema	Verningen-korridoren	Stålakerkorridoren		VÅR VURDERING
		Stålaker vest	Stålaker øst	Stålaker øst
Landskapsbilde	--/---	--	-/--	--- a)
Nærmiljø og friluftsliv	-/--	-	-	-- b)
Naturmangfold	---	--/---	--/---	--- c)
Kulturminner og kulturmiljø	--	-	-	
Naturressurs	--/---	---	--/---	
Samlet konsekvens	--/--- Negativt bidrag til netto nytte	-- Negativt bidrag til netto nytte	-/-- Negativt bidrag til netto nytte	--/--- d) Negativt bidrag til netto nytte

- Traséen skjærer diagonalt over området, uten å følge noen naturlig linje. Med en heving av banelegemet og kryssende broer, blir landskapsbildet negativt påvirket.
- Området brukes både av gående, syklende, jakt og «fuglehundprøver». En jernbane som deler området i to vil gjøre dette dårligere.
- Vipe er observert i Stålaker øst-korridoren i 2018 og tidligere år, men er ikke registrert i artdatabanken.no
- Vi mener at Stålaker øst-korridoren har samme «Samlet konsekvens» som Verningen-korridoren.

6. Konklusjon

Vår samlede oppfatning er at Bane NOR ikke har vurdert Stålaker øst-korridoren riktig. Det er en rekke forhold som ikke har kommet med eller blitt hensyntatt i deres rapporter og konklusjoner.

Det reelle beslaget av dyrket jord er minst på samme nivå som Verningenkorridoren. Det samme gjelder konklusjonen for «ikke-prissatte» verdier, som til tross for en omfattende dokumentasjon ikke har fått med seg alle vesentlige forhold. Manglende hensyntagen til kryssing av Vittersøbekken vil også øke kostnadene og ulempene ved denne traséen.

Med hilsen

Vittersøbekken Grøftelag - alle grunneiere langs Stålaker-traséen mellom Skaara og Stålaker

Kåre Johannessen, Alfred Haakestad, Rune Bergsvand, Harald Håkestad, Odd Ivar Langegard, Stein Martinsen, Grethe Vittersø, Ole Aleksander Skaara, Halvor Skaara og Paul Edvard Vittersø.

Til

Larvik Kommune

Tjølling, 15.03.19

postmottak@larvik.kommune.no

Kommentar til forslag til kommunedelplan for dobbeltspor Stokke-Larvik.

Tjølling Idrettsforening og Nærmiljøutvalget i Tjølling har i flere år arbeidet for å utvikle eksisterende og nye skogsstier i nærområdet til Tjøllingvollen. Disse stiene ligger i Huseby-, Lunde- og Gjerstadskogen som er det nærmeste store skogsområdet for oss. Dette er gjort og gjøres med betydelig dugnadsinnsats, egne midler, støtte fra Gjensidigestiftelsen og tippemidler. Målet er at stiene kan brukes til tur og trening, for enkeltpersoner og for organiserte aktiviteter i regi av idrettsforeningen, barne- og ungdomsskolen og andre i nærområdet. Dette skal være et lavterskeltilbud til glede for unge og voksne. Målgruppen for dette tilbudet utgjør et sted mellom to- og tretusen mennesker.

Dette arbeidet gjøres i nært samarbeide med, og med hjelp fra grunneiere i de aktuelle skogene på Huseby, Lunde og Gjerstad.

De foreslåtte jernbanelinjene i Stålakerkorridoren vil gjøre det umulig å bruke flere av de eksisterende rundløypestiene som i dag ligger i området. Antydningen fra Bane Nor om at stiene kan legges under en ny bro er ingen realistisk erstatning for det som blir ødelagt. Ved å gjøre det umulig å bruke de eksisterende stiene i Gjerstadskogen, reduseres det samlede tilbudet vesentlig.

Av hensyn til det store nærmiljøet på Tjøllingvollen, særlig barn og unge, vil Tjølling Idrettsforening henstille til Bane Nor og Larvik Kommune om å spare stiene i Gjerstadskogen og ikke velge Stålaker som ny trase for jernbanen.

Med hilsen

Nils Morten Halvorsen

for

Tjølling Idrettsforening

Tjølling Nærmiljøutvalg

15.03.19.

Høring - Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik

- PlanID: **201825**
- Arkivsaks id: **18/18573**

Larvik kommune, lokale politikere og Bane NOR skal om ikke lenge bestemme hvor den nye jernbane-stasjonen skal ligge, og hvor jernbane-traséen skal gå.

Undertegnede er 2 eiere og driver av hver sin butikk i Larvik sentrum.

Plassering av jernbane-stasjonen i Kongegata er ikke et alternativ for butikkene i Larvik sentrum:

- **Kongegata som er en viktig innfarts-åre til Larvik sentrum stenges.** Kundene finner ikke frem eller velger å reise til andre handle-sentre utenfor sentrum (som Nordbyen og Øya, eller nabo-byene).
- **Byggeperioden tar mange år.** Ingen kunder har så stor tålmodighet at de kan vente på at alt blir bra igjen. Kundene lager seg nye handle-mønstre.
- **Det er flere beviser på at butikker mister stor omsetning** når det graves i nærheten med omkjøringer eller det er bygge-rot og stillaser utenfor butikkene. Slakter Abrahamsen og Arnes Fargehandel opplevde tapt omsetning da det var grave-arbeid i Kongegata. Statoil og Amfi opplevde det da Nansetgata ble renoverert. Rått og Sanselig på Torvet opplevde tap da de hadde hele fasaden full av stillaser ved en renovering. Dagens butikker sliter nok som det er med omsetningen (pga endrede vaner som netthandel, mer handel på reiser og mer gjenbruk), og vi kan ikke klare en redusert omsetning over flere år. Det er et enkelt regnestykke.
- **Hvis butikkene i byen skal flyttes midlertidig er det flere punkter som vil ha en voldsom stor risiko.** Hvor langt utenfor bykjernen skal vi være for at omkjøringer og anleggsarbeid ikke påvirker oss? Hvem betaler flyttingen for alle på samme tid? Hvem gir oss en lav husleie så vi kan klare oss den tiden det tar før alle kunder vet hvor vi er? Hvem betaler markedsføringen når vi skal opplyse kundene om endringen? Hvem sørger for tilretteleggingen? Vi er flere spesial-butikker som må ha spesial-tilpasset lokaler. Og hvordan kan man tro butikkene vil flytte tilbake igjen og ta den kostnaden en gang til? Sentrum blir rett og

slett tom for butikker gjennom anleggsperioden, og med stor sannsynlighet etterpå, i flere år.

- **Hvem bygger opp byen igjen?** Bane-NOR er tydelige på at de ikke betaler rådhus, kunnskaps-senter og andre bygninger vi må ha for å fylle opp byen igjen. Vi er alle kjent med at Larvik kommune har reduserte midler. I bygge-perioden vil Larvik Kommune med stor sannsynlighet ha lavere innflytting i en periode på 10-15 år. Det betyr mange penger tapt for Kommunen. Investorer er en mulighet, men logikk tilsier at det er mer interessant å bygge i Indre Havn. Der er det mange flere penger å tjene. Ved bygging av jernbanen i Indre Havn vil gårdeiere og næringslivet/ butikkene kunne fortsette som før i sentrum, samt unngå 2 byggeperioder etter hverandre.
- **Tåler sentrum flere åpne plasser?** Der grunnen åpnes opp og lukkes igjen kan det ikke bygges noe oppå senere. Å ha flere åpne plasser i sentrum er dårlig by-utvikling. Bygningene og butikkene må ligge tett for å ha den utviklingen vi ønsker i et sentrum. Parker og store plasser dreper et lite sentrum. Alle sentrumsanalyser og byutviklings-studier viser dette.
- **Hvor er handelsanalysen?** Medlemmer av Larvik BY AS har i alle år påkostet jule-dekorasjon, opphengning av jule-dekorasjonen, pyntet med blomster i sentrum, satt opp små juletrær rundt omkring, arrangert Natt-by og ikke minst vært primus motor for skøytebanen, samt mange aktiviteter på torvet. Vi er med andre ord en viktig organisasjon for Larvik. Utrolig nok er det ikke laget en eneste handels-analyse for effekten av anleggs-arbeid rett på utsiden av butikkene i sentrum.
- **Kundene våre som bor i sentrum flytter ufrivillig.** Det er ca 220 boenheter som må fraflyttes. Dette er våre kunder som betyr mye for vår omsetning. I tillegg er det en traumatisk opplevelse for disse menneskene å bli tvunget til å flytte. I perioden frem til bygging (6-7 år?) vil de ikke kunne selge eller endre sin tilværelse. De blir fange i sitt eget hjem. Om de får en ok pris for boligen er det ikke sikkert de har råd til å kjøpe noe nytt. Det er alltid dyrere å flytte enn å bli boende. Betaler Bane NOR også denne utgift?
- **Tog-passasjerene ser ikke den flotte byen vår.** Når toget kommer fra Porsgrunn eller Sandefjord vil de forsvinne inn i en tunnel før de får mulighet til å se noe av Larvik. Ingen får nyte vår flotte havn, eller blir inspirert til å gå av toget fr å se mer av Larvik. Se til Holmestrand. Vanskelig å tro at noen blir inspirert til å gå av toget der når man ikke kan se hva som er utenfor fjellet.

Plassering av jernbane-stasjonen i Indre Havn er det beste:

- **Indre Havn som stasjon vil gjøre minst skade for butikkene i sentrum.** Vi fraråder på det sterkeste at kommunen og Bane Nor skal begi seg utpå et prosjekt med så utrolig mange store fallgruver.
- **Sjøfronten vil bebygges uansett.** Det er et utrolig stort og flott område i Indre Havn. Det er så stort at det ikke vil fungere å bare bruke det til friområder og åpne plasser. Området må fylles med flotte spektakulære bygg og aktiviteter! Jernbanen med høy løsnings vil passe perfekt inn i denne arkitekturen, og gjøre det hele til en severdighet mange vil komme for å beskue. Cafeer, kiosker, restauranter og noen butikker vil gjøre det til et populært sted for hele kommunen. Og alle tog-passasjerene vil ikke nøle med å ta et besøk i Larvik når de med beste sitteplass i høyden får se både Larviksfjorden, Bøkeskogen og byen vår.

- **Herregården er ikke i fare.** Bane Nor har laget flere rapporter som tilbakeviser faren for Herregården. At den visuelt vil få en jernbane i bakgården er en liten pris å betale når vi ser hvor mye en jernbane kan skade både bygninger og levebrød hvis den kommer i Kongegata.

Bane NOR skriver dette i en mail til undertegnede og viser til dokumentet «Presentasjonen i møtet med Larvik museum og fylkeskommunen 03.01.2019», og «Kulturminne-rapporten»:

Bane NOR sine utredninger viser at risikoen for setninger på Herregården ved anleggsarbeidene for indre Havn høy er akseptabel. Det vil bli foretatt overvåkning under arbeidet og det er mulig å gjennomføre avbøtende tiltak ved behov.

En kan regne med påvirkning i avstanden 2x høyden i byggegroppen, noe som betyr at det i utgangspunktet skal gå bra. Hvis det oppstår setninger kan det foretas refundamentering av bygningen.

Tanker om prosessen:

- **En del av politikerne har satt seg selv i en dårlig situasjon.** Ved å gå tidlig ut i pressen med valg av sted for jernbane-stasjonen la de et press på seg selv. Flere punkter er kommet frem den siste tiden som kanskje kan endre dette. Kanskje det nå er viktig å ta en ekstra tenke-runde og se på vektskålen? Hva veier tyngst? Hva er minst risiko?
- **Flere alternativer til plassering av jernbanen.** Mange snakker om Bergeløkka, Bommestad og Elveveien. Noen av plasseringene lar seg ikke gjøre pga traséen og koblingen til Kleiver- tunnelen. Noen er redde for utsettelse og hva det kan gjøre med byen. Men med en plassering på Bergeløkka vil stort sett alle bli forskånet. Det kan avgjøres raskt. Ingen tvil!
- **Vi vil trekke fram hva Bane Nor har skrevet om valget av Indre havn:**

«Tilrettelagt for byutviklingen

En stasjon i Indre havn bygger opp under dagens bystruktur og er i tråd med kommunens vedtatte planer. Denne løsningen bryter ikke dagens gateløp og krever mindre endringer i sentrum.

*– En stasjon i Kongegata gir litt kortere reisetid og derfor samfunnet litt mer nytte, sammenlignet med Indre havn. **Men stasjonen i Kongegata koster langt mer og får derfor totalt sett lavere samfunnsøkonomisk nytte, forklarer Solhaug***

Bane NOR anbefaler høyt alternativ i Indre havn og er trygge på denne konklusjonen. Dette er den beste løsningen for jernbanen, byen og utfra et samfunnsøkonomisk perspektiv, sier Solhaug.»

Konklusjon:

Hvorfor gjøre det vanskelig for alle når man kan velge et alternativ som har færre konsekvenser? Hvorfor skal Bane Nor godta en løsning der det er store muligheter for store budsjett-sprekk og mange overraskelser? Med omtanke for butikker, beboere, og en kortere byggeperiode, samt det økonomiske aspektet, må valget falle på Indre Havn som stasjons-løsning, eller det må komme opp et annet godt forslag (Bergeløkka) uten at det behøver å bety store utsettelser.

Vi må være realistiske sammen, NÅ!

Skrevet av Lill-Guro Bordøy Hitz, Hitz optikk AS, og Janne Gui, Bortskjemt AS.

Tjølling Viltstellområde

v/ Stein Martinsen

Lindhjemveien 171

3280 Tjodalyng

Larvik kommune

Larvik 14.03.2019

Arkivsaks id 18/18573

Høringsuttalelse for nytt dobbeltspor fra Stokke til Larvik

Tjølling Viltstellområde er en sammenslutning av grunneierne i Tjølling med det formål å forvalte viltet på en best mulig måte.

Viltet og da særlig hjorteviltet beveger seg over større områder og følger helst vante trekkruiter. De foreslåtte traseene gjennom Tjølling krysser disse trekkrutene mange steder og vil sette en stopper for viltet å bevege seg mellom terrengene. Løsningen på dette er å etablere viltoverganger i de mest brukte trekkrutene. Slike overganger viser seg å fungere best i skogsområder og helst der jernbanen går i en skjæring slik at overgangen glir best mulig inn i terrenget.

Stålaker øst og vest-alternativet går gjennom et område med mye hjortevilt. Det er mye rådyr og nå de siste årene har vi greid å bygge opp en Elgstamme igjen. Strekningen fra Lund til Kjøndal er et parti hvor hjorteviltet trekker mye øst – vest med flere faste trekkruiter. Her vil det nye dobbeltsporet stor sett gå på innmark og banen vil ligge relativt høyt i terrenget. Noe som igjen medfører eventuelle viltoverganger blir meget høye og åpne. Altså overganger det blir vanskelig å få viltet til å bruke.

Verningen alternativet går også gjennom et område med mye hjortevilt som har sine trekkruiter på tvers av den denne korridoren. Dette alternativet går mer i skog og har dype skjæringer hvor det er lettere å etablere gode viltoverganger som det blir lettere for viltet å bli fortrolige med.

Tjølling Viltstellområde forutsetter at viltet blir tatt på alvor ved bygging av nytt dobbeltspor gjennom Tjølling, og de nødvendige tiltak blir utført slik at viltet kan bevege seg på en grei og naturlig måte over den planlagte jernbanetraseen.

Ut ifra det ovenstående vil Tjølling Viltstellområde anbefale at Verningenkorridoren blir valgt.

Mvh

Tjølling Viltstellområde

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Ref. innspill til høringsuttalelse for "Kommunedelplan med konsekvenser for nytt dobbeltspor for jernbane på strekningen Stokke - Larvik. Offentlig ettersyn. PlanID 201825 Arkivsaksid: 18/18573

Jeg har forstått at Bostedet A/S er grunneier innenfor korridorene. Med bakgrunn i dette gis det her kort innspill til høringen.

Undertegnede har tro på Kongegata høy, som fremtidig stasjon for Larvik.

Begrunnelse: Uten dybdedekning i alle tekniske beskrivelser og fremstillinger, ser jeg et potensial og merverdi for Larvik som by, ved å plassere stasjonen i Kongegata.

Både visuelt og praktisk har jeg tro på at områdene med jernbanetorg, trapp og torget med byttefunksjoner, vil generere aktivitet, som kan gi synergier for Larvik by og sentrum, fordi der hvor folk treffes genereres det aktivitet. I h.h.t. plandokumentet fra Bane Nord står det at plattformen også vil være tilgjengelig fra terreng, noe som oppleves som en positiv åpenhet i det visuelle uttrykket.

Jeg ser at toglinja vil gå i h.h.v. betong- og bergtunnell gjennom sentrum. Videre pekes det på "at det i anleggsperioden vil bli en dyp byggegrop gjennom deler av bykjernen". I fremstillingen i ØP i det seinere mener jeg at Bane nord har forsikret at fremdriften relatert til byggegrop, vil utføres steg for steg, med grop på 100 m av gangen. Det oppfattes som en større ivaretagelse enn hva som står i plandokumentet, og vil være positivt. Larviks innbyggere har også fått forsikring om reetablering av terrenget etter byggeperioden, noe som vil kunne gi en merverdi i forhold til nødvendig fornyelse, ref dekke av gate og veier.

Selv om Norge ligger langt mot nord, er Larvik i et større perspektiv en by i Europa. Vi reiser ut til byer i Europa og får gode opplevelser ved utforming av byer med åpne plasser hvor folk kan møtes.

Noen tanker om "Indre havn" alternativet.

Begrunnelse for at undertegnede er i mot denne løsningen. En av Larviks visjoner er Larvik fjordbyen. Dette er en verdi som må tas vare på og videreføres. Jeg ser for meg at en høy togtrase i Indre havn vil oppleves som et massivt stengsel, når blikket vendes mot sjøen. Den vil stenge for åpenheten mot himmel og mot sjøens horisont.

Med vennlig hilsen
Inger Johanne Huse
Bostedet A/S

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Bostedet A/S
Traveien 11, 3260 Larvik

POSTATT
25 APR 2019
INTERET

Til

Larvik Kommune
Postboks 2020
3255 Larvik

LARVIK KOMMUNE
Arkiv Sak ID 19/25228
Journalpost ID
25 APR 2019
Klassering

Tjølling, 23. april -19

Høringsuttalelse til kommunedelplan Stokke-Larvik, planid 201825

Tjølling Jeger og Fiskerforening (TJFF) er tilknyttet Norges Jeger- og Fiskerforbund, som er den eneste landsdekkende interesseorganisasjonen for jegere og fiskere.

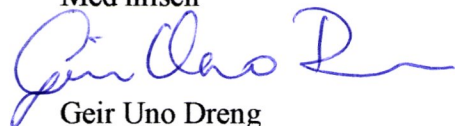
TJFF har sett på Bane Nors forslag til trasè for ny jernbane Larvik og Sandefjord i lys av nye opplysninger som har kommet inn. Denne trasèen krysser Kjørndalbekken/Bjønnesbekken ved Nordre Gjerstad. Denne bekken er den desidert viktigste gytebekken for sjørretet i Viksfjord. TJFF utfører dugnadsarbeide i denne bekken for å bedre forholdene for sjørretet. TJFF får offentlig støtte til dette arbeidet.

Der hvor jernbanen er foreslått å krysse bekken vil det nødvendigvis bli betydelige naturinngrep på begge sider. Når man erstatter skog og jord med steinsatt jernbanefundament, vil nedbørsavrenningen til bekken skje mye raskere enn i dag. Dette vil gi en mer ustabil vannføring, noe som er negativt for sjørretets vandring og gyting.

TJFF ser også med bekymring på at den periodevis økte vannføringen i bekken vil kunne øke flomskadene på dyrket mark i området. Graving i bekken for å motvirke dette vil også være veldig negativt for sjørretets gytemuligheter.

TJFF vil derfor på det sterkeste fraråde Bane Nor å velge Stålaker som trasè for framtidig jernbane gjennom Tjølling. Dette trasè-valget vil etter vår vurdering gi uopprettelige skader for en av våre viktigste naturressurser i vårt område.

Med hilsen



Geir Uno Dreng

Leder i Tjølling Jeger og Fiskerforening

From: arnehogstedt@gmail.com
Sent: 5. januar 2019 11:53
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: Kundesenter
Subject: Stasjonsplassering i Larvik
Attachments: Velkommen Bane Nor.docx

Hei

Sender dere mitt innlegg til debatten om stasjonsplassering i Larvik.

Er for Indre Havn da jeg tror dette er best på mange måter, og også 800mill rimeligere.

Innlegget er sendt ØP, så kan dere jo se om det kommer riktig på trykk.

Mvh

Arne Høgstedt

45404402

Mail ah@norconsult.no

Velkommen Bane Nor

I 1881 fikk vi jernbane til byen. Det ble feiret med stor fest og kong Oscar 2. var her og åpnet banen. Den var utvilsomt et veldig teknisk fremskritt for samfunnet Larvik. Det gav oss forbindelse til resten av Østlandet i et omfang som vi bare kunne drømme om i forkant. Nå 138 år etter er den fortsatt viktig, men er gått litt ut på dato. Vi er derfor ekstremt heldige som nok en gang er en del av en nasjonal innsats for bedring av kommunikasjonene i samfunnet.

I 1881 var endringen fra hest til jernbane.

I 2032 (?) vil endringen bli raskere, sikrere og hyppigere transport med god komfort fra sentrum av Larvik til sentrum i de fleste byer på Østlandet og til flyplassene Torp og Gardemoen.

Bane Nor's planer for trase mellom Larvik og Sandefjord og ny stasjon i Larvik er kostnadsberegnet til 8 milliarder kroner for de rimeligste alternativene. Dette er en nesten ufattelig stor investering og gavepakke til Larvik. Det tilsvarer 8 årsbudsjetter for kommunen, 32 Bølgen-utbygginger, 5 Jotun-utbygginger eller 16.000 normale årslønner.

For Larvik-samfunnet er det viktig å få arbeidsplasser og investeringer til kommunen. Jeg vil påstå at det er ingen investeringer i Larvik hverken i fortid eller fremtid som er i nærheten av Bane Nor's jernbaneinvestering i de nærmeste årene.

Det blir påstått at valg av stasjonsplassering i Larvik er som å velge mellom pest og kolera. Dette er ekstremt negativt og helt feil. Jeg vil heller si at det er som å velge mellom gull og sølv.

Etter min mening er det Indre Havn som er best og som er gull. Dette alternativet bygger på og videreutvikler den infrastruktur og den bebyggelse vi har og tar vare på det samfunn som er bygget opp gjennom de siste generasjoner.

En stasjonsplassering i Kongegata er sølv. Det vil gi oss det samme investeringsvolumet. I tillegg vil det gi oss mulighet til å starte med så godt som blanke ark både i sentrum og i Indre havn. I seg selv en svært spennende mulighet. Dette må vi veie opp mot at vi avvikler en bydel og gir Larvik by en lang anleggsperiode med mye anleggstrafikk og vanskelig trafikk situasjon i min 5år.

Kongegata er for meg for destruktiv. Den vil medføre at 220 familier må flytte og at sentrum raseres. Familiene skal få erstatning med markedspris for det de har. Erfaringene fra tilsvarende utbygginger er likevel at de som rammes sitter igjen med gjeld etter denne flyttesjauen da nytt koster mer enn det gamle de har og at selve flytteprosessen koster. Ille synes jeg også det er at søndre side av sentrum raderes ut. Det er trist at bygningene her må rives og derved at mye av identiteten til sentrum blir borte. Enda verre er det at mye av sentrum ikke vil kunne være sentrum i disse 5-10 år, at mange forretninger og deres virksomhet vil forsvinne fra sentrum og at resterende del av sentrum vil få svekket omsetning. Det er vel et spørsmål om det vil være mulig å bygge opp igjen sentrum til den funksjon og rolle den har i dag.

En stasjonsplassering i Kongegata og trase under torget er et dårlig valg. Stasjonen er plassert i en av byens bratteste områder, den er kun et hakk i en bratt skråning med lite tilgjengelige flate arealer. Det virker ikke sannsynlig at man her kan etablere de arealer man trenger til perronger, henting og levering av personer, parkering for biler og sykler, bussholdeplasser, veianlegg, gågater, sykkelgater og handelstilbud til reisende.

Traseen videre går under Larvik torg. Her er det en kjensgjerning at man har ekstremt dårlig grunnforhold med mye og sensitiv leire. Noen av de eldre bygningene i området bla Larvik Sparebank, er fundamentert på flåter av tømmer som må ligge i vann for ikke å råtne. Det er en stor utfordring å opprettholde høy grunnvannstand her samtidig med å anlegge tunnel for jernbanen under. På folkemøte ble anleggsarbeidene for denne traseen presentert som vanskelig og krevende,

og at det dels skulle benyttes metoder som ikke tidligere hadde vært brukt i Norge. Det sier seg selv at dette blir kostbart og sannsynligvis vil både framdriften og kostnadene sprekke.

Stasjonsplasseringen i Indre havn har fått mange til å reagere med krigstyper for å beskrive hvor håpløst dette er. Vi så det samme når vegvesenet ville bygge nåværende Farrisbrua og Treschow / Hagen ville bygge Farris Bad hotell (også da med underskriftslistor).

Begge deler har vist seg å bli langt bedre, ja faktisk så bra at det har blitt signalbygg for vår by.

Det tror jeg også jernbane på høy bane gjennom byen vil bli. Dette er et gigantisk prosjekt, men ikke et gigantisk byggverk. Det kan tvert imot bli et slankt byggverk 8-10m over bakken, med slanke søyler og en smal skive høyt der oppe. Å gå under denne vil bli som å gå under en høy bru. Går man under jernbanebruene på Torstrand i dag får man taket i hodet. Går du derimot på gangbanen under Farris bad får du ikke denne følelsen da taket her er høyt oppe. Jernbanen gjennom Indre havn vil bli et fremtidsrettet byggverk som vil sette Larvik på kartet på en positiv måte.

Indre Havn er en perle av et utbyggingsområde. Det er sjeldent at et så sentralt område i en by ligger så ubebygget som her. Det kan vi takke NSB og fremsynte og handlekraftige politikere i Larvik kommune som anla fellesområdene i Indre havn gjennom en dugnad for 8 år siden.

Indre Havn vil ligge åpent for utvikling uansett om man velger «Gull eller Sølv». All eksisterende jernbane vil bli fjernet i begge tilfeller. For alternativet med stasjonsplassering i Indre Havn vil det gå en jernbane gjennom området, men den vil gå høyt opp og ikke hindre hverken gangpassasje eller utsyn fra Storgata eller Blomsterhaven til sjøen.

Etter fjerning av ferja fra Indre Havn var det en arkitektkonkurranse om utnyttelsen. Alle forslagene var basert på en massiv nedbygging av arealene. De som fortsatt ønsker dette bør gå for Kongegata som stasjonsalternativ. Da ligger Indre havn åpen for å anlegge blokkbebyggelse i 5-10 etasjer høye leilighetsbygg fra Tollboden til Tollerodden.

Velger man Indre Havn som stasjonsplassering vil traseen for jernbanen legge føringer for arealutnyttelsen som vil hindre en slik bebyggelse som angitt over. Det vil også være naturlig å bygge videre på Indre havn som transportknutepunkt. Her vil man ha arealer tilgjengelig for å bygge store nok parkeringsarealer, arealer for oppmøte og avreise ved stasjon, gang- og sykkelarealer, buss-stoppesteder, drosjesentral og servicetilbud til de reisende. Jeg tror også det vil være lettere å opprettholde dagens ekstremt viktige vrimele- og aktivitetsområder langs Indre havna som ubebyggede arealer om man velger stasjonsplassering der da disse vil bli en naturlig utvidelse av de offentlige fellesarealene man etablerer for en stasjon i Indre havn.

Et annet pluss for Indre havn er at Bølgen, dagens «Lysløype» og vrimelearealene i Indre havn trenger parkering. Det vil de få med sambruk av parkeringen for en jernbanestasjon der.

Et typisk utviklingstrekk for byer og tettsteder i dag er at nærområdet til stasjonene bygges ut med høybygg for boligbebyggelse og kontorarbeidsplasser, at det dannes såkalte «knutepunkter». I Indre havn vil det være arealer for denne type utbygging selv når ønskede fellesarealer har fått sitt. I Kongegata har man ikke slike arealer tilgjengelig. Således er Indre Havn et mer fremtidsrettet alternativ også på denne måte.

Utbygging av ny jernbane fra Sandefjord til Larvik stiller krav til våre politikere at de skal velge mellom de alternativene som prosessen fram til nå har kommet fram til. Dernest skal Bane Nor velge. Vi må kunne forvente av våre politikere at de setter seg inn i det grunnlagsmateriale som finnes og gjør et selvstendig valg basert på fakta og ønske om rett utvikling for Larviksamfunnet. La oss slippe omkamper om alternativer som er vraket i prosessen enten det er på grunn av jernbanens krav til geometri, for høye kostnader eller Stortinget's krav om Intercity.

I Holmestrand har man fått ny stasjon inne i fjellet rett ved sentrum. Dette er ikke et alternativ for Larvik da vi ikke har fjell i nærheten av sentrum. Det er mange praktiske fordeler med Holmestrand stasjon, men den gjør også Holmestrand til et ikke-sted. Stasjonen er og blir et mørkt og kaldt hull i bakken, som ikke gir hverken de reisende eller ventende noen gode følelser for byen.

I Larvik vil begge stasjonsalternativene tilby de reisende en fantastisk beliggende stasjon. Perrongene vil ligge høyt oppe og både reisende og ventende vil kunne nyte en flott utsikt utover Larvik's havneområde og fjorden videre utover og de vil oppleve Larvik på en særs positiv måte.

Indre Havn vil også her være et hakk bedre enn Kongegata da man også vil få flott syn på Storgata og opp i byen, og den mest sentrale plasseringen i forhold til byens kulturliv, severdigheter, restauranter og hoteller.

Min anbefaling til politikerne er at de velger det alternativ som utvikler Larvik best og gir minst ulemper for by og folk: Gå for gull – Stem på Indre Havn.

From: MORTEN BAKKELI <mbakkel2@online.no>
Sent: 23. januar 2019 14:09
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236.
Attachments: 17038990_1363482393708372_5228588787388122380_o.jpg;
18055641_1412772125446065_1176204797225895148_o.jpg;
17390719_1377318292324782_6804467835455270071_o.jpg

Til BaneNor.

Jeg er lokalhistorisk interessert. Jeg er aktiv i den lokalhistoriske Facebook-gruppa "Larvik i gamle dager" og utgav i 1992 diskografien "Fra Carl Hagman til Pico Pico", en oversikt over plater, kassetter og sylindere med utøvere fra Larvik 1905-1989. Jeg kommer med en sterk oppfordring til BaneNOR om å velge bort Kongegata-alternativet, fordi det vil medføre at flere eldre bygninger i sentrum vil bli revet. Jeg tenker spesielt på "Seeberggården"(Torget 4, oppført på 1700-tallet), "Felumbgården" (Torget 6, Larviks eldste funkis-murbygning, oppført i 1935) og Torget 11 (Bryggerieier Christiansens hus, oppført i første halvpart av 1800-tallet). Dette er kjente og kjære bygninger, som flere generasjoner av larvikinger har et nært forhold til.

Mvh.

Morten Bakkeli
Mesterfjellveien 8
3257 LARVIK







bankers Loupes

doktor Bolt

konditori otto restaurant

harald makles eft

Gulvinn

ALBERT BOE

Jon & Halvander

ALBERT BOE

31 JAN 2019

Google Maps



Kartdata ©2019 Google 200 m

Til Bane NOR.

Jeg vet ikke om alt beslutning er tatt med hensyn til Larvik, men kommer med et lite forslag for det. Det innebærer at det ikke bør rives et eneste hus, men alt blir spart i indre havn, Hamnerdalen, Kongegata, Torstrand m/ Herregården.

I stedet for besparelsen nede i segla må det vel (om det er mulig?) brukes en del penger og konstruksjoner det den i utbegnede tunnelen kommer ut (ca ved gamle E18 tunnel) og følges nye E-18 til Bergeløkka. Denne må kunne påles opp om nødvendig. Tunnelen kommer over elva omtrent der hvor dere har tegnet banen inn mot Heggdal. Jeg foreslår en tunnel UNDER byen som tegnet inn (Farrisilden går klart)

Jeg vet jo ikke hva tunnelen vil koste i forhold til besparelsene ved å bygge i byen, men det finner dere ut.

Byen slipper i alle fall mega-arbeid i flere år.

Hvis det går an med hensyn til Botestrogen og Bergtøkkå så kunde dette kanskje skyte ut tunnelen og jo bare penult i disse dager og den lille bebyggelsen over vil nok merke noen setting av risting.

Dette var i grove trekk et lite forslag fra en amatør.

Med hilsen

Wesley M. Haaland

Østkyveien 2. D.

3280 TADAZUNA

Telef. 99721671.

From: Oddmar Aurvoll <aurvolloddmar@yahoo.no>
Sent: 5. februar 2019 16:59
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236

Høringsuttalelse om lokalisering av ny jernbanestasjon i Larvik.

BaneNor har levert en grundig analyse av alternative stasjonsplasseringer i Larvik og peker på to gangbare alternativer. Jeg er imidlertid **ikke** enig i den endelige tilrådingen som peker ut Indre havn som beste alternativ. Jeg skal kort redegjøre for mitt standpunkt:

1. Stasjon i Kongegata. Dette er ut fra hensynet til byutvikling det klart beste alternativet.

- Det har den mest sentrale plassering.
- Det forutsetter en ny strategi for bruk av allerede eksisterende gatenett for å gi best mulig tilbringertjeneste. Både Kongegata, Fjellveien, Gamle Kongevei og Prinsegata kan reguleres til dette formålet.
- Behovet for parkering av flere privatbiler er i mange sammenhenger overdrevet, Men plassering av stasjon i Kongegata vil i alle fall kreve at noe av den nærmeste bebyggelsen rives. Dette vil gi rom for parkeringsplasser/parkeringshus langt utover det man har idag.
- Muren med jernbanespor på toppen i Hammerdalen kan rives. Dette gir åpning fra Hammerdalen og Langestrand direkte til sentrum og gir en åpnere og vakre adkomst til byen fra vest.
- Tilsvarende mur gjennom Torstrand og langs vannkanten i indre havn blir også borte.
- En sentral plassering i Kongegata vil naturligvis koste noe i form av gamle bygårder som blir borte. Det er feil å se på dette som utelukkende negativt. Tvert imot vil dette kunne føre til en revitalisering av sentrum som Larvik har savnet i årtier.

2. Stasjon i indre havn. Dette alternativet tror jeg BaneNor foretrekker ut fra kostnadsvurdering og uten å ta hensyn til byutvikling, Sammenliknet med altrenativet Kongegata har indre havn noen negative sider som må fremheves:

- Det stenger den visuelle sammenhengen mellom by og fjord.
- Det går ut over bruken av indre havn i fritidssammenheng.
- Det er tvilsomt om hensynet til Herregården kan tas vare på.
- Sist, men ikke minst vil en slik plassering ikke gi noe tilskudd til byutvikling-

Ut fra dette er konklusjonen klar: Larvik må velge Kongegata som plassering av byens nye jernbanestasjon.

Mvh.
Oddmar Aurvoll

From: Bjørn Reisz <breisz@icloud.com>
Sent: 5. februar 2019 18:07
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Larvik sentrum

Jeg har med interesse fulgt diskusjonen om alternative stasjonsplasseringer i Larvik sentrum. Mitt råd er å velge Kongegata alt høy. Dette vil frigjøre sjøfronten og gi rom for utvikling av sentrum. Dette forutsetter at det settes inn betydelige krefter / penger på å løse de problemer byggingen av dobbelt spor skaper.

I tillegg må innløsning av eiendommer som berøres av utbyggingen, gjøres på en måte som ikke fører til urimelige løsninger og krangel mellom grunneiere og BaneNor. Vi har dårlig erfaring fra innløsningsaker ved Hobæk.

Mvh

Bjørn Reisz
, Farriseidet , Granveien / Nesjarveien

Sendt fra min iPhone

From: Astrid Wittersø <witt@as.online.no>
Sent: 4. februar 2019 12:42
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsrunde Bane NOR

Høring vedr. - Bane NOR i i Larvik

Larvik by ligger nedover bakkene fra bøkeskogen og mot en samlende og samtidig rund åpen havn. Svært få byer i Norge har en slik sydvendt åpen form mot en fjord. Alle som kan se og oppleve byen vår, vet at å legge en tykk vannrett strek over byen, som stenger frihet og utsikt utover, vil ødelegge mye! Byens ansikt sett fra sjøen vil også bli ødelagt.

Ingeniører bør ikke være aleine å vurdere dette forslaget fra Bane NOR. Her må også landskapsarkitekter, arkitekter, designere, kunstnere og sosiologer som har fagkompetanse og som kan vurdere det praktiske, formen og det visuelle miljøet, få vurdere forslaget med å legge nytt dobbeltspor i indre havn. Det alternativet som er illustrert nedenfor er helt ille! Det virker som om læreren med hard hånd har retta/satt strek over den formen Larvik har.

Alternativet med Kongegata er heller ikke bra - det vil føre til at en rekke store (og en del "verneverdige") hus må rives. Folk i byen er sterkt engasjert i dette spørsmålet og ber Bane NOR om å utrede andre alternativ. Både Indre havn og Kongegata er en katastrofe for Larvik. Det må finnes andre løsninger som vil spare byens sentrum for ødeleggelse! **Kan en gjøre som en gjorde i Holmestrand (og mange andre byer), der en har lagt hele stasjonen inne i fjellet ?**

Jeg mener at en bør vurdere 2 alternativer:

Alternativ A - ny vurdering av Bergeløkka-alternativet:

Kan en legge banen nærere den nye E18 - og nær hovedtrafikken gjennom Vestfold? Kan en samle og lage et trafikk-knutepunkt her? Bane NOR sier om en ny jernbanestasjon på Bergeløkka at det er en vesentlig dårligere løsning enn Indre havn og Kongegata og sier at årsaken er tredelt:

- *Fare for å skade Bøkeskogen.*

- *Jernbanetekniske/anleggstekniske utfordringer knyttet til en trasé fra Bergeløkka til Kleivertunnelen.*
- *Lite sentral stasjonsplassering.*

Her kan ikke Bane NOR ha gjort en god nok jobb. Veivesenet løser større *anleggstekniske utfordringer* rundt i landet. **Utfordringer er til for å løses!**

Når vi ser hvor stor skade det gjør om en legger dobbelspor i indre havn eller i Kongegata, **MÅ** en finne løsninger på disse spørsmåla !
Dersom Bane NOR kan legge fram en godt gjennomarbeidet alternativ på Bergeløkka, kan saka bli tatt opp en gang til - og politikerne kan tørre å høre på de mange involverte i byen som ikke kan godta at togbaner får ødelegge byen.

Hva med å se positive sider ved å plassere stasjonen på Bergeløkka?

1. *Et praktisk knutepunkt som kan gi direkte overgang fra tog til buss/privatbil - som kan kjøre til/fra andre deler av kommunen*
2. *Mange folk i byen foretrekker Bergeløkka - for å kunne spare sentrum for rasering.*
3. *Bebyggelsen i byen ligger spredt og flere kan få kortere eller like lang vei til en ny stasjon på Bergeløkka. Husk de som bor i på Nanset, i Tjølling, Hedrum og Brunlanes - ikke alle bor i sentrumskjernen!*

Alternativ B - nytt "i fjell"-alternativ mellom nåværende stasjon/trase og Bergeløkka:

Jeg tenker meg her at en legger jernbanetraseen i tunnel under byen noe lenger nord for Kongegata-alternativet, og at en går så langt inn at en kan legge hele stasjonen inne i fjellet. For tilkomst til stasjonen tenker jeg meg en av, eller helst begge, følgende muligheter:

1. En ca. vannrett tilkomst til stasjonen inne i fjellet - gjennom en tunnel fra sør, fra et sted i nærheten av nåværende jernbanestasjon. Muligens kan en bruke en del av dagens stasjonsområde til buss-stasjon?
2. Loddrett tilkomst til togstasjonen via heis fra bysentrum, fra torvet eller i nærheten av dette.

Vi oppfordrer Bane NOR om å gjøre nye, enda grundigere vurderinger og finne et annet og bedre alternativ enn det som vises på foto under!

Dette er helt uakseptabelt:



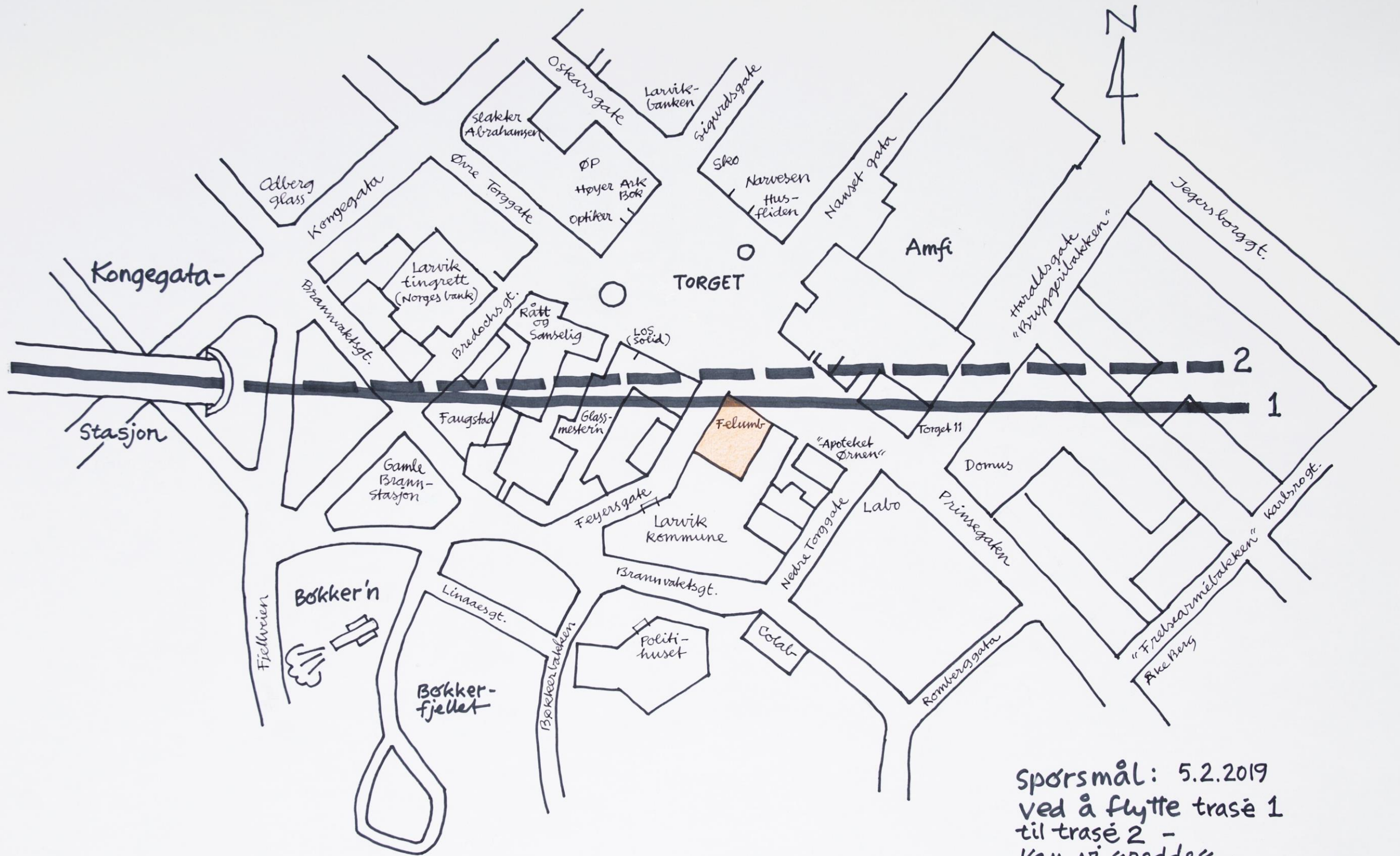
Hilsen Astrid Wittersø

lektor i estetiske fag

oppvokst i Larvik

familie og hytte i kommunen

From: Åke Gotfred Berg <akeberg@icloud.com>
Sent: 7. februar 2019 15:36
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsuttalelse Intercity Larvik



Spørsmål: 5.2.2019
 ved å flytte trasé 1
 til trasé 2 -
 Kan vi "redde"
 Felumbgården?
 Hilsen: Ake Berg

Sendt fra min iPhone

KONSEKVENSER MED NY JERNBANESTREKNING SANDEFJORD – LARVIK FOR FURUSTAD VELLAG

Det er utredet 3 alternativer for jernbanen gjennom Furustadbygda. Hovedfokuset for Furustad Vellag er passeringen forbi bygdas samlingspunkt og hjertet i bygda, Furustad Grendehus som også huser Furustad Barnehage. Furustad Vellag er helt avhengig av driften av barnehagen som er med å finansiere driften av de 120 år gamle grendehusbygningene våre, og barnehagen er også viktig for bygdas unge familier.

Konsekvenser og utfordringer for Furustad Grendehus og for Furustad bygda ved valg av: **Verningenkorridoren** eller **Stålakerkorridoren Vest**, hvor ny vei og jernbane går både over og på høy bro tett inntil eiendommen:

1. Under anleggsperioden:

- Hvordan tenkes adkomstmuligheten til og fra eiendommen for foreldre med daglige leveringer og hentinger av barn til barnehagen? Her må det være god, trygg og lett tilgjengelig adkomst hele tiden. Dersom Furustadveien fra byen mot Grendehuset stenges helt under anleggsperioden, vil det få dramatiske konsekvenser for barnehagen, og til og med umuliggjøre driften i praksis.
- Hvor skal det kunne parkeres biler og bli trygge ferdselsveier for eiendommens brukere?
- Selve anleggsvirksomheten som kommer tett på eiendommen vil skape mye støy som vil vanskelig gjøre god drift.
- Bygda vil splittes i to dersom det ikke bygges ny vei ferdig før man begynner på selve jernbanebroen.

DELKONKLUSJON: GJØR DRIFTEN AV EIENDOMMEN NÆRMEST UMULIG Å GJENNOMFØRE

2. Ved ferdig anlegg:

- Stor del av eiendommen er beslaglagt til ny vei.
- Nye jernbanen passerer på en høy bro gjennom hele området som kommer tett på og vil skape et lite estetisk uttrykk sett fra eiendommen og område rundt.

Ved valg av **Stålakerkorridoren Øst**, hvor jernbanen kommer mye lengre unna eiendommen og veien gjennom bygda beholdes der den er:

1. Under anleggsperioden:

- Mye lettere tilgang for den daglige driften av eiendommen:
- Mye mindre støy under byggeperioden så tett på eiendommen.
- Bygden slipper like mye splitting, men fortsatt en del må påregnes.

2. Ved ferdig anlegg:

- Avstanden fra eiendommen er lengre unna enn dagens jernbane.
- Det blir en mye mer estetisk løsning for Bygda og området.

TOTAL KONKLUSJON:

VALG AV STÅLAKERKORRIDOR ØST GIR EN MYE BEDRE TOTALLØSNING FOR FURUSTAD VELLAG, BARNEHAGEN OG GRENDEHUSET.

VALG AV EN AV DE ANDRE TO KORRIDORENE VIL GI VELDIG STORE NEGATIVE KONSEKVENSER FOR DRIFTEN AV GRENDEHUSET OG BARNEHAGEN.

Vennlig hilsen
Furustad Vellag
Anders Johansen
leder

From: Johansen, Anders <Anders.Johansen@dnbeiendom.no>
Sent: 8. februar 2019 10:52
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: Torild Lien Skalleberg; oistein@krokenhagesenter.no; goranhau@broadpark.no; Liss Karine Nasset; oddwillys@gmail.com; Anders Johansen
Subject: Konsekvenser med ny jernbanestrekning Sandefjord - Larvik
Attachments: KONSEKVENSER MED NY JERNBANESTREKNING SANDEFJORD - LARVIK.docx

Hei !

Vedlagt følger innspill fra Furustad Vellag i Sandefjord.

For Furustad Vellag

Anders Johansen
Leder
48 09 32 77

This email with attachments may be confidential and intended solely for the use of the individual or entity to whom it is addressed. The email may contain legally protected information. If you have received this communication in error, be aware that making use of the information, forwarding it, copying it, or disclosing its content to other persons, is strictly prohibited and may be punishable by law. Please inform the sender about the error in transmission immediately.

From: Dagfinn Haugen <Dagfinn.Haugen@felleskjopet.no>
Sent: 11. februar 2019 19:24
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Sandefjord saksnr. 201811235 og Kommunedelplan Larvik–saksnummer 201811236

Høringsuttalelser til kommunedelplanen og konsekvensutredning.

Høring til kommunedelplan Sandefjord saksnr. 201811235 -Kommunedelplan Larvik–saksnummer 201811236.

Uttalelse til høringen:

Uttalelsen gjelder strekningen fra Virik i Sandefjord kommune til Larvik By.

Bane NOR har lagt ut sin anbefalte trase som er Stålaker Øst.

Jeg gir støtte til Bane NOR sin anbefaling, da dette er det alternativ som tar mins dyrket mark og er etter min vurdering det som skåner naturlandskapet mest mulig.

Slik jeg vurderer alternativene er det anbefalte alternativ det som også ivaretar de mange viltveier i området på den beste måten.

Regner for øvrig med et godt samarbeid videre i prosessen med berørte vellag, grunneiere og grunneierlag for å finne de beste lokale tilpasninger.

Ønsker lykke til i det videre arbeidet.

Vennlig hilsen
Dagfinn Haugen

Bjørn Einar Stange
Furustadveien 92
3232 Sandefjord

Sandefjord, 10. februar 2019

Bane Nor
Postboks 4350
2308 Hamar
Postmottak@banenor.no

Kommunedelplan Sandefjord saksnr 201811235
Kommunedelplan Larvik saksnr 201811236
Høringsuttalelse dobbeltspor Virik-Kleivertunnelen

Undertegnede er grunneier på eiendommen Vestre Stange, g/bnr 140/1 i Sandefjord kommune. Eiendommen tilhører Sandefjord kommune, men blir allikevel direkte berørt som følge av den trasé Larvik kommune velger for sin kommunedelplan. Dette brevet sendes derfor Larvik kommune som høringsuttalelse. Høringsuttalelsen sendes også Bane Nor som planeier i Sandefjord kommune. Kopi til Sandefjord kommune som planmyndighet.

Eiendommen er medlem i Furustad Grunneierlag, som sender sine samlede merknader og anbefaling av trasè i eget brev. Undertegnede stiller seg helt og holdent bak grunneierlags innspill og merknader, og henviser derfor direkte til grunneierlagets høringsuttalelse.

Kort info om eiendommen Vestre Stange:

- Slektsgård som er av de eldste kjente gårdene i bygda. Ligger rett syd for helleristningene på Haugen. Gården finnes bla nevnt fra 1300- tallet (ref. Lorens Berg «Sandeherred»). Gården har vært i slekta gjennom flere århundrer.
- Gården er i full drift, og flere gamle tradisjoner holdes fortsatt i hevd (smie, sagbruk, bakerovn mm).
- Betydelig mengde historiske redskap og gjenstander tilhørende gården.
- Bygningsmasse bestående av bla. eldre sveitserhus, driftsbygninger/låver, smie og gårdssag.



For eiendommen er det nødvendig å presisere følgende merknader til trasèene Stålaker Vest og Verningen, i tillegg til det som er meldt inn av grunneierlaget:

- Gårdstunet består av flere bygninger. De fleste av bygningene er eldre bygninger med lang, verdifull historie og som har gjennomgått omfattende istandsetting og restaurering de senere årene. De to trasèene rammer verst tenkelig og skjærer tvers gjennom tunet og bebyggelsen.
- Den dyrkede marka som tilhører gården består av ca 120daa av svært god bonitet, hvorav det hovedsakelig ligger sammenhengende rundt gårdstunet. På samme måte som for gårdstunet, vil jordene bli avskjært i to deler.
- Måten de to traséene rammer gårdsbruket på er brutal. Gården vil i praksis bli utslettet, og det vil bety at den lange gårdshistorien vil være over.

Stålaker Øst på sin side berører en svært liten del i ytterkant av gårdens dyrkede mark. Stålaker Øst er det klart beste alternativet for Vestre Stange, og denne traséen anbefales på lik linje med Furustad grunneierlag sin anbefaling.

Vi håper ovennevnte merknader, sammenholdt med Furustad grunneierlags høringsuttalelse, kan være et bidrag til videre planlegging.

Med vennlig hilsen

Bjørn Einar Stange

Furustad Grunneierlag
c/o Nils Henry Haugen
Furustadveien 180
3232 Sandefjord
Nilshenryhaugen@gmail.com

Sandefjord, 5. februar 2019

Bane Nor
Postboks 4350
2308 Hamar
Postmottak@banenor.no

Kommunedelplan Sandefjord saksnr 201811235
Kommunedelplan Larvik saksnr 201811236
Høringsuttalelse dobbeltspor Virik-Byskogen

Furustad Grunneierlag representerer grunneiere i området Furustad, Jåberg og Himberg. Flere av grunneierlagets medlemmer blir direkte berørt, og alle blir indirekte berørt av alle de 3 traséene, Stålaker øst, Stålaker vest og Verningenkorridoren. Grunneierlagets medlemmer tilhører hovedsakelig Sandefjord kommune, samt enkelte fra Larvik kommune. Grunneiere i begge kommuner blir direkte berørt som følge av den trasé Larvik kommune velger for sin kommunedelplan. Dette brevet sendes derfor Larvik kommune som høringsuttalelse. Høringsuttalelsen sendes også Bane Nor som planeier i Sandefjord kommune. Kopi til Sandefjord kommune som planmyndighet.

Grunneierlaget har avholdt årsmøte 8.januar, samt ekstraordinært møte 29.januar 2019 hvor alle medlemmer var invitert. Tema på møtene var å vurdere konsekvenser av de tre traséene Larvik kommune har lagt til høring, og for kunne fremme sine samlede synspunkter på disse. Under følger generelle merknader for alle traséene. Avslutningsvis følger Grunneierlagets anbefalte trasé.

Generelle merknader

- **Støy** - Banen skal bygges for hastigheter opp mot 250km/t, og vil medføre et støynivå som vil påvirke boliger og uteområder for både mennesker og husdyr. Spesielt anføres merknad om at støyberegninger må ta utgangspunkt i godstrafikk nattetid. Både politiske og miljømessige mål i forbindelse med «det grønne skiftet» tilsier at det blir gods på det nye dobbeltsporet, og da må nærområdene også støydimensjoneres med dette som utgangspunkt. Gjennom utbygging av godsterminal på Larvik Havn, Bane Nors allerede planlagte forberedelse for havnespor, og Larvik havns allerede tildelte, og sannsynligvis fremtidige tildelinger av godsruiter, tilsier realitetene at det blir økt godstrafikk på Vestfoldbanen i nær fremtid. Referer i denne sammenheng bla. til Vestfold Fylkeskommunes «Regional Plan for Klima og Energi» vedtatt 10.12.2015 – Innsatsområde 6.2 (gods på bane),

- **Vibrasjoner** - Det er stedvis særdeles utfordrende grunnforhold langs traséene. Det må utredes hvordan vibrasjoner og rystelser fra høyhastighetstog og godstog vil påvirke tilgrensende eiendommer gjennom grunnen, herunder også husdyr. Krav om bevissikring av bygninger som kan tenkes berørt av sprenging/spunting o.l. ifm anlegget, må også skje i form av foto/film i tillegg til eventuelle andre vibrasjonsberegninger som Bane Nor SF måtte ønske, før anleggets igangsettelse.

- **Masselagring- permanente og midlertidige deponier** – grunneierlaget ser positivt på permanente deponier der det måtte passe for den enkelte grunneier. Dette er noe grunneierlaget eller enkeltstående grunneiere vil komme tilbake til.

Midlertidige deponier og anleggsveier som etableres over dyrket mark er det derimot veldig dårlig erfaring med i grunneierlaget. Erfaring fra andre steder hvor dette har forekommet er at jordstrukturen blir ødelagt i uoverskuelig fremtid, med betydelig avlingstap som resultat. Bane Nor må skaffe til veie nødvendig kompetanse på dette feltet.

- **Skjæringer og fyllinger** – skjæringer og fyllinger må reduseres til et minimum for å unngå beslag av dyrket mark. Det må tilstrebes løsninger med bratte skråningsvinkler, ikke slakkere enn 1/1,5.
- **Visuell virkning fra materiell** - Materiell på sporet, som feks store galvaniserte master, gir ofte et industrielt inntrykk som bryter med det grønne landskapsbildet. Riktig valg av masteutforming og mastefarge vil kunne være viktige bidragsyttere for hvordan traséen oppleves i landskapet.
- **Matjord** - Matjord som berøres av jernbanetrasé og veier må kompenseres med nydyrking/omdisponering jfr. kravene i gjeldende regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RBPA), samt Sandefjord kommunes «Utfyllende bestemmelser til kommuneplanens arealdel», herunder pkt 1.5: «Der utbygging medfører tap av matjord skal det utarbeides en plan for håndteringen av jordressursene». Formålet er omdisponering av Norges beste matjord. Matjorda som blir berørt av dobbeltspor er noe av den ypperste matjorda som finnes i landet, og den må ikke gå til spille. Dette er behørig omtalt i gjeldende RBPA, samt tilhørende «Veileder til matjordplan» utgitt av Vestfold Fylkeskommune 22.12.2016. Som den samfunnsbygger og statlig aktør Bane Nor er, må det selvsagt legges til grunn at gjeldende krav og veiledninger knyttet til omdisponering av matjord blir utført på riktig måte.

Grunneierlaget vil oppfordre sine medlemmer til å foreslå mulige områder for nydyrking.

- **Overvannshåndtering** - Trasé og veier vil krysse bekkefar og ledningstraséer. Disse må selvsagt legges om der det er behov, men dette må foregå i samråd med vassdragsmyndighetene og grunneierlaget. Det vises blant annet til Marumbekken som allerede har sprengt kapasitet og stedvis dårlige fallforhold. Det samme gjelder bekkeutløpet ved Hemskilen som sliter med store oversvømmelser ved mye nedbør. I forbindelse med prosjektet, og tilhørende delprosjekter (vegomlegginger osv) må overvann fordrøyes. I lys av jernbaneanleggets forventede levetid må det legges inn en reservekapasitet på fordrøyningsberegningene for å møte fremtidens klima og nedbørsmengder.
- **Eiendommer og makeskifte** – Flere eiendommer vil få jordeteiger delt av nytt spor. Jordeteiger på hver side av sporet er ikke ønskelig. Grunneierlaget mener Bane Nor må pålegge og styre prosesser med makeskifter mellom grunneiere i samråd med grunneierne og deres advokat.

Bruk av jordskifteverket/samferdselsjordskifte bør bare igangsettes (kreves) fra Bane Nor sin side der det foreligger uenighet mellom de berørte eierne av landbrukseiendommene, og slik uenighet ikke løses i minnelighet.

- **Eksisterende trasé** – eksisterende spor vil ikke ha noe fornuftig formål når nytt spor etableres. Tilbakestilling av arealer som tilhører eksisterende trasè og anlegg/stasjonsområde (Jåberg stasjon) anses som en viktig forutsetning i en helhetlig matjordplan for prosjektet. Så mye som praktisk mulig av eksisterende spor må tilbakeføres til dyrket mark og tillegges tilliggende eiere slik det følger av veilovens regler.
- **Veisystemer** – omlegging av offentlige og private veier. På nåværende tidspunkt er grunneierlaget bare kjent med de veiløsninger som er gjort kjent på video-illustrasjonene på Bane Nors nettsider. Vi anser disse som høyst foreløpig utkast/skisser for å illustrere mulige løsninger. Grunneierlaget vil forbeholde seg retten til å fremme sine synspunkter og merknader, først når veiløsninger er vist på en tydelig måte. (Eksempelvis vil det være behov for en undergangsmulighet ved Furustad barnehage). Høyde på bruer, høyde på underganger, veiklasser og lignende ifm nye tilførselsveier/erstatningsveier må dimensjoneres i tråd med gjeldende landbruksmessige krav (for bruk av skogsmaskiner og tømmerbil med tilhenger) eller andre krav til dimensjon av kjøretøy i foreliggende (planlagt) næringsvirksomhet. Dette også i samråd med de berørte grunneiere og deres advokat.
- **Viltkorridorer** – Grunneierlaget forbeholder seg retten til å vurdere plassering og utforming av viltoverganger/-underganger når jernbanetraséen er valgt.

Grunneierlagets anbefaling av trasé

Grunneierlaget har i sitt møte 29.januar truffet beslutning om å stille seg bak Bane Nors sine vurderinger og anbefalinger; **Stålaker Øst støttes av Grunneierlaget som det beste alternativet.**

De øvrige to traséene – Stålaker Vest og Vervingen – støttes ikke av Grunneierlaget med bakgrunn i følgende konsekvenser, som derfor inngis som merknader til disse:

- **Matjord** - større andel matjord blir berørt. Flere jordteiger blir delt opp.
- **Berørte eiendommer** – flere eiendommer blir direkte og hardere berørt
- **Barrierevirkning/kulturlandskap** – begge traséer deler bygda i større grad enn Stålaker Øst. Traséene oppfattes som dominerende i landskapsbildet.
- **Miljø – Viltområde;** Begge traséene vil påvirke viltområdet i bygda. I motsetning til Stålaker Øst, vil både Stålaker Vest og Vervingen utgjøre en barriere for fri ferdsel for vilt i området.

Vi håper våre merknader kan være et konstruktivt bidrag til videre planlegging.

Med vennlig hilsen

Furustad grunneierlag
v/ Nils Henry Haugen

From: Bjørn Einar Stange <bes@formateiendom.no>
Sent: 12. februar 2019 07:39
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: Haugen Nils Henry
Subject: Vestfoldbanen dobbeltspor - Høringsuttalelse kommunedelplan
saksnr Larvik kommune201811235, Sandefjord kommune
201811236
Attachments: Høringsuttalelse kommunedelplan - Bane Nor.pdf

Hei!

På vegne av Furustad Grunneierlag oversendes høringsuttalelse - vedlagt

Uttalelsen sendes kun elektronisk pr. epost.

Med vennlig hilsen

Bjørn Einar Stange

Stasjonsplassering

v/ Leif Røsholt

De anbefalte alternativer

Vandaliseringen, med sin kostnad - økonomisk, menneskelig og politisk - blir utålelig.

Når fjerntogene Oslo–Stavanger kommer i 200 km/t på sitt ene prioriterte spor med Intercity på ventespor ved Pauler og Stålaker, vil noen oppdage: Vi har ingen ordentlig stasjon!

Et sidespor der noe kan stå stasjonært mens noe annet farer forbi på et annet spor, er definisjonen på en stasjon.

Vedtaket «i sentrum» har innsnevret og fordummet både utredning og debatt. Ingen av alternativene bør bygges.

Sentrumsnært? Ikke i sentrum, men nært!

Tøff kritikk, javel, etterfølges av en helhetlig plan. Traseen skal føres over Lågen nord for Hegdal og gå under Tagtvedt og Nanset med underjordisk 4-spors stasjon ved Nanset/Månejordet. Videre forbi Bøkeskogen, Bergeløkka og over Farriselva, inn i fjellet ved spleisetunnel. Tunnelinnslag og lengde bestemmes av kurvatur og stigningsforhold som tillater full fart.

Vegløsning fra Farriseidet og Tjøllingveien/Hegdal med ny bru over Lågen løser atkomst til stasjonen, men det løser også byens sentrumstrafikk. Månejordet løftes nærmere månen og gir dermed rom for parkering og stasjonsfasiliteter under bakken. Larviks grønne flate bevares, og parkeringen slipper snørydding.

Steinklyngen vil verke etter å delta i traseens utforming og bygging av steinhvelvviadukter over Elveveien og Farriselva.

Byen er bedre tjent med utsettelse enn ødeleggelse!

Jula er over, sentrumsdrømmen gråner. Godt nytt jernbaneår!

Leif

From: Harald Smith Ruberg <harald.smith@ruberg.no>
Sent: 12. februar 2019 10:37
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236
Attachments: Stasjonsplassering Leif Røsholt.docx

Leif Røsholt har bedt om min bistand til å sende en høringsuttalelse til stasjonsplassering i Larvik.
Hans uttalelse følger vedlagt.

Med hilsen

Harald Smith Ruberg
harald.smith@ruberg.no

Høringsuttalelse

Trasevalg og stasjonsplassering Larvik

Og

Innspill til «Mulighetsanalyse» Larvik

1. Kort innledning

Innspillene som følger er i hovedtrekk basert på BaneNor sin utredning og som er vedtatt av kommunestyret med høringsfrist 15.mars.

Kommunen har bedt om innspill til «Mulighetsanalyser» basert på stasjonsvalg.

Min høringsuttalelse følger i **hovedtrekk** BaneNor sin trasé for **Kongegata høy løsnings**.

Forskjellen fremkommer i forslaget under.

2.

a. Forslag til stasjonsplassering

- **Det utredes/bygges en underjordisk stasjon i området fra Karlsrogate/Josefine gate til krysset Nedre Torggate/Brannsvaktgate.**
- **Man følger BaneNor sin foreslåtte trase (for stasjonsplassering) fra Hegdal frem til området Sverresgate/Castbergs gate/Utsiktsveien). Herfra dras sporet/traseen noe mer sydvestover og krysser i området ved Greveveien/Øvre Jægersborggate/Heibergsgate. (Dette er innenfor den foreslåtte trasé, men i den sydvestlige del). Trasen føres videre inn til en underjordisk stasjon som starter i krysset Karlsrogate/Josefine gate – stasjonen får hovedinngang mot nord/øst (opp ved dagens Domusbygg/mot Torget) – traseen fortsetter mot nordlige del av Bøkkerfjellet og kommer ut i åpen viadukt over «Farris-fabrikken» sitt lager område – går videre i viadukt over Konggata og opp Storgata/Møllergata – passerer «Mellomdammen» og følger BaneNor sin foreslåtte trase.**
- **I kvartalet mellom Prinsegata – Karlsrogate/Josefine gate – Haraldsgata – Nedre Jægerborgs gate utredes/anlegges et trafikk-knutepunkt.**
- **Alle bygninger nord for Haraldsgata og Nedre Torggate bør beholdes som i dag. Torgets områder vil således ikke berøres.**
- **Øvre del av Steinbakken/Steinstredet/syd/vest for Nedre Jægerborgsgate frem til Karlsrogate må beholdes (bl.a.Thor Heyerdahls hus) –dog slik at skjæringen mellom Nedre Jægerborgsgate og Trygvesgate skjer litt øst for dette krysset.**

b. Begrunnelse (argumentasjon)

I den politiske behandlingen av BaneNor sine forslag som er sendt ut på høring, må en sette som forutsetning at man vurderer fremtidige konsekvenser for videre byutvikling/sentrumsutvikling. Det må være et krav til kommunestyrets behandling at man ser stasjonsplassering i sammenheng med visjoner videre i byutviklingen.

Den foreslåtte stasjonsplassering (høy løsning) i Kongegata (Kongegata/Johan Sverdrups gate) vil kreve store inngrep i området fra Greveveien mot «Mellomdammen». Spesielt vil dette berøre nedre/midtre del av Torget – Odberg kvartalet – midtre del av Kongegata – samt nedre del av byområdet Lia.

Larvik sentrum (fra Herregården til Veldre) har en fantastisk «amfibeliggenhet». Det bør være et mål å kunne beholde byen som en «Nordens Napoli». Samtidig har byen mange fine gamle bygninger og mindre kvartaler. Selv om enkelte bygninger fra noe nyere tid har en utforming som ikke er noen «mesterverk», er flere av dem blitt et del av bybildet.

Tiltak som forsterker byens naturlige amfi bør prioriteres.

En stasjonsplassering som Kongegata høy løsning vil kreve store inngrep i bydelen Lia. Spesielt vil det gjelde tiltak av annen trafikal art (trafikkknutepunkt og tilhørende veinett).

Å legge stasjonen i det området som jeg foreslår og som en underjordisk stasjon, vil i langt større grad kunne bygge på dagens infrastruktur og samtidig få en sentrums nær løsning.

3. Sammenhengen mellom stasjonsplassering og «Mulighetsanalysen»

Slik fremdriften er planlagt vil kommunen måtte beslutte trasevalg og stasjonsplassering i løpet av 1.halvår 2019. Vedtaket blir en avgjørende premiss for arbeidet med «Mulighetsanalyser» - les gjerne «videre byutvikling». Av denne grunn er det viktig at kommunen/politikerne har «nedfelte tanker» om videre byutvikling før stasjonsplassering.

Hva en får til og i hvilket tempo, vil styre sentrumsutvikling i flere menneskealdere fremover.

Frem til vedtak om stasjonsplassering må kommunen og ikke minst de politiske partiene arbeide for at stasjonsplassering og visjoner om videre byutvikling henger sammen. I alle fall må tanker om videre utvikling som er avhengig av stasjonsplassering være rimelig klare.

4. Innspills punkter til «Mulighetsanalysen»

Punktene videre baserer seg på mitt forslag til stasjonsplassering. Det betyr at i traseen fra området Greveveien/Heibergs gate og helt frem til «Mellomdammen» må vurderes som en helhet i «Mulighetsanalysen».

Det er helt avgjørende at traseen kan legges underjordisk frem til innslag for viadukt i nordlige del av Bøkkerfjellet.

- Området fra Jægersborg/Karlsrogate til Nedre Torggate/Brannsvaktgate/Rombergbakken

I og med at dette området vil bli sentralt må dette gjennomgå i en detaljanalyse (stasjon og trafikknutepunkt).

Det er et faktum at offentlige institusjoner tiltrekker seg annen aktivitet. Av denne grunn bør man planlegge rådhus i dette området. Man kunne «overta» dagens politistasjon (7 år igjen av leiekontrakt?). Rådhuset kunne legges i aksens dagens politistasjon ned mot Festiviteten). Dette ville gi et topp moderne læring/konferansesenter. Vi må tenke på Larviks sentrale geografiske plassering i relasjon til regionen Vestfold/Telemark.

Vi skal også huske på at Grandkvartalet er under endring slik at vi har muligheten til å se hele området fra Haralds gate/Nedre Torggate/Prinsegata/Rombergbakken i sammenheng. Legger vi stasjonen som forslått av BaneNor i Kongegata, får vi to områder som må gjennomgå en total endring.

Stasjonen kan kanskje anlegges slik at «øvre del» av stasjonen blir ventehall, billettsalg (automater) og mindre utsalg. Denne «øvre delen» kan få en fin glassflate ut mot fjorden litt vest for Grandkvartalet og at nytt rådhus ble planlagt slik at man får utsyn mot fjorden fra denne ventehallen.

Vi vil kunne få Bødkterfjellet mer inn i bybildet. Dette er en ubenyttet perle. Det siste er også de gamle havene sydvest for dagens rådhus (gamle Romberggata skole). Disse burde man bevare som oaser og søke åpnet for allmenheten, (ligger mellom Festivitetsens bakgård og Bødkterbakken)

Dagens Vestfold tingrett blir sikkert ikke der den ligger i dag. Kanskje kunne Politiet overta denne til sin virksomhet. (Parkeringsmuligheter rett over gaten)

Torget vil kunne bli en del av plassen utenfor jernbanestasjonens nordlige inngang.

Heis eller lignende fra Indre Havn vil kunne betjene sentrum og stasjon. (Mener at det er en avtale med Fritzøe eiendom om finansiering av en slik heis)

Sentrum nord for stasjonen vil ligge intakt eller gi muligheter for transformasjon. Det vil være viktig å peke på de utviklingsmuligheter man får ved å legge til rette for utvikling av

arbeidsplasser i sentrum. Handelen i seg selv er en utfordring – ikke bare i Larvik. Argumentasjon for en sentrumsnær stasjonsplassering i den hensikt å gi åpning for økt handel, er tvilsom. Utvikling av arbeidsplasser er langt større. Nok en gang bør vi fokusere på byens sentrale plassering i regionen.

Hele Indre havn-området vil man få god tid til å planlegge. For eksempel kunne Storgata/Dronningens gate legges under Herrgårdsparken – benytte/utvide eksisterende tunnel – utvide Dronningens gate i alle fall frem til «Møbelringen» i første omgang. Hele området som i dag utgjør Herregårdssletta og videre østover mot Kr. Fredriksvei, gir rom for mange utviklingsmuligheter. Dette bør kommunens planleggere se nærmere på.

Jeg vil mene at det å binde sammen Kirkestredet og Storgata vil være en meget positiv med hensyn til å få tilbake Larviks naturlige «buktform».

5. Trafikale utfordringer i anleggsperioden og permanent

Jeg skal ikke ramse opp rådmannens argumenter i saksutredningen knyttet til kommunestyrets vedtak om høring. De står godt på egne ben.

- **Innspill som ikke er direkte relatert til trasèvalg, men som kan lette.**
 - *Det bygges en ny bru (biltrafikk) over Lågen før jernbanetraséen påbegynnes. Denne anlegges i området Hegdal – Elveveien – nord for dagens brannstasjon. Dette begrunner jeg med at anleggstrafikk ikke skal belaste eksisterende veinett og at trafikk til/fra Hegdal industriområde styres vekk fra Gloppe og Øya krysset.*
 - *Om en hadde fått flyttet nåværende bomstasjon ved E18 (øst for tunnelåpning) videre øst for Bommestad-brua, vil dette gi lokaltrafikken mulighet for å nytte E18 mot Brunlanes og mot Larvik øst. (Slippe diskusjon om hvorvidt lokaltrafikken skal belastes for bompenger)*
 - *Begge forslag over bør ha høy prioritet av hensyn til trafikkbelastningen på Torstrand. I og med at selv BaneNor er usikker på forhold knyttet til Herregården, vil en biltunnel i noenlunde samme trase skape samme usikkerhet. Om vi får ledet en del av tungtrafikken vekk fra Øyakrysset og åpnet E18, kunne dette lette trykket noe*
- **Innspill relatert til stasjonsplassering**
 - Etter tunnelåpningen i Bødkterfjellet fortsetter banen over «Farris» sitt lagerområde Dette kunne erverves til parkering, Kongegata kunne gå under banen, rivning av noen bygninger langs Møllegata nord for krysset ved Konggata vil være nødvendig. Her kunne man etablere parkeringsområder. En slik løsning ville kunne bevare Lia-området.
 - Kongegata vil kunne være innfart som nå. (Dog ikke i deler av anleggsperioden)
 - Storgata/Dronningens gate/Prinsegata kunne fungere som hoved traséer. I tillegg vil man på sikt kunne nytte Herregårdsbakken/Nedre Jægersborggate.
 - Foruten nevnte parkeringer i Møllergata har vi Torget, Badeparken, Håkonsgate/Haraldsgate samt deler av Indre havn. Med andre ord vil trafikk til og fra sentrum/stasjonen kunne fordeles ganske godt og uten de store endringer

- I anleggsperioden vil en kunne nytte følgende gater om man planlegger en fornuftig fremdrift.
 - Greveveien/ Nedre Jægersborggate (ta bort parkerings langs gata) - Herregårdsbakken – åpne veiestubben ved «Bedehuset» for trafikk vestover (belastningsstyrt trafikk lys). Kr. Fredriksvei vil også kunne nyttes.
 - Prinsegata kan nyttes i store deler av anleggsperioden og vil nyttes permanent etter ferdigstillingen. *(Skulle gjerne ha gjort Thaulowsvingen mer åpen, men da må man erverve Gyldenløve hotell)*
 - I perioden hvor anleggsaktivene skal skje fra Bødkterfjellet og nordvest over bør man sørge for vei vestfra over Øvre Bøkeligate. (Eventuelt kan man nytte Storgata/Stavernveien og åpne for trafikk på Strandpromenaden i rushtider.)
 - Rombergbakken og Bødkterbakken bør vurderes særskilt, muligens stenges for biltrafikk eller gjøres enveiskjørt - sydover)
 - Det er med andre ord flere alternativer.
 - Dagens jernbane/stasjon kan nyttes kloss opp mot åpning – minst mulig buss for tog

Hovedpoenget mitt er at stasjonsplassering i det området jeg antyder, muligens vil gjøre det enklere trafikalt sett. Jeg er selvfølgelig klar over at rivning etc. blir nødvendig. Dette kommer vi ikke utenom.

Med vennlig hilsen

Per Øystein Andersen

E-post: poeande@online.no

Mobil: 97019251

From: Per Øystein Andersen <poeander@online.no>
Sent: 6. mars 2019 13:33
To: postmottak@larvik.kommune.no
Cc: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsuttalelse og innspill stasjonsplassering og trasevalg i Larvik (Vestfoldbanen)
Attachments: Høringsuttalelse BaneNor Larvik.docx

Vedlagt følger en høringsuttalelse og innspill til BaneNor sine forslag hva gjelder Larvik. Høringsfrist 15.mars

Filen er en Wordfil

Ønsker tilbakemelding om at innspillet er mottatt

Med hilsen

Per Øystein Andersen

poeander@online.no

mobil +47 97019251

Høringsuttalelse til plassering av ny jernbanestasjon i Larvik.

Nei til Indre havn! Ja til Kongegata!

Larvik står foran et viktig valg når ny jernbanestasjon skal etableres i byen. Skal stasjonen ligge i Indre havn eller i Kongegata. I realiteten er det disse to alternativene man kan velge mellom. En omkamp for å få vurdert en annen plassering, kanskje utenfor sentrum, er lite realistisk. Enten Indre havn eller Kongegata. Det blir valget.

Man må ha et langsiktig perspektiv når man skal foreta dette valget. Ny stasjon vil bli byens trafikknutepunkt i flere generasjoner.

Larvik Kommune har engasjert to tverrfaglige team, begge med stor kompetanse på arkitektur, landskapsarkitektur, samferdsel og byplanlegging. Under et åpent møte på Sanden scene den 28. Januar i år ble de to alternativene for plassering av ny jernbanestasjon presentert. Det ene teamet; Team Dyrvik presenterte sin mulighetsstudie for Indre havn og det andre teamet; Team LPO viste sin mulighetsstudie for plassering av ny stasjon i Kongegata.

Mine innsigelser til ny jernbanestasjon i Larvik går på fire forhold:

1. Utsikten i indre havn.
2. Økt støy med ny jernbane
3. Bevaring av Herregården, utvikling av den historiske bydel.
4. Sentrumsutvikling

Utsikten i indre havn

Larvik bysentrum ligger som et amfi fra Bøskeskogen og ned til sjøen. Med direkte utsikt til horisonten. Ja, denne utsikten har man selv helt nede i Storgata. En slik beliggenhet er unik og har stor verdi. En høy jernbanebro gjennom Indre havn vil bli veldig dominerende og ligge som en sperre mot havet. Ingen bro kan bli så vakker som utsikten til horisonten! En jernbanestasjon i Indre havn vil redusere muligheten til å utnytte Larviks fantastiske beliggenhet. Ny stasjon med tilhørende ny bebyggelse vil i stor grad sperre for kontakten med sjøen.

Økt støy med ny jernbane

I Jernbaneverket sin mulighetsstudie for fremtidens Vestfoldbane er det lagt til grunn et ruteopplegg med inntil 4 IC persontog pr. time og 2 godstog pr. time. Nasjonal Transportplan forutsetter økt godstransport på jernbanen i fremtiden. Klima er i endring og det er stort fokus på å redusere utslipp fra transportsektoren. Ingen kan være sikre på hva som vil skje i fremtiden. Det er ikke urealistisk å tenke seg at det kan bli fraktet mer gods på bane. Selv om Vestfoldbanen er å betrakte som «et sidespor» til sørlandsbanen kan det tenkes at det vil bli økt godstransport også gjennom Larvik i fremtiden. Dette vil gi betydelig økt støy langs denne strekningen. I Jernbanekompetanse.no (lærebok om jernbaneteknikk) omtales støy fra jernbane. Der påpekes det at støy fra godstog er betydelig høyere enn fra persontog. Likeså bekreftes det at støy fra broer er høyere enn støy fra bane som går på bakkenivå. Støy sprer seg oppover noe betyr at de som bor i bygg over jernbanesporets høyde er de som først og fremst vil bli berørt. Larvik med sitt amfi vil således ligge utsatt til for denne typen støy.

Denne støyen kan begrenses med skjerming. Under Team Dyrvik sin presentasjon av stasjon i Indre havn fikk de spørsmål om hvordan støyen fra jernbanen kan begrenses. Deres svar var at støyen begrenses best ved å bygge høye bygninger tett inntil jernbanesporet, på begge sider.

Hva blir da igjen av utsikten til horisonten? Er utsikten i et framtidig Larvik kun forbeholdt de som bor i øvre bydel eller de som er så heldige å kunne bosette seg i de øverste etasjene i det nye Grand-kvartalet?

Og de som bor der, hva vil de bli utsatt for av støy i framtiden ?

Bevaring av Herregården, utvikling av den historiske bydel.

Herregården har stor historisk verdi. Den ligger utsatt til dersom ny jernbanetrase blir bygget i dens umiddelbare nærhet. Riksantikvaren har kommet med sine innsigelser og går imot denne traseen.

Slik planene er presentert vil Larviks historiske akse fra Herregården ut til Tollerodden bli sperret av den nye jernbanetraseen. Det ligger et stort potensial for å utvikle Larviks historiske bydel dersom jernbanen ikke går gjennom indre havn. Bydelen fra Herregården til Karistranda og Tollerodden kan bli Larviks perle og mest interessante bydel for besøkende til byen.

Sentrumsutvikling.

Handelsstanden har påpekt at sentrum sliter. Folk trekkes i liten grad inn til byen. Byen spriker i flere retninger; Nordbyen og Faret med sine handelsvirksomheter, Øya med sine, Larvik sentrum er nevnt. Indre havn er sperret av jernbanetraseen gjennom byen. Byen har blitt fragmentert. Slik byen har utviklet seg fram til i dag, fremstår sentrum som taperen. Jeg ønsker meg et mer attraktivt og vitalt sentrum.

I det nevnte møtet på Sanden scene hadde Team LPO en presentasjon av sin mulighetsstudie for ny jernbanestasjon i Kongegata. Det var en meget grundig, god og interessant presentasjon. De viste hvordan byen og ikke minst Larvik sentrum med ny stasjon i Kongegata kunne utvikles til å bli en virkelig attraktiv by. Presentasjonen viste hvordan en ny stasjon kan bli seende ut, og den viste også hvordan Larvik kan endres til en fantastisk by for framtiden.

Ved Bane NOR sin åpne dag på Sanden fikk jeg prøve VR-fremvisning av de to Jernbanestasjonsalternativene. Stasjon i Kongegata framstår som et meget spennende alternativ. Jeg er sikker på at ny stasjon i sentrum vil vitalisere byen. Den utvikling som både Larvik Sentrum, Indre havn og den historiske aksen fra Herregården til Tollerodden kan gi ved ny stasjon i sentrum vil gjøre Larvik til en mer interessant, levende og vital. Det vil bli attraktivt å flytte hit.

Støy vil ikke være et problem på samme måte i Kongegata som i Indre havn.

Larvik kommunestyre bør si nei til ny stasjon i Indre havn. Et nei vil bidra til at Indre havn frigjøres. Med riktige grep når Indre havn skal utvikles, kan Larvik få Norges mest attraktive by-sjøfront.

Larvik kommunestyre bør si ja til ny stasjon i Kongegata. Ny stasjon i sentrum vil være katalysatoren som gjør at sentrum kan utvikles til en god by. En by som er framtidsrettet og moderne.

Med riktig plassering av ny jernbanestasjon kan Larvik med stolthet også vise fram sin spennende historie med Herregården- og Tollerodden-området som levende dokumentasjon.

Larvik 9.Mars 2019

Peter Aanes

From: Peter Aanes <peter.aanes@icloud.com>
Sent: 9. mars 2019 10:26
To: Postmottak Bane NOR SF
Cc: peter@veratank.no
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236
Attachments: Høringsuttalelse. Ny stasjon i Larvik.docx

Med dette sender jeg vedlagt mitt innspill/høringsuttalelse til ny Jernbanestasjon i Larvik.

Med vennlig hilsen
Peter Aanes
Knausen 8
3258 Larvik

Sendt fra min iPad

Videresendt melding:

Fra: Peter Aanes <peter@veratank.no>
Dato: 9. mars 2019 kl. 10:16:33 CET
Til: "peter.aanes@icloud.com" <peter.aanes@icloud.com>
Emne: Innspill - Høringsuttalelse nys jernbanestasjon i Larvik

From: Lisbeth Hansen <lisbeth_hansen@msn.com>
Sent: 12. mars 2019 00:20
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Larvik .

Jeg vil IKKE at dere bruker Larvik Havn eller Kongegata som valg . Dere raserer byen vår ,
og raser gjennom byen vår , isteden for rundt byen vår . Vis hensyn .
Dere har Bergeløkka , og sikkert andre alternativer dere kan bruke .

Lisbeth Hansen

Stallbakken

Larvik

Sendt fra Galaxy Tab.

From: Torstein Michael Dynna <tmdynna@gmail.com>
Sent: 8. mars 2019 19:37
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Jernbane

Hei!

Ja til jernbanestasjon alle andre steder enn der den er i dag.

Mener personlig den bør ligge på de nedlagte tomtene på Torstrand mellom Elveveien og THVGS. Om det står mellom Kongegata og Indre havn stemmer jeg naturlig nok på Kongegata. 100 av 100 ganger.

Mvh Torstein

From: Morten Skuggedal <m-skugg@online.no>
Sent: 13. mars 2019 13:15
To: postmottak@larvik.kommune.no
Cc: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Jernbane arkivsaks id: 18/18573

Bane NOR anbefaler Stålakerkorridoren Øst og fraråder Verningenkorridoren. Sistnevnte er både dyrest og størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema. Verningenkorridoren vil både direkte og indirekte berøre boligområdene på Verningen. Utbyggingsområdet Solåsen ligger innenfor korridoren. Jernbanetraseen i Verningenkorridoren vil dermed både hindre videre utbygging av boligområdene direkte og ellers berøre de eksisterende boligområdene på Verningen. Dette vil gjøre at folk ikke ønsker å etablere seg på Verningen, noe som vil negativt for de som ønsker å etablere seg nære nye etablerte industriområder (Ringdal og Amundrød). Vi er klar over at ny jernbanetrase fra Furustad til Larvik uansett vil ramme både boliger og gårdsbruk. Men vi mener man må unngå å legge traseen i og tett opptil det eneste tettstedet på strekningen så lenge det kan unngås ved å velge andre alternativ. Det kan avgjøre om Verningen blir et godt boligområde for industrietableringen (Ringdalskogen-Amundrød) i fremtiden eller ikke.

Verningenkorridoren går rett gjennom det største og viktigste rekreasjonsområdet tilknyttet Verningen. I tillegg til turområdene (Bredvei, Ødegaarden, Skuggedal) ligger nærmiljøanlegget «Timbo» i dette området, som inkluderer skibakke og gapahuk, og som er mye brukt til felles aktiviteter og individuell bruk. Dette området er finansiert med Tippemidler med restriksjoner.

Tur- og rekreasjonsområdet er allerede presset på grunn av steinproduksjon i området. Etter hvert som Håkestadbruddet utvikles, vil både rekreasjonsområdene og avstanden til boligområdene skrumpe inn. Vi ønsker at steinindustrien skal kunne utvikle seg og kunne skape verdier og arbeidsplasser, selv om det isolert sett er negativt for bo- og levetilstandene i området. Gjennom god dialog med steinindustrien (Vi var med og formet steinplanen for fremtiden sammen med kommunen og steinindustrien) har vi funnet frem til gode løsninger så langt, løsninger som sikrer både gode bo- og levetilstander og industriens behov. Verningenkorridoren vil i praksis mer enn spise opp det området som er igjen mellom industri og boligområder og ødelegge den balansen som er etablert mellom boforhold og industri.

Innspill fra steinindustrien (Lundhs som driver Stålåkerbruddet) var en direkte foranledning til at Verningenkorridoren ble vurdert. Lundhs har i pressen argumentert mot Stålåkerkorridoren fordi man mener steinproduksjonen rammes. Bane NOR konkluderer med at steinressurser rammes i alle korridorer. I vår høringsuttalelse til planprogrammet påpekte vi at det stort rom for å finne gode løsninger for å passere Stålåkerbruddet og Gjerstadbruddet. Det er et for øvrig et sentral poeng i denne sammenheng at Stålåkerbruddet er i sluttfasen av sin

levetid og at Gjerstadbruddet ikke har vært trukket frem som drivverdig før spørsmålet om jernbane dukket opp. Samtidig er Håkestadbruddet et stort brudd hvor det vil være aktiv drift i generasjoner fremover.

Det er minst like god plass mellom Stålåkerbruddet og Gjerstadbruddet som det er mellom Håkestadbruddet og boligområdene på Verningen. Det bør derfor være helt unødvendig å plassere jernbanen midt i et svært verdifullt rekreasjonsområde og samtidig ramme boligutbyggingen direkte.

Mvh Morten Skuggedal

Verningen Vel

From: Yngve Bordøy <yngve.bordoy@online.no>
Sent: 14. mars 2019 21:13
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: «Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236».

Hei

Jeg har følgende kommentarer/spørsmål ang. den planlagte stasjonen i Kongegata, Larvik. Den er også sendt som leserinnlegg til lokalavisa Østlands-posten.

Jernbanestasjonen i Kongegata i Larvik:

Et blindspor – uten lys i tunnelen!

Med fargerike illustrasjoner får vi se hvordan det kan bli på stasjonen i Kongegata, med parkanlegg, tunnelåpning, skinner og tog. På kartskissene er stasjonen plassert med tunnelen i Bøkkerveien (Fjellgata), ca. 23 meter over havet (målt med Kartverket: norgeskart.no).

- Med toget fra Porsgrunn blir dette en pen «endestasjon». For tunnelen er et blindspor, og fører ingen steds. Toget kan ikke komme videre!
- Tunnelen med skinner og tog fra Sandefjord kommer ut i Kongegata mange meter lavere, hele 7-10 meter under perrongen til Porsgrunn-toget.

Toget som kommer fra Lågen i tunnel, går under Haraldsgate noen meter opp fra Prinsegata. Gatenivået der er 25 moh (norgeskart.no). Jeg har ikke eksakte tall, men hvis vi antar at selve tunnelen er 7 m høy og vi trenger 5 m masse over for å gi plass til vann, kloakk, strøm og andre kabler, vil skinnene ligge ca. 12 m under gatenivå. Det vil si at ca. 13 moh.

Hvis det er ønskelig at skinnegangen går vannrett videre, vil den da komme ut i Kongegata/Bøkkerveien 13 moh. Dette er slett ikke der stasjonen er tegnet, men 10 m lavere. Lar vi skinnegangen stige maksimalt tillatt (1,25 %) fra Haraldsgate til Kongegata, vil den komme ut ca. 3 m høyere opp. Men fortsatt langt under plattformen som er planlagt 23 moh, det vil enda være ca. 7 m opp dit.

Ved å legge tunnelen i Haraldsgate øverst, og kommunalt teknisk anlegg 10-12 m under gateplan, kan skinnene komme ca. 3 m høyere i Kongegata. Dette er fremdeles ca. 4-7 m lavere enn den planlagte skinnegangen fra Porsgrunn.

Er det noe jeg har misforstått, har jeg regnet feil – eller er stasjonens plassering en gedigen flause?

Med hilsen Yngve Bordøy

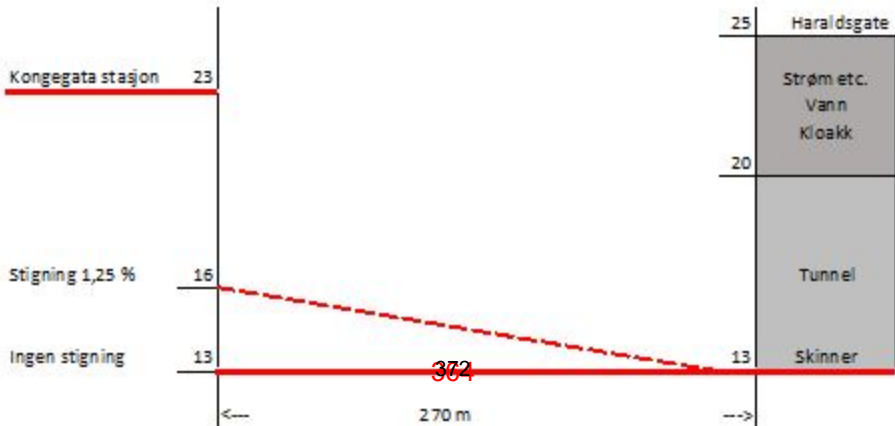
Kongegata - Haraldsgate (Larvik)

Løsning 1

Skinner:

moh

moh



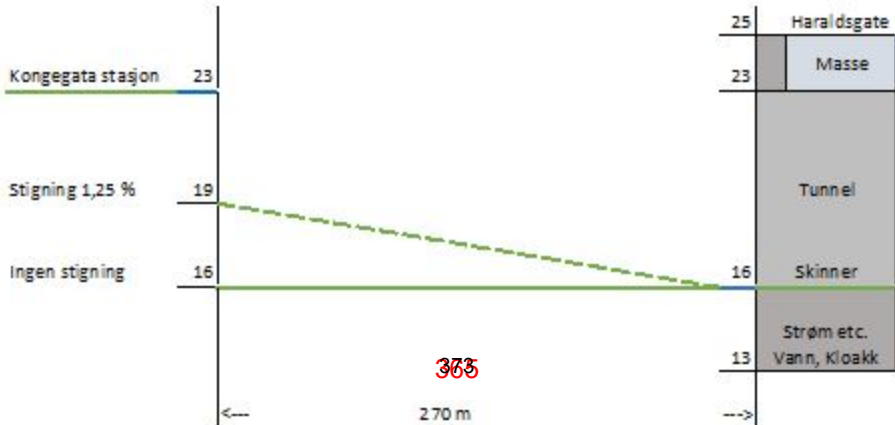
Kongegata - Haraldsgate Larvik)

Løsning 2

Skinner:

moh

moh



Høringsuttalelse fra Torstrand Vel

Plassering av jernbanestasjonen i Larvik

Torstrand Vel vil med dette komme med sitt innspill til den delen av InterCity-prosjektet som handler om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik.

Torstrand Vel kommer bare til å kommentere Indre havn-alternativet som BaneNor anbefalte som beste løsning, nemlig løsningen med høy jernbanebru.

Vi mener også at BaneNor, som rår over så mye intern og ekstern faglig kompetanse, burde vært klare på overfor Larviks politikere at Indre havn-alternativene kommer til å frata Larvik identiteten sin som fjordbyen for alltid.

Noen verdier kan ikke måles i penger, og dét gjelder blant annet Larviks topografi. Byen ligger i et amfi ved enden av Larviksfjorden, med utsikt til åpent hav. De mest verdifulle arealene skal være tilgjengelig for alle, og da kan det heller ikke være noen jernbane som stenger mellom byen og fjorden.

Vi mener at det fins flere argumenter som støtter vår påstand om at Indre havn-alternativet ikke er noen akseptabel løsning om en ønsker en god videre utvikling av Larvik som by.

1. Jernbanebrua gjennom Indre havn vil bli meget dominerende. Den vil skape en barriere mellom by og fjord, den vil blokkere utsikten mot havet og ta fullstendig luven fra omgivelsene. Bare høyhus kan til en viss grad konkurrere med en slik dominerende konstruksjon, men det er vel ikke dette vi i Larvik ønsker oss – en klynge av høyhus nede ved vannet? «Fjordbyen» med åpne rom til glede for fellesskapet kan vi i hvert fall gravlegge i så fall.
2. Ved valg av Indre havn-alternativet vil det være fare for setningsskader på Herregården, som er Larviks mest verneverdige bygning og unik i nasjonal sammenheng. Et tunnel-innslag like ved Herregården vil også forringe området rundt Herregården betydelig. Det er ikke nok å bevare et bygg – omgivelsene er også en del av Herregården og er med på å skape den rette rammen rundt bygget.
3. Tunnel-innslaget og jernbanetraséen i fjellet mot Elveveien er plassert på samme sted som Tunnel-innslaget for mulig veitunnel. Det betyr at Larvik kan miste muligheten til å bygge veitunnelen som bør være en del av øst-vest forbindelsen gjennom byen. Ifølge mulighetsanalysen som Statens vegvesen har foretatt, er denne tunnelen den beste løsningen for å avlaste store deler av byen for dagens trafikkbelastning på 12000–16000 biler i døgnet.
4. Fjerning av jernbanetraseen fra Indre havn gjør at store arealer blir frigjort for positiv byutvikling med et tilstrekkelig stort åpent tilgjengelig fellesareal.
5. Ved å flytte jernbanen bort fra Indre havn og Hammerdalen unngår man en enorm menneskeskapt barriere mellom sentrum og bydelene Torstrand og Langestrand.
6. Plassering av jernbanestasjonen i Indre havn vil føre til ytterligere handels- og utviklingsstagnasjon for dagens sentrum.
7. IC-traséen fra Larvik til Porsgrunn, som kostet 7,8 milliarder, vil være ute av drift i minst ett år ved valg av Indre havn som jernbaneløsning.
8. Det vil være enormt utfordrende å få til en god trafikkavvikling og -flyt dersom Indre havn skal bli knutepunkt for både tog og buss.
9. Selv de mest moderne togsett lager støy, og vi er bekymret for støyutviklingen når det f.eks. skal passere tog i høy hastighet. Ikke alle tog skal stoppe i Larvik, har vi fått vite. I tillegg skaper bremsing og aksellerering støy. I en tid da man for alvor begynner å bli oppmerksom på hvor stor påkjenning støybelastning faktisk er for mange mennesker, bør denne typen

omkostning få økt oppmerksomhet.

Torstrand Vel ber derfor om at Larvik kommune avviser Indre havn som alternativ til jernbanetrasé.
Et slikt valg vil være til ubotelig skade for byen i menneskealdrer framover.

Styret i Torstrand Vel

v/Anna Hansen

Tlf 47 83 21 23

From: arnehogstedt@gmail.com
Sent: 14. mars 2019 20:22
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsinnspill for stasjonsplasseringer i Larvik
Attachments: Spørsmål til Bane Nor 20190314.pdf; Velkommen Bane Nor 20190314.pdf

Her kommer mine innspill til valg av stasjonsplassering i Larvik.

Mvh

Arne Høgstedt

Krav til Bane Nor hvis stasjon i Kongegata:

Etter min mening er det liten tvil om Bane Nors stasjon i Kongegata og linjene fram til og fra denne vil ha vidtrekkende konsekvenser for de som mister sine boliger, for de som mister sine forretninger, for de som mister sin omsetning, for de som har sine arbeidsplasser og for alle som mener at byens og kommunens sentrum fortsatt bør være ved torget.

Vil Bane Nor bare lage sine egne anlegg, fylle igjen grøfta, retta av toppen, så til med engfrø, og kun gi et minimum av kompensasjon til dem som blir berørt, eller kan vi regne med dem som en byggherre som ønsker at de som blir berørt skal bli fornøyd og at sentrum skal leve videre?

Våre politikere må stille krav om Utbyggingsavtale med Bane Nor.

Her må det klart fremgå hva Bane Nor må bekoste, hvilket ansvar de har for å planlegge og å ta initiativ til bygging og utvikling av sentrum.

Det må kreves at Bane Nor blir en aktiv medspiller for å få sentrum på beina igjen etter at jernbaneutbyggingen har rasert området. Konkret mener jeg vi må kreve av Bane Nor at de:

- **Subsidierer nye boliger i sentrum til de som får sine boliger revet.**
Bosetting i sentrum må opprettholdes. Bane Nor må aktivt hjelpe folk å bli boende i sentrum. De må subsidiere nye boliger slik at de som mister sine boliger har råd til å kjøpe nye i sentrum.
Bane Nor må sørge for at det planlegges og bygges nye boliger i sentrum. De må aktivt bidra i boligmarkedet i sentrum.
- **Bygger erstatningsbygg til Næringslivet i sentrum.**
Bane Nor må bygge nye næringsbygg til de som mister sine forretninger / restauranter i sentrum og tilby disse til priser forretningene / restaurantene kan leve med. Disse byggene må settes opp så tidlig at de næringsdriverne kan flytte inn der uten opphold i sin virksomhet.
- **Anlegger parkeringsplasser.**
Bane Nor må etablere nye parkeringsplasser i sentrum etter hvert som de gamle forsvinner i anleggsarbeidene.
- **Planlegge og tilrettelegg for ny virksomhet til sentrum.**
Bane Nor må stå for planlegging av det nye sentrum og de må legge forholdene til rette for å få ny virksomhet dit.
LPO arkitekter har i sin mulighetsstudie foreslått rådhus, informasjonssenter, nye parker, nytt torg og nye boliger.
Dette er bra, men jeg savner tiltak som trekker folk.
Bane Nor må aktivt bidra til at det gjennomføres tiltak og etableres virksomheter som trekker folk.
Det kan foreks være: mathall, museum, vitensenter, skoler, skøytebane, badeanlegg, lekeanlegg, restauranter, gatekjøkken, pub, konsertscene, forsamlingslokale, utkikkstårn og heis til Indre Havn.
Noen av disse tiltakene vil kunne være selvfinansierende, men de fleste er ikke det. Her må vi forlange at Bane Nor bidrar slik at de kan bli realisert.

Velkommen Bane Nor:

Etter min mening har staten skutt gullhøna for Larvik kommune med sin Intercity-satsing.

At Bane Nor er pålagt å lage ny jernbane gjennom byen og stasjon i sentrum er fantastisk. Det vil gi oss mange arbeidsplasser, store investeringer og mye virksomhet både i planleggings- og byggefasen og vil være et godt bidrag til vekst og utvikling for både Larvik kommune og Larvik by.

Larvik sentrum svekkes hver gang virksomhet legges ut av sentrum. Jeg tror derfor det er en stor fordel for byen at stasjonen blir liggende i sentrum og håper at politikerne ikke roter til både anlegget og framdriften med å kreve mer utredninger.

Jeg har kalt alternativene Indre Havn og Kongegata for hhv for Gull og Sølv.

Etter min mening er Indre Havn best og klart bedre enn Kongegata på følgende punkter:

- **Det skal bygges et trafikk-knutepunkt.**

Storgata og Larvik stasjon er og har vært et trafikk-knutepunkt siden jernbanestasjon ble lagt der for 135 år siden. Alle veier fører dit. Her er det allerede lagt til rette med stasjon, parkeringsplasser, godsmottak, buss-stopp for alle ruter, drosjesentral og stall for sykkelparkering.

Indre havn er kommunens trafikk-knutepunkt allerede og det er god plass her til å utvikle dette videre slik vi trenger og ønsker.

- **Det skal utvikles et bo og næringsknutepunkt**

Indre havn er allerede et senter i kommunen for bosetting og næringsvirksomhet med hele bykjernen, konsentrert bebyggelse langs østsiden av fjorden og sykkelavstand fra Byskogen, Hovland, Nordbyen og Østre Halsen, og innen stasjonen er anlagt vil man ha Grandkvartalet i gangavstand.

Indre Havn er sett på som indrefiletten for utvikling av Larvik sentrum. Dette arealet er stort nok til at det kan etableres et attraktivt bo- og næringsområde med stasjonen som et naturlig sentrum, uten at man ødelegger Indre Havn som sosialt treffsted.

- **Stor anleggsvirksomhet i 5-10år**

Bygging av ny stasjon og bane til og fra denne vil være et stort anleggsarbeide i mange år. I Indre havn vil dette kunne foregå i hovedsak på ubebygde egne arealer å skape minimalt med ulemper for befolkning og trafikkavvikling.

Med utbygging av Kongegata vil anleggsvirksomheten pågå midt i sentrum noe som vil gi støy og bråk for mange mennesker og sviktende handel for forretninger og virksomheter i sentrum.

- **Utvikling av byen**

Anleggelse av stasjon i Indre Havn vil gi byen et løft med anleggelse av et bo og næringsknutepunkt med stasjonen som et sentrum. Sentrum rundt torget vil leve videre og vil få bedre vilkår med mer virksomhet og mennesker i nærheten og uten rasering av området.

Utbygging av stasjon i Kongegata og jernbane gjennom sentrum vil kreve riving av 220 boliger og en rekke forretninger og restauranter i sentrum. Det er stor sannsynlighet for at også sentrum for øvrig ikke vil overleve 5-10 år med sviktende omsetning. Resultatet vil da være at sentrum er lagt dødt og ikke vil gjenoppstå.

- **Stasjonen blir en attraksjon for byen.**

Jernbane på viadukt høyt over bakken finnes ikke i noen andre byer i Norge. Dette vil bli en attraksjon for byen og sette Larvik på kartet som en fremtidsrettet moderne by.

Det vil være en opplevelse å vente på toget på perrongene her med utsikt mot byen, mot folkelivet i Indre Havn og Storgata og på kaia og sjøen ut fjorden. Det vil gi reisende et inntrykk av en vakker by ved ankomst og gjennomreise.

Vi må forlange av Bane Nor at det gjennomføres en arkitekt-konkurranse om utforming av stasjon og viadukt slik at dette får et moderne og stilig design.

- **Utvikling av kulturområdene i Indre havn**

Takket være våre politikere har vi et flott treffsted og rekreasjonsområde med et rikt restaurant-, aktivitets- og kulturliv i Indre Havn.

Slippes eiendomsutviklerne løs i dette området vil det fort kunne fylles opp med dyre leiligheter ala Sanden som vil være til glede for de som bor der, men en tragedie for byen som helhet.

Vi må forlange at Bane Nor ikke bare planlegger jernbane, men også planlegger med utvikling av de åpne offentlige områdene man har i dag for rekreasjon og aktivitet.

Restaurant- og kulturliv i området vil også få bedre muligheter ved at det anlegges knutepunkt for trafikk, knutepunkt for bosted og næringsvirksomhet og gode parkeringsmuligheter i området. Dette vil gi mange kunder til restaurantene og kulturlivet.

- **Rimeligere utbygging**

Indre havn er oppgitt å være 1 milliard kr rimeligere enn Kongegata. Dette er like mye penger som Larvik kommune bruker på all sin virksomhet gjennom et helt år. Disse pengene kan garantert benyttes bedre enn til å rasere sentrum.

Skal vi få den utvikling av Larvik sentrum som LPO-arkitekter har forespeilet oss i sin mulighetsstudie vil jeg tro at differansen til en stasjon i Kongegata økes til 2 milliarder.

Vil vi få Bane Nor til å betale dette?

Svein Arne Gusland

Håkestadveien 464

3280 Tjodalyng

Fjelltun, 15. mars 2019

Larvik Kommune

Postboks 2020

3255 Larvik

epost: postmottak@larvik.kommune.no

med kopi til Bane NOR epost: postmottak@banenor.no

TILBAKEMELDING PÅ KOMMUNEDELPLAN LARVIK -SAKSNR 201811236, ARKIVSAKSNR 2018/18573

Jeg viser til brev fra Larvik kommune av 17.01.2019 og jeg vil i det følgende gi tilbakemelding på Høring – Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke- Larvik, i sak KST-5/19 vedtatt av kommunestyret i Larvik.

Først ønsker jeg å berømme Bane NOR for ett flott utredningsarbeide. Jeg var selv tilstede ved presentasjonen Bane NOR holdt i Sliperiet den 15. desember 2018 og det var en imponerende fremstilling. Det fremstår som et solid arbeid hvor de aller fleste aspekter en jernbaneutbygging medfører er utredet og vurdert.

Videre vil jeg også berømme det arbeid som Rådmannen med sine ansatte har klart å gjennomføre på den korte tiden fra den 12. desember 2018 og frem til kommunestyremøtet med publisering den 2. januar 2019. All honør til det arbeid som så langt er lagt ned ved utredning av ny intercity strekning.

Så langt er jeg positiv til det arbeid og den informasjonen og medvirkningen det er lagt opp til både fra Bane NOR og Larvik kommune sin side. Min tilbakemelding er at det er gitt god og grundig informasjon til innbyggerne og berørte parter.

Det er en vanskelig vurdering som må tas i forhold til stasjonsplassering i Larvik. Enten Indre Havn eller Kongegata slik forslagene nå foreligger. Jeg har stor sympati med alle de som blir berørt i Kongegata-alternativet, og det gjelder 225 boenheter. Mitt innspill i så måte er at Larvik kommune og Bane NOR tar vare på de det gjelder og gjør dette på en så god måte som mulig for å skape forutsigbarhet for dem det gjelder. Jeg støtter her Rådmannens innstilling og henstiller politikerne til å velge stasjonsplassering i Kongegata. Jeg begrunner det utfra hensynet til at Larvik kan få en åpen front mot sjøen og jeg forutsetter da at ikke alle ledige arealer overfylles med utbygging av leiligheter, men skaper en slik åpen front mot sjøen til glede for alle Larvik sine innbyggere. Jeg vurderer det slik at det er viktigere at Larvik ikke får en stor betongkloss som hindrer utsyn og skaper en barriere mot sjøen samtidig som jeg ser at en stasjonsplassering i Kongegata på sikt kan være positivt for sentrum, men det blir belastende for de som rammes, både næringslivet og beboere.

Når det gjelder trasevalg med de tre ulike korridorene fra Virik til Byskogen er valget mye enklere. Her støtter jeg samme forslag som Rådmannen og Bane NOR har anbefalt, Stålaker-øst. For meg er dette den åpenbare beste løsningen.

Bane NOR har i sin konsekvensutredning oppsummert i punkt 4.3.8 (side 60 i dokument 201825_Planbeskrivelse Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU) Dobbeltspor Stokke-Larvik av Desember 2018):

"Beregningene av de prissatte konsekvensene gir grunnlag for å rangere følgende korridorer som nummer en for dette temaet på de ulike delstrekningene:

- Torp vest-korridoren på delstrekningen Stokke–Virik
- Stålaker øst-korridoren på delstrekningen Virik-Byskogen
- Indre havn lav på delstrekningen Bystogen-Kleivertunnelen"

Bane NOR har i samme konsekvensutredning vurdert og oppsummert de ikke-prissatte konsekvensene i samme dokument side 86 flg. og kommet med følgende rangering:

Verningenkorridoren: Rangert som nr 3 og samlet er korridoren vurdert å ha middels til stor negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert som den dårligste korridoren.

Stålakerkorridoren:

Stålaker Vest: Samlet er alternativet vurdert å ha middels negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert etter Stålaker øst.

Stålaker øst: Samlet er alternativet vurdert å ha liten til middels negativ konsekvens for ikke-prissatte temaer og er rangert som det beste alternativet på delstrekningen.

Videre skriver Bane NOR i sin konsekvensutredning på side 92 flg: "For de ikke-prissatte konsekvensene er det større forskjeller mellom korridorene. Korridorene har ulik konsekvensgrad for de ikke-prissatte temaene, og er tydelig ulike. Verningenkorridoren har størst konsekvensgrad for flest ikke-prissatte temaer. Dette gjelder for både beslag av dyrka mark og skog, da den beslaglegger dobbelt så mye skog og omtrent like mye dyrka mark som Stålakerkorridoren øst. Også for landskapsbilde, naturmangfold og kulturminner og kulturmiljø har Verningenkorridoren større negative konsekvenser enn de to øvrige."

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

Jeg viser også til at Vervingenkorridoren ikke ble anbefalt utredet av Bane NOR, jfr Forstudierapporten av 28. april 2016. Dette hadde blant annet sin begrunnelse i utfordringer i forhold til stigning og teknisk gjennomførbarhet. Jeg viser til mitt merknadsbrev vedrørende Høringsuttalelse for Vervingenkorridoren av 29. september 2017 hvor jeg sa følgende: «Jeg konstaterer at deler av steinindustrien har presset på og fått Vervingenkorridoren inn i de videre utredningsplanene til tross for at Bane NOR ikke ønsket å utrede denne korridoren utfra faglige vurderinger. Jeg merker meg også at Vervingenkorridoren nå er tilpasset for å tilfredsstille kravet til stigning for Vestfoldbanen. Vervingenkorridoren er akkurat innenfor med 17 promille, mens det ønskede målet fra Bane NOR er 12,5 promille.»

Det er ytterligere grunner til ikke å velge Vervingenkorridoren blant annet på grunn av at den går gjennom et regulert boligområde og vil komme veldig tett opp til bebyggelsen på Vervingen. Jeg anmoder politikerne til å velge traseen Stålaker – øst.

Jeg har forståelse for at enkelte særinteresser står på og fremmer sitt syn, men mener at en jernbaneutbygging vil uansett berøre så mange og så mye i samfunnet at det må være den beste løsningen for samfunnet samlet sett som må legges til grunn.

Jeg ønsker politikerne, Bane NOR og Larvik kommune lykke til videre i prosessen.

Med vennlig hilsen



Svein Arne Gusland

Grunneier

Høringsuttalelse

Til: Bane NOR SF
Fra: Undertegnede huseiere på Farriseidet i Larvik v/Ingar Jozefowicz, Nesjarveien 21 3268 Larvik, ing_joz@me.com
Dato 2019-03-15

► **Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236**

Denne uttalelse er en felles henvendelse fra noen beboere og rettighetshavere som har sin eiendom innenfor båndleggingssonen i «Delområde 14.1 Farriseidet – Langestrand.»

Vi har valgt å gå sammen om dette notatet siden det viser seg at våre meninger, ønsker og merknader til kommunedelplanen er sammenfallende. Først å fremst dreier det seg om usikkerheten og følelsen av å være i «arrest», og «ikke vite», med tanke på at boligene våre mest sannsynlig må overdras en gang i udefinert fremtid - kanskje fem år før år 2032 (?). Det er viktig å få frem at vi aksepterer at samfunnet krever at jernbane bygges slik som deres utredninger antyder. Det er videre også viktig for samfunnet (les: myndigheter og folkevalgte) å akseptere at vi befinner oss i en krevende situasjon og at vi ønsker å komme oss videre, og ut av «arrest».

Vi formoder at slik jernbanen er vist i Figur 7-17 i «Fagrappport nærmiljø og friluftsliv» er mer eller mindre satt, gitt det faktum at det ikke er langt inn til dagens ende av Martineåstunellen, der det blir påslag og påkobling til eksisterende tunell og jernbane. Det er derfor lett å anta at det ikke er mange justeringsmuligheter til vurdering under et fremtidig arbeid med reguleringsplanen for vårt delområde.

Med bakgrunn i gjennomlest dokumentasjon fra Bane NOR har vi følgende punkter vi ønsker kommentert og belyst i videre arbeid:

- Det må gis mulighet til de som blir direkte berørte å fratruke eiendommene og boligene til en gitt tidligere tid ved at Larvik kommune tilbyr å kjøpe ut boliger. Arbeidet kommunen gjør med dette må kommuniseres tydelig. Det vises spesielt til artikkel på op.no 29. august 2018 der ordfører Rune Høiseth fremstiller seg positiv til at kommunen kjøper ut eiendommer når trasevalg er tatt. For delområde 14.1 må det være mulig å få tatt et valg om trasé raskt; da konsekvensene ovenfor eksisterende bebyggelse er de samme uavhengig av skisserte stasjonsplasseringer i Larvik, og at punkt for påkobling til eksisterende jernbane i Martineåsen er i nærheten.
- Det må sikres samme erstatningsprosedyrer (rettigheter, beløp mm) ved eventuell kontraktsinngåelse med kommunen, som ved en senere kontrakt med Bane NOR.
- Det må sikres at takst ikke forringes pga jernbane eller veiutbygging. Det må sees bort ifra anleggsbelastningen området er, og har vært under, i lang tid.
- Det må kommuniseres spesielt om prosedyrer rundt erstatning av boliger der det i sin helhet er en sak om tapte leieinntekter.
- Nabolagsgruppen savner initiativ fra kommunen der det informeres mindre lokale grupper (som oss) som direkte er berørt. Beboergruppene som er direkte berørt av utbyggingen skal ha en kontaktperson i planavdelingen.

Høringsuttalelse

Nabolaget vårt sammensatt av mennesker i flere livsfaser. Det viser seg at uvitenheten og liten grad av kommunisert tidsperspektiv gjør hverdagen krevende for alle. Det handler om at vi som småbarnsforeldre ikke ønsker at våre barn skal bli så gamle at vi må bytte skolekrets når de akkurat har begynt på skolen. Tilpassinger av boliger når familiene blir større. Det handler om eldre som ønsker forutsigbarhet i forhold til boligsalg når livsfasen krever en annen boform. Vi kunne ramset opp, men dere forteller at dere skjønner hva vi går igjennom. Vi ønsker forutsigbarhet og livskvalitet i våre boliger. Vi kan ikke si at vi opplever det akkurat nå.

Vi benytter anledningen til å takke for den informasjonen som er gitt så langt, og ønsker dere lykke til videre med dette krevende arbeidet. Ta oss gjerne i dialog.

Med vennlig hilsen

Ingar Jozefowicz, Nesjarveien 21

Eline Refsdal, Nesjarveien 21

Elin Opsahl, Nesjarveien 29

Per Opsahl, Nesjarveien 29

Lise Lotte Sæves, Granveien 12

Annette A. Aadalen, Nesjarveien 25

Kai Aadalen, Nesjarveien 25

Trude Trollsås, Nesjarveien 15

Per Svendsen, Bjørkeveien 6B

Sonja Reif Nilsen, Granveien 8

Inga Žuga, Nesjarveien 27

Kārlis Ulmis, Nesjarveien 27

Roger Støtvig, Krabbegata 96 3295 Helgeroa (Brunlanesveien 15)

Kristin Andresen, Nesjarveien 13

Berit Bjønnes Sivertsen, Granveien 10

Kenneth Frydenlund, Nesjarveien 19

Jannicke Ailin Hvaal, Nesjarveien 17

Bjørn Reisz, Nesjarveien 10

Per Martin Nilsen, Barkevikveien 16 3295 Helgeroa (Brunlanesveien 13)

From: Kjetil Dale <kjetildale@live.no>
Sent: 15. mars 2019 21:32
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Høringsuttalelse

Til Bane Nor.

Jeg vil gjøre dere oppmerksomme på at det kan være Larvikittforekomster på Gnr: 1067 bnr.

1.

Dette ber jeg dere ta hensyn til i planleggingen av Verningenkorridoren.

Mhv Steinar Dale og Kjetil H. Dale

From: Tanja Johannessen Stålaker <tanjastalaker@gmail.com>
Sent: 15. mars 2019 22:54
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811231

Innspill ifht . valg av trase Sandefjord- Larvik.

Det ble på informasjonsmøte i Sliperiet 12 des 2018. informert av en av Bane Nors ansatte opplyst at Verningen korridoren var ca 7 sekunder raskere, men Stålaker traseen ble likevel valgt. Når man ser på kartet er Verningen traseen kortere, på Stålaker traseen vil toget gå i en kurve, og ikke i en rett strekning. Vil man da kunne opprettholde farten med 230 km i timen som det blir informert om ?

Bane Nor har fattet anbefalingen utifra ulike faktorer.

Landskap og miljø.

Ifølge NSB, Jernbaneverkets tidligere utredninger i august 1993- er det skrevet følgende I «Skinner og minner»- konsekvenser for kulturminner. (området Håkestad, Stålaker.)
« en trase vil skape barrierer i landskapet som vil ha svært negativ virkning på kulturmiljøet. «
«begge traseene vil legges over områder der det er stort potensiale for å finne nye bosetningsspor i dyrka mark»

Slik jeg forstår det er dagens trasee planlagt i samme områder som den gang, da det er de samme gårdene som blir berørt.

Naturmangfold, den planlagte traseen påvirker i stor grad også vilt som bla elg og rådyr som har ett tråkk i dette området , og er observert daglig, til ukentlig de siste månedene.

Hvordan vil en traseen påvirke vannet og Vittersøtjønna og dyrelivet i dette området?

Det er viktig å verne dyrelivet i dette området som er en bevart lavtlandsmyr, og bevare naturmangfoldet.

BaneNor mener at dette også er den rimligste korridoren, med lavest økonomiske kostnader Viser til Grøftelagets oppslag i Østlandsposten mars 2019, der det refereres til tider vannstander som er høye. Ifølge BaneNor sine uttalelser skal skinnene legges 2 meter opp i høyden der det er flomutsatt ellers 20 cm over. Er det tatt med i beregningene hva det vil koste med skinnegang 2 meter opp i luften over lengre strekninger denne beregningen?

Vil det være mulig å dyrke jorden i dette området? Hvordan vil dette påvirke?

Det hevdes også at det vil legge minst beslag på Larvitt ressursene, noe som bestrides av regions geologen – viser til oppslag i Østlandsposten.

Nyeste informasjon som er fremlagt i Østlandsposten, er jeg usikker på om BaneNors kostnadsanalyse vil være den rimeligste.

Min anbefaling er å velge Verningen korridoren, eller å benytte tidligere E 18 som korridor, der man kjenner grunn forholdene ifra før. Slik jeg ser det vl det være den raskeste og mest kostnadseffektive løsningen, samt at det vil ivareta både landskap og miljø, naturmangfold og natur ressurser på best måte.

Mvh

Tanja J. Stålaker

Det er fint om jeg kan få en bekreftelse på e-post at dere har mottatt mailen.

Sendt fra [E-post](#) for Windows 10

VESTFOLDBANEN – TOGSTASJONEN I LARVIK

Informasjon

Undertegnede har vært på flere informasjonsmøter som har vært avholdt i forbindelse med Vestfoldbanen og plassering av togstasjon i Larvik.

Bane Nor

Først vil jeg gi honnør til representantene fra Bane Nor. Jeg synes de har gitt en god og vel dokumentert informasjon om jernbanen. Vil også gi honnør til deres hjemmeside for informasjon om prosjektet.

Plassering av togstasjon

Jeg velger å gå for **høy løsning i Kongegata**. Min begrunnelse for dette valgt er flere, bl.a.:

- Indre Havn området er unikt for Larvik og området ligger tett opp til det som er Larviks særegenheter med Herregården og hele Tollerodden. Når man er på ferie oppsøkes ofte de gamle bydelene. Herregården og Tollerodden er Larviks svar på slike attraksjoner.
- Å legge en stor trafikkmaskin i Indre Havn blir derfor helt feil for meg og vil påvirke dette attraktive og særegne området for Larvik svært negativt.
- Skal Larvik fremstå som attraktivt for kommende generasjoner og andre som ønsker å avlegge byen et besøk er det ytterst viktig at vi skåner dette området.
- Gjennom Indre Havn har Larvik by et sterkt konkurransefortrinn i forhold til øvrige byer i regionen.
- Indre Havn, høye hus, lave hus, aktivitetspark mv. Hvordan dette området skal se ut og disponeres bør ungdommen og kommende generasjoner få være med på å bestemme.
- Det er trivelig og hyggelig å besøke i Indre Havn i dag. Området benyttes av flere generasjoner og det er høy aktivitet. Nærheten til bl.a. Herregården og Tollerodden gjør at området har høy attraksjonsverdi.

Berørte beboere og næringsdrivende

Høy løsning i Kongegata vil påvirke mange beboere negativt. Disse må ikke komme tapende ut av utbyggingen og må selvfølgelig få fullt oppgjør.

Flere næringsdrivende vil også bli påvirket av løsningen. Mager tørst, men kanskje er risikoen og utfordringene for disse i dag større knyttet til den fremtidige bruk av internett som handelsplass enn byggetiden for en ny jernbanestasjon.

Økonomi

Kostnadene knyttet til utbygging er svært store enten man velger den ene eller andre løsning. Det eneste som er vel er sikkert er at de tallene vi har i dag høyst sannsynlig ikke kommer til å stemme med fasiten. Et budsjettavvik på 10% (som vel de fleste vil akseptere) blir ca. 600 – 700 mill., nærmere trekvart milliard. Vi bør også ha i mente at dette er en investering for fremtiden. Det blir derfor nesten uforsvarlig å velge en løsning kun basert økonomi. Bergensbanen kostet Norge et helt statsbudsjett da den ble åpnet.

Positive effekter av med Kongegata

Jeg tør hevde at en plassering ny togstasjon i Kongegata vil vitalisere og også gjøre dette området mer interessant og spennende for utvikling av Larvik by enn slik det fremstår i dag. Løsningen innebærer også at mye av jernbanen ikke blir synlig og dominerende slik den er i dag og slik den vil bli med en Indre Havn løsning.

Politisk behandling

Jeg håper selvfølgelig på min anbefalte løsning. Uansett bør dere tenke på Larvik og legge partifargene i skuffen. Nå har dere muligheten til å stå samlet, det tror jeg mange hadde satt pris på.

Det foreligger svært mye dokumentasjon og denne bør være tilstrekkelig til å treffe et godt valg.

HEIA KONGEGATA!!

Øyvind Bakken

Anne Nordfjellmark Norløff

Sverresgate 31

3257 Larvik

Til Bane Nor og Larvik kommune

15.03.2019

Vi, innbyggerne av Larvik kommune godtar ikke ødeleggelse av Indre Havn eller Kongegata. Vi kan ikke godta at byen vår blir ødelagt for kommende generasjoner.

Vi må ta oss god tid, og vi krever ny utredning av traseè via Verningen – korridoren til Stasjon på Bommestad og så videre på gamle E18 med sammenkobling med ny trasé på Farriseidet. Vi krever også utredning av forslaget til Kjell Ronald Hansen om ny Stasjon på Elveveien.

Begrunnelse: Det vil være ødeleggende for både Sentrum ved valg av Kongegata og området Indre Havn, Storgata, Sanden, Hammerdalen ved valg av Indre Havn. Mye av bebyggelsen vil måtte rives og byggeperioden vil ødelegge både sentrum og for nåværende næringsdrivende. Begge alternativene vil berøre næringsdrivende negativt. Flere bygg som er bevaringsverdig i Larviks historie vil bli revet og selve sentrum av byen er kun 4-5 gater.

Larvik kommune skal sette i gang arbeide med By-pakke og med 0 visjon for biltrafikk. Med bomring inn til byen vil folk heller å kjøre til Torps for reise med jernbanen. Dette gjør det vanskelig med stasjon midt i byen. For miljøet er det mye bedre med stasjonsplassering på utsiden av byen. Lettere tilgjengelig for innbyggere som er bosatt langs Lågen på begge sider og Verningen (der skal det bygges 100 nye boliger) Hvis stasjonen blir i Sentrum eller Indre Havn kommer alle disse innbyggerne til å kjøre til Torps stasjon.

Hva med Larvik sykehus? Er det utredet hva som kan skje med Sykehuset ved boring i fjellet? Halve Sykehuset dvs alle sykeavdelinger står på fjell, resten av Sykehuset står på leire. Kan vibrasjoner i fjellet gi setningsskader på Sykehuset, så leira rører på seg. Rett inn for dørene til hver avdeling er det allerede store setningsskader med sprekker så store så der er det satt opp brede planker på hver side i korridorene for å skjule det.

Med Verningen korridoren sparer en Steinindustrien og Næringsområdet på Hegdal med tilknytning til videre på gamle E 18

Forslag og fordeler: Vi ønsker jernbanetraseè via Verningen-korridoren, med stasjon på Bommestad og så videre på gamle E18. Ny stasjon på Bommestad. Den beste løsningen er Bommestad grunnet nærhet til parkeringsarealer og påkjøring til E18.

Mulig stasjonsplassering Gjermundsen Auto/ Viking

Da dette vil ta mange år før det er ferdig vil dette være sentrum i Larvik for togtransport og også en buss terminal med felles venterom. Det bygges da for flere generasjonen fremover.

Nåværende togtraseè kan brukes uten forstyrrelsen ved bygging av ny traseè.

Dette vil også løfte Indre Havn og Storgata. Storgata kan gjøres bredere og også med en fin sykkelbane.

Dronningensgate kan gjøres bredere og med fine sykkelbaner.

Jernbanelinjen frem til krysset til Stavern kan da fjernes, som nå er en flaskehals for trafikk på sommeren

Undergangen/ krysset til Stavern kan da fjernes helt og veien kan løftes og gjøres bredere. Da slipper en oversvømmelse som det blir i dag så snart det har kommet litt nedbør

Hele Indre Havn blir frigjort. Her kan en da ta vekk biltrafikk og hele Indre Havn vil da bli et rekreasjonsområde uten biler. Dette vil da bli et unikt område for Larvik. Hele området ved Storgata og Indre Havn blir åpen og fin. Dette vil også gange alle de som bor og ferdes i dette området. Dette vil bli folkets Havn når det også blir laget Gjestehavn

Steinindustrien i Larvik blir ikke berørt ved dette valget

Krav fra oss innbyggere:

Vi, innbyggere av Larvik kommune krever ny utredning av Jernbanestasjon ved Bommestad der traseen går via gamle E18 og utredning av Stasjonsplassering ved Elveveien ifølge forslaget til Kjell Ronald Hansen

Her må det finnes andre løsninger enn forslagene til Bane Nor

Vi gir oss ikke, vi er Larvikinger

Med vennlig hilsen

Anne Nordfjellmark Norløff M: 93 85 90 50

Preben Liland Madsen
Arne Garborgs vei 3A
3160 Stokke
prebenliland@gmail.com

Sendt til:
postmottak@banenor.no

Uttalelse til høring av kommunedelplan for jernbane i Larvik

Jeg er i korte trekk uenig i Bane NOR sin anbefaling av korridor og mener Kongegata-korridoren (den høye varianten) er det beste alternativet.

Bygg for fremtiden, optimaliser for fremtidige fjerntog

Kongegata-korridoren fremstår som det mest sentrale alternativet, siden det er bebyggelse på begge sider av sporet. Det er flere personer som bor i gang- og sykkelavstand til stasjonen.

I tillegg er det et langt bedre jernbaneteknisk alternativ. Korridoren har langt høyere gjennomkjøringshastighet for ikke-stoppende tog. Fjerntog vil kunne spare over 40 sekunder sammenlignet med Indre Havn. Sammen med stasjonsløsninger som gir høy gjennomkjøringshastighet i Stokke, Torp og Sandefjord - vil man også ha mye større fleksibilitet i å legge opp til et alternerende stoppmønster for fjerntog uten at det går på særlig bekostning av total reisetid for fjerntoget.

Det koster å bygge for fremtiden, men det er det verdt. Både i et klima- og utviklingsperspektiv. En stasjon i Kongegata fremstår ikke bare som bra for Larvik, men også bedre for de som skal videre sørover eller nordover. Det er viktig når man i fremtiden får Sørvestbanen og for å få best mulig utbytte av den allerede eksisterende Farriseidet - Porsgrunn-parsellen som er bygget for 250 km/t.

Det er langt fra alle steder man ser at en så stor andel av politikere og befolkning er villige til å ofre noe på kort sikt for å gjøre Larvik mye bedre i et lengre perspektiv. Det burde Bane NOR bite seg merke i og dra nytte av. Jeg håper derfor politikerne i Larvik sammen tar et modig og mer fremtidsrettet valg ved å sammen be om Kongegata og bygge Larvik for fremtiden.

Svært lang stenging av Farriseidet - Porsgrunn ved valg av Indre Havn

I fjor ferdigstilte man dobbeltsporet som reduserte reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn med hele 20 minutter. Flere år med buss for tog var forbi. Dersom man velger Indre Havn-korridoren må

strekningen Larvik - Skien nok en gang trafikkeres med buss for tog i lang tid, rundt ett år eller mer. I tillegg til at det også blir en lang periode med buss Sandefjord - Larvik - Skien.

Det fremstår svært betenkelig at en så ny dobbeltsporstrekning som Farriseidet - Porsgrunn skal stå ubrukt i ett helt år eller mer. Ved byggingen av Farriseidet - Porsgrunn beregnet man den samfunnsøkonomiske gevinsten av denne strekningen, i tillegg til en klimautslippsberegning. Har man tatt inn tapet av disse gevinstene - ved å stenge banen i ett år - inn i kostnads- og klimaberegningene for Sandefjord - Larvik?

Andre ulemper ved Indre Havn

Strekningen vest for stasjonen i Indre Havn ser ut til å ta mye oppmerksomhet, der en bro skal bevege seg oppover mot tunnelen videre mot Porsgrunn. Det er mye oppmerksomhet rundt hvordan selve stasjonen skal se ut, jeg synes Bane NOR sitt forslag om høyt alternativ ser greit ut, men at det derimot er på vestsiden av stasjonen at man risikerer å skape noe som ikke vil se særlig bra ut.

Eventuell godstrafikk vil måtte bevege seg tregere gjennom sentrum og avgi mer lyd enn med Kongegata-korridoren, på grunn av den mer svingete kurvaturen og mer tid ute i friluft i Indre Havn-korridoren. Jeg mener dette også taler mot Indre Havn-alternativet.

Hvis man går for Indre Havn, så mener jeg Bane NOR sin anbefaling om stasjonsalternativ bør legges til grunn.

From: Janke Mürer <jcmur@online.no>
Sent: 15. mars 2019 21:12
To: post@larvik.kommune.no; Postmottak Bane NOR SF
Subject: Krever nytt alternativ.

I forbindelse med jernbanesaken er det nå framkommet innsigelser fra blant annet riksantikvaren mot plassering av ny stasjon i Indre havn. Dermed står man tilbake med kun Kongegata som alternativ, mens kravet er at det skal være minst (?) to. Jeg ber derfor om at Bane Nor pålegges å utrede ytterligere ett alternativ. Samtidig ber jeg Larvik kommunestyre om å utsette saken og avholde en folkeavstemning i forbindelse med kommunevalget 2019.

Med hilsen



(sign)

Janke Mürer

Journalist

Jerpeveien 14 C, 3269 Larvik

Mobil: +47 90043751

E-post: jcmur@online.no



Fra: Tor Bjørvik <torbjorvik@outlook.com>
Sendt: fredag 18. januar 2019 12.17
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Ny jernbanestasjon, arkivsak 18/18573
Vedlegg: Jernbanestasjonen jan. 2019.docx

Vedlagt sender jeg, som innspill til planarbeidet, leserinnlegg i Østlandsposten 17. januar 2019.01.18. Hovedpunktene i innspillet er:

- 1) Alternativ ved Elveveien må utredes. Det vil trolig bli noen hundre millioner kroner billigere enn de alternativer som allerede er utredet, samtidig som det blir en vesentlig bedre løsning for flertallet av trafikantene.
- 2) Det må gjennomføres en transportanalyse som viser hvorfra i kommunen trafikantene kommer, og hvor de skal. Det store flertall av trafikantene bor utenfor sentrum, og jeg tror at det store flertall skal i retning Tønsberg-Oslo. Transportanalysen må sammenligne de forskjellige alternativene, slik at en ser hvem som kommer best ut.
- 3) Larvik stasjon vil bli en transportterminal, fordi de fleste trafikantene vil trenge et annet transportmiddel, som buss, drosje eller elbil til og fra stasjonen. Det vil kreve store arealer til oppstillingsplasser og parkering. Sentrum har både dårlig tilkomst og mangel på arealer.
- 4) Det blir svært tungvint og vanskelig, og skadelig for de næringsdrivende, å drive en omfattende anleggsvirksomhet i Larvik sentrum gjennom flere år. Ved Elveveien vil det være mye enklere.
- 5) Vestfoldbanen bli i framtida en Sørlandsbane. Tog som ikke skal stoppe på Larvik stasjon, må kunne passere stasjonen i stor fart. Det stiller store krav til linjeføringen.
- 6) Da kommunestyret gjorde sitt fatale vedtak i 2017, om bare å utrede sentrumsalternativer, hadde representantene et svært dårlig beslutningsgrunnlag. Mange ville sannsynligvis stemt annerledes hvis de hadde visst det de vet i dag.
- 7) Stortinget har ikke bestemt at alle jernbanestasjoner skal ligge i sentrum. De har bare gitt veiledende retningslinjer. Men veiledende retningslinjer må tilpasses lokale forhold. Stortinget har aldri vært i Larvik og satt seg inn i vår topografi. Sandefjord har nå valgt å legge stasjonen utenfor sentrum.
- 8) Det er verdt å bruk et ekstra år på utredninger, hvis en dermed kan spare noen 100 millioner kroner, og få en bedre løsning for alle.

Beste hilsener
Tor Bjørvik

Jernbanestasjonen, verdt å kjempe for!

Da kommunestyret i Larvik for et par år siden gjorde et enstemmig vedtak om at bare stasjonsalternativene i sentrum og ved indre havn skulle utredes, gjorde de det på et svært sviktende grunnlag. Når nå fakta har kommet på bordet, med antall hus som må rives, kostnader i milliardklassen, anleggsperiode på kanskje 10 år mm, er det forhåpentligvis noen som angrer. Hadde en visst det en vet i dag, hadde garantert flere alternativer blitt med.

Det sterkeste (og eneste) argumentet for plassering i sentrum, er at det vil styrke sentrum. Da blir det ganske merkelig å lese innlegget til Kjendlie, eier og driver av forretning i sentrum. Innlegget er en god dokumentasjon på hvordan en anleggsperiode på ca 10 år vil ødelegge forretningslivet i sentrum. At noen vil ta TOGET til Larvik sentrum for å handle, er å tru på julenissen. Hvis en drar til en annen by for å handle, er det stort sett kapitalvarer det dreier seg om, og kapitalvareforretningene i Larvik ligger jo stort sett langs Elveveien. Hva i alle dager er det da som får noen til å tru at en jernbanestasjon vil tilføre sentrum noe? Det må i tilfelle være økt biltrafikk. Gjennomgangsargumentet fra sentrumstilhengerne er at Stortinget har bestemt at alle stasjoner skal ligge i sentrum. Det er feil. Stortinget har ikke bestemt noe, men gitt generelle retningslinjer. Det er noe annet. Stortingets poeng er at jernbanen skal være ei fjernttransportåre, med få stasjoner og et finmasket nett av bussruter ut fra stasjonene. Dvs at Larvik stasjon blir en transportterminal, med overgang fra ett transportmiddel til et annet.

Kongegata er et svært dårlig egnet sted for en transportterminal, både pga plassforhold og tilkomst. Plassering ved Elveveien vil føre til at de fleste i Larvik utenom sentrum (og det er minst 80 % av befolkningen) vil få lettere adkomst til stasjonen.

Vestfoldbanen blir i framtida en Sørlandsbane, med endepunkt i Stavanger. Da må togene gå med høy hastighet gjennom hele Vestfold, også forbi stasjonsområder hvor de ikke skal stoppe. Det stiller krav, ikke minst til kurvatur.

Vi foreslår at Bane Nor får i oppdrag å utrede den rimeligste og jernbaneteknisk beste traseen mellom Farriseidet (hvor den nye jernbanetraseen til Porsgrunn starter) og Sandefjord (hvor stasjonsplassering nå er bestemt), med plassering av stasjonen der jernbanen vil krysse Elveveien. Der trenger en muligens ikke å rive et eneste hus. Kostnadene blir noen 100 millioner kroner lavere enn noen av de alternativer som til nå er framlagt, tilkomsten både for busser, drosjer og private kjøretøyer blir problemfri, og lang anleggsperiode er ikke noe problem.

Vårt innlegg vil sikkert bli framstilt av noen som en omkamp. Men vi mener at det er vel verdt å ta en omkamp hvis en kan få en løsning som transportøkonomisk er bedre, samtidig som en sparer noen hundre millioner kroner.

Det er bedre å angre mens en kan gjøre noe med det, og det er ennå en del år til jernbaneanlegget gjennom Larvik starter.

Sverre Holm

Hans Olav Holt

Håkon Øyen

Tor Bjørvik

Fra: Robert Jacobsen
Sendt: fredag 18. januar 2019 13.47
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Arkivsak ID 18/18573

Kategorier: Rød kategori

Men hvilken rett har Bane nor og politikere til å rasere en by, ødelegge arbeidsplasser og ikke minst ta fra Larviks befolkning sine hjem.

Ved indre havn trasé ødelegges byen for all fremtid. Det er rart at politikere har satt dette på høring.

Det er sagt at det må ligge i sentrum, da det gir handel og aktivitet. Det har ikke blitt mye handel der den har ligget i hundre år.

Politikere må tørre å stå for noe.

Legg stasjon på Bergeløkka eller Bommestad. Der er det parkering og bussene kan komme frem.

Mvh
Robert Jacobsen

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Var i bølgen på en fin presentasjon fra Larvik kommune og arkitektene. Av to onder må det velges Kongsgata stasjon. På sikt ser det ut for at det er en løsning Larvik kan leve med.

Indre havn alternativet må ikke velges. Dette vil ødelegge Larvik fjordby for all fremtid. Indre havn er Larviks fortrinn. Der er det yrende liv av unge og gamle. Ikke ødelegg byen vår. Skulle gjerne sett at et bedre alternativ ble utredet. Alle steder i Larvik er sentralt. Elektriske busser og parkering er det vi trenger.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=216402.050302439&y=6556002.6337388&zoom=13>

Oppgitt brukerinformasjon:

Robert Jacobsen

Residensveien 3, 3256 Larvik

E-post: jacobsenrobert6@gmail.com

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

For min del er det viktigste at kommunene innvolverer de berørte partene på en god måte. Det har vi ikke sett noe til hittils. Viktig at kommunen ser til andre deler av landet hvor de valgte å kjøpe opp berørte eiendommer for de som måtte ønske det. Ber også om at det må tas hensyn til familier med små barn der behovet for ny bolig innenfor skole/bhg kretser er avgjørende for en så smidig overgang til nytt hus som mulig. Ønsker også kontinuerlig dialog med kommunen og håper vi fremover skal slippe å ringe rundt å mase og bruke timesvis på å få svar på enkle spm. Dette er en heldagsjobb for oss involverte og sånn bør det ikke være

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=224343.088969947&y=6544086.34344357&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Trude Trollsås

Nesjarveien 15, 3268 Larvik

E-post: ttrolls@online.no

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Hei.

Mener at hele saken har kommet skjevt ut, da Indre havn skulle aldri vært vurdert.

Nå som LK har kommet opp i denne situasjonen, må man lytte til ungdommene som stemmer klart Kongegata. Jeg mener også man kanskje skal vurdere å si nei til jernbane til Larvik og se hva de sier da. Men i utgangspunktet er det et enstemmig Kongegata som burde bli vedtatt.

Jeg skjønner ikke at man bruker tid og penger på Indre havn.

Mvh

Atle Sjøblom

Engasjert privatperson med unger som jeg håper blir boende i byen.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998775&y=6560112.13482&zoom=12>

Oppgitt brukerinformasjon:

Atle Sjøblom

Stavernsveien 12, 3264 Larvik

E-post: atlesjoblom@gmail.com

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Jernbanestasjonen bør bli i Indre Havn

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998778&y=6560083.53041282&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Kieu Ly Truong

Prinsegata 11F, 3256 Larvik

E-post: Kieu@kiyu-shii.net

Fra: Martin Jensen <martinhagajensen@icloud.com>
Sendt: onsdag 23. januar 2019 08.21
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: 18/18573

Heisann,

Endelig godt av vi i Larvik skal få ny Jernbane. Dette er noe vi virkelig fortjener, etter å ha hatt en jernbanestasjon i Indre havn i over 100 år!

Hvorfor ikke la staten bidra med å betale for å stabilisere grunnen øverst i Hammerdalen. Jeg tenker, det må da være en grei løsning å plassere stasjonen øverst i Hammerdalen.

Dette vil gi:

- Nærhet til E-18 for alle oss andre som ikke bor i Larvik By.
- Det vil gi utnyttelse av et ubrukt areal.
- Det er ingen boliger som må rives/eksproprieres.
- Kort vei til Indre havn for besøkende som kommer med tog.
- Mulighet for buss t/r Larvik sentrum for dem som ønsker å være i fred og beskue en døende by.

Hvem i Larvik er det som har gjort byen så upopulær? Vi har en ferge terminal som skuffer inn nye mennesker til byen HVER dag! E-18 går rett forbi. Hvorfor er det så få nye store bedrifter i Larvik. Byen virker jo direkte uattraktiv for næringslivet.

Jeg håper inderlig at kommunen forstår vi må bygge ut indre havn, gi plass til betalende næringsliv, butikker, restauranter, uteliv og marina. Det er nok av private aktører som vil bygge i Indre havn. Dere må bare stille arealer til disposisjon.

Det hadde heller ikke skadet å få bygget et universitet som ville skaffet arbeidsplasser og gjort byen mer levende med studenter.

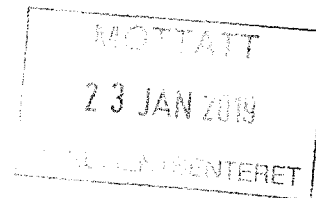
Byen kveles av dem eldre som kun vil bevare, bevare og bevare. Larvik henger igjen og det er trist. Trist for oss som bor her, fordi vi kjenner mange som ønsker å flytte.

Martin Haga Jensen

Sendt fra min iPhone

Tilleggsinformasjon som sendes med tilbakemeldingen:

Mottaker(e): postmottak@larvik.kommune.no
 PlanId: 201825
 Arkivsaksnummer: 2018/18573
 Link til plan i kart: <https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>
 Link til nåværende kartutsnitt: <https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998791&y=6559854.69515547&zoom=10>



[Legg ved pdf-dokument\(er\)](#)

Følgende filer er lastet opp:
(ingen)

Navn: Bengt Nikolai Thaen
Adresse: Johan Sverdrupsgt 2 c
Postnummer/-sted: 3256 Larvik
E-postadresse: bengt.thaen@gmail.com

* Klassering

*

*

Tilbakemelding vedr stasjonsplassering. Sentrale politiske løsninger synes å lagt vekt på sentrumsnær plassering av stasjon er nødvendig. Mange jeg snakker med om dette synes begge alternativer ikke er gode og at en heller burde se på Alfred Andersen tomta eller en plassering ved Elveveien. Begge løsninger vil føre til bedre parkeringsmuligheter, kort vei til E-18 og fergeterminalen. Fører til mindre trafikkutfordringer i sentrum. Andre stiller spm om muligheter for å legge stasjon ved Bommestad og legge jernbanespolet parallelt ved nye E-18.

Dersom ingen politikere eller jernbaneverket vil endre på de nevnte 2 alt., Indre havn og Kongegata, vil jeg foretrekke Kongegata selv om det fører til at vår leilighet, i sameiet med heis og garasje, bare 12 år gammelt må rives.

PGA PC PROBLEM SENDS/LEVERET TIL
LARVIK KOMMUNE PÅ PAPIR

LARVIK 23/1-19

Bengt Thaen

MOTTATT
25 JAN 2019
REGISTRERT
ARKIVSAKER

Arkivsak: 18/18573

Jernbane Stokke- Larvik.

LARVIK KOMMUNE
Arkiv Sak ID 18/18573
Journalsop. ID
25 JAN 2019
Klassering

Jeg Erling Magnus Album og Inger Marie Album Linaesgt 10. (Gamle Brannstasjonen) har mottatt Høring om Jernbanestasjon i Larvik. Vi har nettopp kjøpt Leilighet i Gamle Brannstasjonen som blir liggende veldig nære en Jernbanestasjon i Kongegata. Vi er engstelige for Rystelser og Leireskred i Bøkelia Vi husker jo hvordan det så ut da det ble gravd ut til D.N.B. Bygget og Torggarasjen Det var stort sett bare leire, Jeg husker det var mange Lastebileiere som kjørte seg fast. Vi mener Larvik by skal vokse rolig med en naturlig utvikling og at Vervingkoridoren og Indre Havn er best for Larvik .Tenk for en utsikt de reisende får Noe som Sandefjord ikke fikk. Jeg lurar også på hvordan tilgangen til Farriskilden Går fra Bøkeskogen til Bøkkerfjellet. Vi må ikke ødelegge Larvik som By ,jeg har reist Som l.Maskinist og sett mange Jernbanestasjoner mange flotte stasjoner maken til den som planlegges i Indre Havn. Med Indre havn tror jeg Larvik vill fremstå som En Stor By en dag i fremtiden.

Hilsen Inger og Erling Allum Gamle brannstasjonen.

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

I området Indre havn, så er det vel BaneNor/Rom Eiendom som eier arealene. I de fleste andre byer som de eier områder er jo de store utbyggere. Vil ikke det være et tema at BaneNOR vil realisere verdier og bygge ut på sin egen eiendom uansett hvor traseen vil ligge, og hverfall hvis traseen vil gå i Kongegata?

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998775&y=6560112.13482&zoom=12>

Oppgitt brukerinformasjon:

Dag-Tore Gudim

Nedre Rosendalsgate 5, 3264 Larvik

E-post: dag_toregudim@yahoo.no

Larvik den 28.01.2019

Balderveien 3 3274

Eier av Trescowsgt. 10
Thorbjørn Wang,

LARVIK KOMMUNE	
Arkiv-Sak ID	18/18573
Journalpost ID	
30 JAN 2019	
Klassering	

Til Larvik kommune.

Vedrørende Arealplan for dobbeltsporet
jernbane.

Jeg går for indre havnkoridoren
høy Løsning.

med hilsen Thorbjørn Wang.

Fra: Kjetil Mathisen <matkj1002@larvikskolen.no>
Sendt: onsdag 30. januar 2019 22.20
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: id: 18/18573

Oppfølgingsflagg: Følg opp
Status for flagg: Flagget

Jeg velger å stemme på Kongegatakorridoren. Vi bor i Residensveien 1. og blir berørt av indre havn korridoren.

Det er også viktig å påpeke at indre havn-korridoren vil ødelegge for utviklingen av indre havn som rekreasjonsområde. Behovet for områder med kvaliteter som indre havn vil bli kjempeviktig i fremtiden.

Indre havn er et naturlig samlingspunkt og turområde for mennesker i alle aldre. Å bygge ut dette til tog trase vil etter min mening være å glemme hele fjordbyvisjonen.

Mvh Kjetil Mathisen

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Hei ! Jeg mener bestemt at Indre havn høy løsnings som er det beste for Larvik. Kongegata løsningen vil rasere hele sentrum i mange,mange år. Kongegata vil ramme flere mennesker,hjem ,jobber. Anbefalingen til Bane Nor må her følges Indrehavn høy løsnings.

Men det viktigste er at i juni må det bli bestemt og det av resept for oss som vil rammet på en eller annen måte.

Mvh Janne Anthonsen

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998778&y=6560083.53041283&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Janne Anthonsen

Johan Sverdrupsgate 2A, 3256 Larvik

E-post: Janneanthonsen@hotmail.com

Fra: rita.tim@online.no
Sendt: mandag 28. januar 2019 17.14
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: arkivsaks id: 18/18573

Viktighet: Høy

Kategorier: Rød kategori

Ang. plassering av jernbanestasjon i Larvik.

Undertegnede har initiert en underskriftskampanje på Kommunal -og moderniseringsdepartementets nettside «minsak.no» til støtte for en jernbanestasjon i Kongegata.

<https://minsak.no/sak/1620>

Saken innhentet 103 underskrifter. Disse er:

André Hansen
Andreas G. Skalleberg
Ann-Mari Härter
Anne Lise Rynning
Are Vagle
Arne Svardal
Astrid Berg Aanes
Atle Olsen
Benedicte Mathiesen
Bent Andersen
Bente Berg
Bjoern Terje Tvetene
Bjørnar Gulliksen
Britt Bjønnes
Casper Skautvedt
Cathrine Øvrebø
Danpeter Støtvig Haugstad
Eirik Bakken
Elisabeth Bekkevold
Elisabeth Sundby
ellen Kilvær
Else Britt Bugge
Else Britt og Harald Bugge
Eric Trøim
Erik Seierstad
Frank Mortensen
Frank Robert Samuelsen
Frode Evensen
Gaute Thijn Kjeldsen
Geir Martinsen
Gro Eng
Gunnar Falck Engelstad

Harald Sverdrup Bugge
Heidi bøe
Heidi Johannessen
Henning Førli
Hilda Santos Garcia
Inge Ringheim
Ingvild Hasle Lysnes
Ivar Rakke
Janne Nordheim-Haakenby
Jennifer Bredeesen
John Arne Olsen
John Olav Bjørstad
Kjell Ottar Olufsen
Kjell Peder Haugene
Knut Ljosland
Knut Olav Irgens Høeg
Kristin Borander
Kurt morten schupp
Live Grytting
Magne Heum i
Marianne Langø
Marthe Berg Aanes
Monika Andersen
Nils Bondevik Haga
Nina Kristin Svean
Noa bøe
Noa Samuelsen
Nora Tvetene
Olav Næss
Ole Jørgen Hetty
Ole Martin Vister
Ole Petter Aasrum
Osvald Tansø
Per - Erik Skoglund
Per Anton Fevang
Per Einar Forberg
Per Kristian Eidspjeld
Per Tore Holgersen
Peter Aanes
Richard Thinghaugen
Rita Mathiesen
Roger Bernhardsen
Ronny Dyrø
Rosi Larsen
Roy Thomas Johannessen
Ruben Larsen
Silje Grimslund
Silje Grimslund
Stefan Pedersen
Terje anthonsen

Terje eskedal
 Terje Kolderup
 Thomas Bjønnes
 Thomas Johansen
 Thor Egil Nøstdahl
 Thor Krane
 Tim Mathiesen
 Tom Christensen
 Tomas Ruud-Halvorsen
 Tone Svendsen
 Tore Bredvei
 Tormod Gusland
 Tormod Holth Larsen
 Trond Erik Hansen
 Trond K. Svendsen
 Trond Solberg
 Turid Moe
 Vidar Andersen
 Øyvind Arnesen
 Øyvind Olsen
 Åge P. Lysebo

Min bakgrunn for initiativet er at jeg mener Kongegata er den aller beste lokalisering av jernbanestasjon, -inkludert Bergeløkka og Bommestad, og vil vise at mange er av samme oppfatning som meg. For egen regning (de som har underskrevet kan ikke tas til inntekt for følgende) vil jeg tilføye at indre havn vil være en ulykke for Larvik, da alle muligheter til å «frigjøre» indre havn og innlemme indre havn i byen vil forsvinne for evig og alltid. En mur forbi indre havn og opp langs Hammerdalen vil være serdeles lite estetisk og pent. Tvert om vil det virke klaustrofobisk. Jeg anbefaler å se på YouTube-videoer med «Skytrain Bangkok» for å se hvordan noe slikt tar seg ut i virkeligheten. Det er ikke pent. Det behøver ikke å bli like ille i Larvik, men bildene sier noe allikevel: <https://www.youtube.com/watch?v=e0JinzWSz2E>

Videre vil jeg vise til en spørreundersøkelse Østlandsposten hadde de de fra 18-64 svarte som følger:

Kongegata	46,60 %
Indre havn	28,37 %
Vet ikke	25,03 %

100,00 %

Tar man i samme aldersgruppe de fra 18-64 kun de som har gjort seg opp en mening, fordeler det seg som følger:

Kongegata	62,05 %
Indre havn	37,95 %

100,00 %

Man kan konkludere med at de som har fremtiden foran seg, -«ungdommen» vil ha Kongegata. Kun pensjonistene som vel ikke vil bli de store brukerne og som når sant

skal sies har fremtiden bak seg (er selv i gruppen) er de som er negative til Kongegata.

Den aller beste lokaliseringen for ny jernbanestasjon i Larvik for de neste 200 år er KONGEGATA. Perfekt beliggende mellom torget, Grand-kvartalet, Sanden, Fritzøe Brygge og Hammerdalen. I Hammerdalen er Larviks største parkeringsplass rett utenfor døren til Kongegata stasjon. -Og om ønskelig kan også et stort parkeringshus bygges her. Perfekt beliggende for de neste 200 år, som også gir de beste byutviklingsmuligheter. En hard byggeperiode, -ja, -en trang og hard fødsel, men det beste resultatet på lang sikt for Larvik- Av alle nevnte alternativer (som ikke vil bli imøtegått her) er Kongegata det suverent beste alternativet for Larvik på lang sikt, med de beste byutviklingsmuligheter.

Man kan anlegge park eller nytt torg over tunnelen og eventuelt bygge nytt på torget der de forretningsdrivende og næringsdrivende kan få lokaler.

Kongegata er det beste alternativet (selv om Bergeløkka hadde vært mulig), og jeg, - sammen med 103 vedlagte underskrifter ønsker med dette å vise vår støtte til jernbanestasjon i Kongegata.

Jeg vil sette pris på bekreftelse på mottak av mitt innspill til høringsrunden.

Med vennlig hilsen

Tim Mathiesen

Floskjærveien 21D

3290 STAVERN

Tlf.: 3311 6604

Mob: 4155 5973

e-post: rita.tim@online.no

Larvik, 6. februar 2019

HØRINGSUTTALELSE

Etter å ha lest vedtaksdokumentene med beskrivelser, sammenstilling og anbefaling fra Bane Nor, debatter og forslag fra arkitekter, er jeg mer enn noen gang overbevist om at Indre havn m/høy løsning er den desidert beste løsningen for Larvik by.

Slik jeg har forstått utredninger fra Bane Nor, kommuneplan, nærmiljø og kultur og ikke minst økonomi, er fordelene uten tvil størst ved stasjon i Indre havn. Jeg mener i tillegg at en høy løsning vil bli en moderne og flott stasjon som åpner utsynet til sjøen og med muligheter for god utnyttelse av indre havn og med plass til parkering.

Vi bor i en flott kystby med sentrum og torget på "toppen" bakkene, med en del gamle ærverdige bygg som betyr svært mye for gamle og unge som benytter byen til handel og opplevelser, og for næringslivet. Med stasjon i Kongegata, vil mange av disse byggene måtte rives og mange butikker vil lide/ avvikles. Mange vil miste hjemme sine. Arkitekter legger ut forslag om flytting av torget, bygging av nytt rådhus, reetablering av de gamle trehusene, heis fra havna, Pionerpark osv. Sitter igjen med et stort spørsmål; hvem i alle dager skal betale for alt dette? Får kommunen tilskudd fra staten/fylkeskommunen? Kommunen har jo meget dårlig økonomi slik det er i dag. Er det midler/budsjett når dette skal det igangsettes? Dersom Kongegata blir realitet, MÅ jo sentrum bygges opp igjen snarest og da må det være en garanti for dekning av kostnadene. Ellers frykter jeg en ny "drakamp" hvor ingen blir enige om hva som skal skje med sentrum.

Personlige forhold;

Som beboer i sameiet Trygves gate ser jeg at min leilighet og sameiet jeg bor i, ligger i et bygg som vil måtte rives dersom alternativet blir Kongegata. Bygget vårt her er nå renoveret, byttet vinduer og dører, malt og blitt så flott. Alle vi som bor her er nå i en helt uutholdelig livssituasjon. Livet vårt er satt "på vent" før vi får en avgjørelse i korridorvalget, noen har mistet nattesøvnen. Mange er preget av dette og jeg synes det er virkelig ille at man, gamle som unge, skal utsettes for slikt i byen vår og det på grunn av en jernbanestasjon!

Økonomiske og tidsmessige forhold:

Jeg og mange med meg får nå ikke solgt leiligheten da ingen vil kjøpe noe som skal rives, jeg blir da "tvunget" til å bo i boenheten inntil jeg får en takst(?) og et tidspunkt hvor jeg MÅ flytte. Og hvor skal jeg flytte? Hva skjer med prisene på leilighetene i byen

da så mange må ha ny bolig? Det er til sammen 220 boenheter dette berører. Det vil naturlig nok bli stort press på sentrumsnære leiligheter og prisene vil da sannsynligvis stige. Jeg flyttet fra hus i Tjølling til leiligheten i Trygves gate for ett år siden. Det vil bli en ekstra belastning for meg å måtte flytte ut nå kort tid etter oppussing (har lagt mye tid og penger i dette). Selv om jeg får takst på leiligheten, så vil en flytting, samt ny kjøpsprosess av ny leilighet, medføre en del faktiske utgifter (megler etc.) og ikke minst tid og krefter. Det er uklart for meg om Bane NOR vil beregne en slik kostnad inn i tilbudet vi får ved salg? Jeg valgte denne leiligheten på grunn av nærheten til sentrum og Bøkeskogen og stortrives med å bo i byen!

Mulig oppbygging av huset igjen?

Slik jeg forstår det i utredningen til Bane Nor, er det ikke mulig med gjenoppbygging av bygg over betongtunnelen, fordi det er for kort avstand mellom tomt og takhøyden i tunnelen. Jeg kan ikke se av saksfremlegget om dette byggeforbudet gjelder ALLE eiendommer som må fjernes over korridorvalget "Kongegata".

Håper politikerne og Larvik kommune tar til fornuft og lytter til Bane Nor sin anbefaling om en høy løsnings i indre havn, la oss få beholde leilighetene våre og den flotte byen vår! Forandringer kan gjøres uten at "halve" byen må rives. Så kan vi som lever i "faresonen" for å måtte flytte, få sove om natten igjen.

Jeg ber om at mine argumenter blir tatt med i høringsarbeidet.

Vennlig hilsen
Marianne Didriksen
Trygves gate 3C
3357 Larvik

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Kan ikke forstå at politikerne i Larvik går for Kongegata. Vil jo rasere og ødelegge mye av den gamle bebyggelsen i sentrum. Har inntrykk av at det nå bare snakkes om Kongegata høy løsning. Har forstått det som det er prisen som vanskeliggjør Kongegata lav løsning? For oss som bor i nærheten av den påtenkte jernbanen må det jo, tross alt, bli noe mindre sjenerende med lav løsning. Ellers ser det jo ut til at indre havn, tross alt, er mindre ødeleggende for byen. Forøvrig jeg en flittig bruker av toget og er positiv til ny jernbane men synes nok de andre alternativene burde venta med å bli forkasta til høringsrunden var over.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998778&y=6560083.53041283&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Kristin Krogstad

Kongegata 16B, 3256 Larvik

E-post: kristinkrogstad@hotmail.com

Fra: Eva Idland <eva.idland@gmail.com>
Sendt: tirsdag 12. februar 2019 14.14
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: 'Erik Løsnæs'; 'Kjersti Olsen Bogenrieder'
Emne: Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke-Larvik. Offentlig ettersyn. Høringsfrist 15.3.2019.

PlanID 201825
Arkivsaks id: 18/18573

Frostvedtvn BRL har følgende innspill til planen:

Når den tid kommer at det kan bli aktuelt å sprengre grunnen under husene i vårt borettslag (6 firemannsboliger) i f m jernbanetunnelen, ber vi om en utredning av konsekvensene for hva som kan skje med bygningsmassen og grunnen. Eventuelt om husene blir beboelige under sprengningsarbeidene mm, eller om de må fraflyttes i en periode?

Vi ber dere også se på eventuelt andre ting som kan bli til ulempe for vårt borettslag, men som pr i dag ikke kan forutses.

Med vennlig hilsen
For Styret i Frostvedtvn. BRL

Eva Idland
Leder

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Da jeg gikk på presentasjon i Bølgen av mulighetsstudier mandag 28.01.2019, var jeg sterkt imot indre havn som stasjonsplassering, men likevel også skeptisk til kongegata. Så da at ulempene ved Kongegata kan dempes og at Kongegata med riktige grep kan bli veldig bra!

Jeg støtter derfor en stasjonsplassering i Kongegata, men ber innstendig om at tiltakshaver og kommunen gjør sitt ytterste til å planlegge inngrepene, slik at konsekvensene blir kortest og minst mulig (bl a med de tiltak som ble fremmet på presentasjon i Bølgen).

En stasjon i Indre havn kan vi bare ikke akseptere! Når vi endelig har fått fergen på revet- og fjernet fergeterminalen- og har fått et flott park/friområde der - kan vi ikke akseptere en nedbygging av indrefiletten i Larvik, og ødeleggelse av området for alltid.

Håper at alle i Larvik kommune kan samles om Kongegata, for gjennomslagskraft.

En ting som forundrer meg i debatten, er fraværet av diskusjon om 2 spor versus 3.
Hva mener BaneNor om konsekvensen av 2 spor på ny Stasjon versus 3?

Såvidt jeg forstår var 3 spor et krav til alle stasjoner, og det har blitt sendt inn en forespørsel om avvik/ "endringsordre" på dette. Er denne endringen skikkelig utredet dvs er fordeler og ulemper med 2 og 3 spor utredet? Har Larvik kommune uttalt seg om disse fordelene/ulempene?

Larvik har i dag 3 spor (mm), slik at tog kan vente på stasjonen til møtende tog har ankommet/passert. Jeg er redd en reduksjon til 2 spor gjør at møteplasser lages på hver side av byen- og togene venter der og ikke på stasjonen hvor passasjerer/ansatte kan gå på og av. Videre vil ikke Larvik som i dag, være et sted tog stopper for å snu (med dets konsekvenser for ansatte/passasjerer). Regner med at Larvik kommune kan be om et svar fra BaneNor på dette, med en del tilleggsspørsmål for å belyse saken.

Vennlig hilsen,
Kjetil Emhjellen
Siv.ing/Dr.ing.
Tel.: 97664433

Tidligere Prosjektleder for 4 felts motorveg og dobbeltsporet jernbane fra Østfold grense til Vestby (bl.a. med Son jernbanestasjon).

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=214791.860463956&y=6556370.91548424&zoom=16>

Oppgitt brukerinformasjon:

Kjetil Emhjellen
Rosendalsgate 22, 3264 Larvik
E-post: kjetil.emhjellen@projectinvest.no

Høringsinnspill på stasjonsplassering fra Sanden Brygge velforening

Konklusjon:

Stasjonsplassering ved indre havn vil gi mye støy for mange beboere.



Sanden Brygge består i 2020 av 5 bygg, kalt S1 til S5. De er plassert rett sør for eksisterende spor. De vil bli berørt av stasjonsplassering på indre havn. 130 av leilighetene har veranda og soveværelser mot sporet og stasjonen.

Jernbanesporet vil ha en høyde på nivå med 3. etasje. Nordgående tog til stasjonen ved havna, og sørgående ut, vil ha høyere hastighet, ca 90 km/t mot dagens 60 km/t og gi mer høyere støynivå. Søndre ende av perrongen vil ligge ca 120 m øst for S4.

I tillegg til direkte støy, får bygningene S1 og S2 refleks-støy fra de harde glassveggene på Bølgens østside. Bygningene S4 og S5 får refleks-støy fra Bøkkerfjellet. Begge refleksene hører vi godt i dag, og er ikke tatt med i fagrapportens konklusjoner.

Overstående vil ikke være tilfelle med alternativet i Konggata. Konggata stasjon vil ligge nærmere Hammerdalen, og nordgående tog vil ha lavere hastighet inn på stasjonen der det er hus. Sporet vil ligge under husene mot Bøkeskogen, og høyere enn de få husene sør for denne stasjonen. Vesentlig færre beboere vil derfor bli utsatt for støy ved stasjon i Konggata.

Ifølge "Fagrappport støy i driftsfasen - vedlegg 1, støykart C4", vil bygningene få følgende støy fra tog i driftsfasen:

Hus	Antall leiligheter	Antall beboere	Avstand til søndre spor	Støy ifølge fagrappport, minst
S1	17	36	54 m	50-58 db
S2	18	37	88 m	40-50 db
S3	32	61	57 m	50-58 db
S4	19	38	53 m	50-58 db
S5	51	98	26 m	50-58 db
Totalt	137	270		

Støy fra gjennomgående godstog er ikke beregnet og vil være høyere enn 67 db. Støy fra den mest støysvake støvsuger på europeisk marked er 58 dba.

130 av leilighetene er gjennomgående og har soveværelsene mot nord-øst, altså mot sporet og stasjonen. Det er veranda på begge sider av disse leilighetene.

Vi vil få togstøy minst 4 ganger i timen. Det er i den lyse og varme tiden av året slik støy er mest plagsom. Beboerne bruker verandaene, og har som regel vinduer åpne etter leggetid.

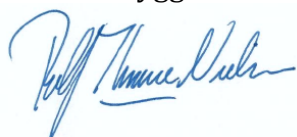
Stasjon i Konggata vil gi vesentlig mindre støy på grunn av plasseringen nærmere Hammerdalen, og det er få beboere som vil bli berørt da noe av stasjonen ligger i tunell og nede i en grøft.

Folk i Larvik liker å sitte ute å nyte livet og stillheten på varme sommerkvelder samt ha åpne vinduer på soveværelser.

Konklusjon:

Stasjonsplassering ved indre havn vil gi mye støy for mange beboere.

Sanden Brygge Velforening 15. februar 2018



Rolf C. T. Nielsen
rolfctn@online.no
Leder

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Min kone, vår nyfødte datter, og jeg, eier og bor en leilighet i Kongegata 9. Vi elsker å bo her, i en toppleilighet fra 1903, sentralt i byen vi elsker, med 2 terrasser, og planen har vært å bli boende her. Hvis kommunestyret stemmer for Kongegata-alternativet, viser alle tilgjengelige tegninger at kommunestyret også stemmer for å rive bygget vi bor i. Det betyr at vi må flytte.

Hvis kommunestyret stemmer for Kongegata-alternativet, ønsker vi å etablere oss i et nytt område så snart et ønsket alternativ dukker opp. Det kan skje i morgen, eller om et år, det er umulig å vite når noe dukker opp. Imidlertid er det overveiende sannsynlig at dersom kommunestyret stemmer for Kongegata-alternativet, vil markedsverdien av vår leilighet reduseres i en slik grad at det vil redusere våre alternativer på eiendomsmarkedet.

Vi ønsker derfor at kommunestyret legger til rette for at Larvik kommune kan kjøpe vår leilighet til markedsverdi pre vedtaket - pluss noe kompensasjon for ulempene med ufrivillig flytting, umiddelbart etter et eventuelt vedtak for Kongegata-alternativet.

Hvis kommunestyret stemmer for Kongegata-alternativet, har de en senere sikker kjøper i Bane Nor, og de kan også disponere leiligheten frem til destruksjon.

Det å bli utløst til markedspris pluss litt for ulempene dette medfører, på det tidspunktet en ønsker selv, er et minimum av hva innbyggerne skal kunne forvente seg av sin egen kommune. Dette gjelder enten det stemmes for indre havn eller Kongegata.

Olav Rønneberg

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=304236.420354333&y=6543385.91884549&zoom=14>

Oppgitt brukerinformasjon:

Olav Rønneberg

Kongegata 9, 3256 LARVIK

E-post: oroenneb@online.no

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Foreslår å etablere ny jernbanestasjon i området hvor rømmningstunell fra Kongegatakorridoren til Kristian Fredriksvei er planlagt. På vedlagte dokument side 5 er området merket.

Som eksempel på løsninger henvises det til Nasjonalteaterets stasjon i Oslo som har flere Innganger/utganger.

Ved å etablere jernbanestasjon i området jeg foreslår kan følgende fordeler oppnåes:

1.

Kongegatakorridoren kan derved senkes i terrenget og åpen løsning hvor jernbanestasjon er tiltenkt blir mindre og eksisterende bygninger kan bevares.

2

Større befolkningsområder i Byskogen, Torstrand mv får kortere vei til stasjonsområdet.

3

Ved å plassere jernbanestasjon i området mellom Mesterfjellveien og Kristian Fredriksvei samt Mesterfjett kan jernbanestasjon etableres med minimal påvirkning av etablerte bygninger.

Link til plan i kart:

<http://tema.webatlas.no/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<http://tema.webatlas.no/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998788&y=6559911.90396981&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Helge Nilssen

Residensveien 2, 3257 Larvik

E-post: henilsse1@gmail.com

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Forslag:

I forbindelse med godkjenning av kommunedelplanen bør Larvik Kommune som planmyndighet forlange at Bane Nor stiller egnede områder rimelig til disposisjon slik at kommunen kan regulere disse tomter til bolig/forretning.

Berørte grunneiere kan derved få erstatningsområder som de kan få forkjøpsrett til.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=213338.138584337&y=6565903.51194817&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Helge Nilssen

Residensveien 2, 3257 Larvik

E-post: henilsse1@gmail.com

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Høringsuttalelse om traseer og jernbanestasjon

Stålaker kontra Verningen

Vil legge sterk vekt på uttalelser både fra næringsinteressene i steinindustri (Lundhs) og etablerte firmaer på Hegdal. I tillegg uttalelser fra fylkesgeologen. Med det utgangspunktet mener jeg det skal sterke argumenter for å velge en annen korridor enn Verningenkorridoren.

Konggata kontra Indrehavn

Larvik har i mange år arbeidet for å være fjordbyen. Da blir det galt å stenge fjorden ute fra byen med en mur med skinner på slik det er skissert i høy løsning. Sammen med bygninger rundt denne stasjonsløsningen har vi avstengt byen fra fjorden, uavhengig om det går å se eller kjøre under. I sandvika er en slik løsning valgt for en del år tilbake og nå diskuteres det i Bærum om dette skal gjøres om. I dag er byens publikumspregede byområde utvidet til å omfatte Sanden, Fritzøe brygge og Hammerdalen. Med en Indre havn løsning vil den barrieren som i dag deler denne bydelen vekk fra resten bli ennå mer massiv enn i dag.

Det siste året har Larvik satt i gang arbeidet med å definere den historiske byen i aksen fra Herregården til Larvik kirke og Tollerodden. En Indre havn løsning vil være en trussel mot Herregården og vil lage en barriere mellom sentrum og den historiske delen av byen.

Teaterhuset Munken er ikke fredet men teatersalen med sine freskomalerier er likevel bevaringsverdige.

Det er ikke godt gjort noen plass at dette bygget kan bevares med indre havn løsningen.

Jeg ser klart at det skapes problemer for eksisterende næring i sentrum under bygging av ny stasjon i Konggata. Dette må løses i samarbeid med kommune og BaneNOR.

Likevel er dette helt klart kortsiktige problemer i forhold til det tidsperspektivet denne stasjonen bygges for.

Samtidig er det allerede i dag slik at stadig flere lokaler i dette området blir stående tomme og sentrum omkring torget trenger sårt en oppgradering. Sentrum er i ferd med å dø. Ved plassering av stasjon i Konggata ligger alt til rette for oppgradering og vitalisering av sentrum.

Med stasjon i Konggata er det totalt sett en mye større del av den totale traseen som vil ligge i tunell under byen og være til sjennanse for mye færre mennesker

Jeg vil klart anbefale at Konggata velges som lokalisering av ny jernbanestasjon i Larvik.

Larvik 1.mars 2019

Per Tore Holgersen

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998867&y=6558615.17084477&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Per Tore Holgersen

Huitfeldts Gate 16, 3263 LARVIK

E-post: per.tore@holgersen.me

Fra: Gerhard Kraft <gerhard@sportoghelse.no>
Sendt: torsdag 28. februar 2019 14.58
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: bjorn-tore.sandbrekkene@op.no
Emne: Tog stasjon plassering

Hei Øyvind Larsen
Hei Bjørn-Tore Sandbrekkene.

Helt siden diskusjonen om plasseringen av jernbanestasjonen startet hadde jeg en plasseringside som går ut på å legge den nye stasjonen i tunell under den eksisterende stasjonen.

Jeg har reist mye i mitt liv og bodde i mange storbyer rundt omkring i verden. Og i alle de byene finnes det utallige underjordiske jernbanestasjoner og mange av dem under havnivået. Så for meg var det nærliggende å tenke å legge den nye stasjonen i Larvik under den eksisterende. Jeg er klar over at grunnforholdene er en utfordring ettersom hele dette området helt opp til bøkeskogen er en gammel endemorene fra siste istiden. Men med dagnes teknologi er dette ikke noe hinder. Kostnadmessig kan jeg ikke tro at det blir så mye dyrere en Kongegate alternativet, hvor en må bruke kanskje opp til 100 millioner bare på oppkjøp av eiendommer før en kan begynne med byggingen.

Så har vi også et annet alternativ nemlig Bergeløkka. Dette er en perfekt plassering som vil bli rimeligere enn både indre havn og Kongegate. Og her kan en lage et utsiktspunkt med nydelig utsikt over Larviksfjorden i nær tilknytning til parkeringsplassen, for alle reisende som bor på steder i Larvik kommune uten utsikt over fjorden. Dette er også det alternative som gir minst mulig ulemper med støy for de som bor i området. Kan ikke tenke meg at de nye lyntogene vil bli mer stillegående enn dagens tog.

Har vært i kontakt med Bane NOR for ca. 2 -3 måneder siden, men de svarte uten å tenke seg om engang, at mitt alternative forslag med tunell var helt umulig og alt for kostbart.

Jeg er også veldig opptatt av at beboerne i Larvik skal få mulighet til å bestemme beliggenheten av den nye stasjonen gjennom en folkeavstemning og alle må da få mulighet på å stemme på minst 4-5 alternativer.

Vennlig hilsen/Best regards,

Gerhard Kraft
Mellombøkeligate 3
3256 Larvik
Mob: +47 91 84 99 90
www.sportoghelse.no

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

HØRINGSUTTALELSE VEDRØRENDE VALG AV PLASSERING NY JERNBANESTASJON

Generelt:

Det har vært noen som har forlangt omkamp på andre alternativer enn de som nå ligger ute til høring. Disse alternativene er sjekket ut tidligere, og jeg forholder meg til at det nå er 2 alternativer som er realistiske; Indre Havn og Kongegata. Å få gjort et valg nå gir en forutsigbarhet som ikke minst næringslivet og huseiere trenger.

Dette er et valg som vil få meget langsiktig konsekvens, og som vil berøre ikke bare oss som lever i Larvik i dag, men flere generasjoner fremover. Kortsiktige konsekvenser som at noen må flytte og at noen hus må rives, vurderer jeg som akseptable. Forutsetter da at de som blir berørt blir kompensert for dette, slik at de ikke lider økonomiske tap.

En plassering i Indre Havn vil medføre:

- en høy mur mot byen som estetisk sannsynligvis vil bli lite vakker
- at Storgata må legges slik at det historiske sentrum blir delt i to
- støy fra både persontransport og godstransport, noe som klart er uttalt vil kreve høye hus langs sporet for at støyen skal kunne dempes
- at det naturlige amfiet som Larvik er fra sjøen og opp mot Bøkeskogen vil bli ødelagt

Kort sagt vil en slik plassering forhindre en god utnyttelse av det flotteste området i byen.

I Indre havn bør det legges til rette for kultur, historie og rekreasjon. Larvik kan her i stedet få til f.eks. nytt sjøfartsmuseum, Heyerdal museum, kunstutstillinger, park, aktiviteter, små restauranter osv. Og i dette området bør ingen hus bygges som er høyere enn nåværende jernbanestasjon.

Ved å fjerne jernbanen herifra vil man kunne få et trivselsområde som vil kunne trekke folk til Larvik. Det vil helt klart kunne bli en av Norges flotteste by-sjøfronter.

En plassering i Kongegata:

- Larvik sentrum er i dag lite attraktivt. Sentrum trenger en vesentlig oppgradering og modernisering. En plassering av jernbanestasjonen i Kongegata vil kunne bidra til dette. Området rundt stasjonen vil på litt sikt bli meget attraktivt både for næringsliv og privatpersoner.
- Mulighetsstudien som er presentert for de to alternativene viser at en ny stasjon i Kongegata er fullt gjennomførbar uten for store konsekvenser.
- Støyproblemene vil bli vesentlig mindre enn alternativet, da mesteparten av linja og stasjonen vil ligge i bakken
- Indre havn kan utvikles til et rekreasjonsområde for hele Larviks befolkning

Konklusjon:

Jeg mener at Kongegata helt klart er det beste alternativet.

Larvik, 1.mars 2019

Med vennlig hilsen
Hilde Kristin Bonde

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.58699882&y=6559377.95503597&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Hilde Kristin Bonde

Huitfeldts gate 16, 3263 Larvik

E-post: hilde.kristin@bonde.me

Høringsuttalelse vedrørende Stålaker Øst-korridoren.

Arkivsaks ID 18/18573.

Vi er eiere av gården «Vestad» g.nr. 1069 b.nr.2, Skallebergveien 465. Her driver vi i tillegg til vanlig gårdsdrift, også med trening av travhester. Det er anlagt treningsløyper på eiendommen, der det er best egnet.

Ser av kart over Stålaker Øst-korridoren at disse treningsløypene blir fullstendig rasert. Ved å zoome inn der traseen krysser Skallebergveien sees treningsløypene som blå, stiplede linjer, på begge sider av veien. Det vil bli umulig å fortsette med hestehold hvis denne traseen blir valgt.

Tre av våre nærmeste naboer driver også med travere. En av dem er en profesjonell travtrener som nylig har etablert seg her med stall til 20 hester. Til sammen befinner det seg mer enn 30 hester i området her.

Staller, innhegninger og treningsløyper ligger i en avstand på 200-400 m fra jernbanetraseen. Støy i anleggsperioden vil skremme hestene, med de farer det kan medføre.

For vårt eget vedkommende vil Stålaker Øst-korridoren føre til en betydelig verdiforringelse av gården. En sentralt beliggende eiendom som er tilrettelagt for hestehold er svært ettertraktet.

Larvik 20.02.2019

Kari Farmen John I. Farmen

Kari og John Ivar Farmen

E-post i-farmen@online.no

Andre berørte:

[Signature]
Geir Flak
Erik Johansen
Anniken Johansen

Fra: Harald Haakestad <hhaakes@online.no>
Sendt: fredag 1. mars 2019 20.10
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: halvorsk@online.no
Emne: Høringsuttalelse vedrørende Stålakerkorridoren

Som grunneier av gårds-og bruksnr 1053/2 har vi følgende kommentarer :

- Kvaliteten og bruken av jordene vil bli sterkt redusert og at det reelle arealet som forsvinner ut av drift vil være vesentlig større enn teoretisk planlagt.
- Vi er bekymret for utløpet av våre dreneringer at de ikke får tilstrekkelig høyde/dybde.
- Vi gjør oppmerksom på at det må lages et godt overdimensjonert rør for bekken under jernbanen med tanke på flom.
- Vi frykter at eiendommens verdi og bokkvalitet vil bli sterkt redusert.
- Hvor høyt kommer sporet over jorda?
- Hva er godtgjørelsen for arealet en anleggsvei vil beslaglegge i anleggsperioden?
- Vi gjør oppmerksom på at det ligger minimum tre udetonerte artillerigranater i traséen fra andre verdenskrig.
- Det vil være i Bane Nors interesse å senke vannstanden i bekken for å unngå flommer og å slippe en høy fylling av traséen.
- Vi ser hvert år hekkende vipe, som er rødlistet, på jordene våre.
- De siste ca. 10 årene har vannføringen i bekken økt kraftig og stiger mye raskere, etter den pågående boligutbyggingen på Verningen. Dette, sammen med økt nedbør, vil gi en kraftig økning i vannføringen.

Kommertar fra forpakter:

Som forpakter av jorda på eiendommen, kan jeg bare bekrefte ovennevnte punkter, og har følgende å tillegge:

Jorda på eiendommen vil bli sterkt forringet m.h.t arrondering og driftsulemper. Jeg er også sterkt bekymret for hva en anleggsvei som evt. skal tilbakeføres til landbruksdrift vil gjøre med jordstruktur og pakkeskader. Graving i våt jord gir langvarige ødeleggelser i grunnen , og reduserte avlinger i mange år!

Jeg vil med disse forringelsene av jorda ikke kunne forsvare dagens jordleiepris etter en utbygging.

Forpakter: Halvor Skaara sign.

Vi har med dette uttrykt vår bekymring for planlagt utbygging av Stålaker Øst.

Med hilsen Harald Haakestad med familie og forpakter Halvor Skaara. Sign.

MOTTATT
MÅNEDS
KONTOR

Per Thorstensen

LARVIK KOMMUNE	
Arkiv Sak ID	18/18573
Journalpost ID	
4 MAR 2019	
Klassering	

Fra: Per Thorstensen <pthors2@online.no>
Sendt: søndag 3. mars 2019 23.18
Til: 'postmottak@larvik.kommune.no.'
Emne: Bane Nor trasse`gjennom Larvik

Til arkivsak id: 18/18573
Larvik Kommune Bane Nor trasse gjennom Larvik.

Da det bare er to alternativer, Indre havn og Kongegata som er aktuelle for stasjonsplasering og trasse gjennom Larvik, vil vi komme med følgende
Absolutte mening om dette særdeles viktige valg for vår by.
Fjordbyvisjonen som for lenge siden er lansert, bør være en ledesnor for våre folkevalgte ,kommuneadm. og Larviks innbyggere. Når det nå skal tas en beslutning som vil prege vår by i de neste 100-200 år , må vi ha en visjon som er konstruktiv og positiv for Larvik`s innbyggere ,tilflyttere og de som kommer som gjester.

I dette perspektiv må reguleringsplaner for indre havn og sentrum (Kongegt.)speile dette med tilpasset estetiske utbygginger og volumer.

Åpne møteplasser, parkanlegg for lek og rekreasjon må få en naturlig del av arealene som blir frigjort både i sentrum og i indre havn.
Ny bebyggelse bør tilpasses volummessig til det bestående.
Arkitekturen bør være kreativ og positiv.

Kongegata alternativet er det eneste rette med de muligheter det gir for å vitalisere Larvik sentrum.

Indre Havn alternativet er et tilbakeskritt og vil bli en «katastrofe» for Larvik.

Det må være av stor viktighet å ha en helhetlig plan for både sentrum og indre havn, slik at reguleringsplaner og utbygginger gjenspeiler hvordan vi ønsker byen vår skal fremstå kreativ og positiv i fremtiden.

La oss gå sammen om å fornye Larvik.

Vi ønsker våre folkevalgte , kommuneadministrasjonen og Bane Nor lykke til.

Larvik 03.03. 2019
MVH Oddrun og Per Thorstensen
Rabben 7, Larvik

Oddrun Thorstensen
Per Thorstensen

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

I forbindelse med planarbeid for korridorløsning for jernbanetunnel bør det utredes/avsettes områder for overskuddsmasser. Foreslår å fylle ut området i sjøen mellom Tollerodden og Vadskjæret (Jfr vedlegg markert med rød strek på kartet) Området kan derved få lagt utvidet kyststien slik at det blir forbindelse mellom Vadskjæret og Tollerodden langs sjøen samt at området kan utnyttes til annet formål.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.58699878&y=6560064.46080805&zoom=11>

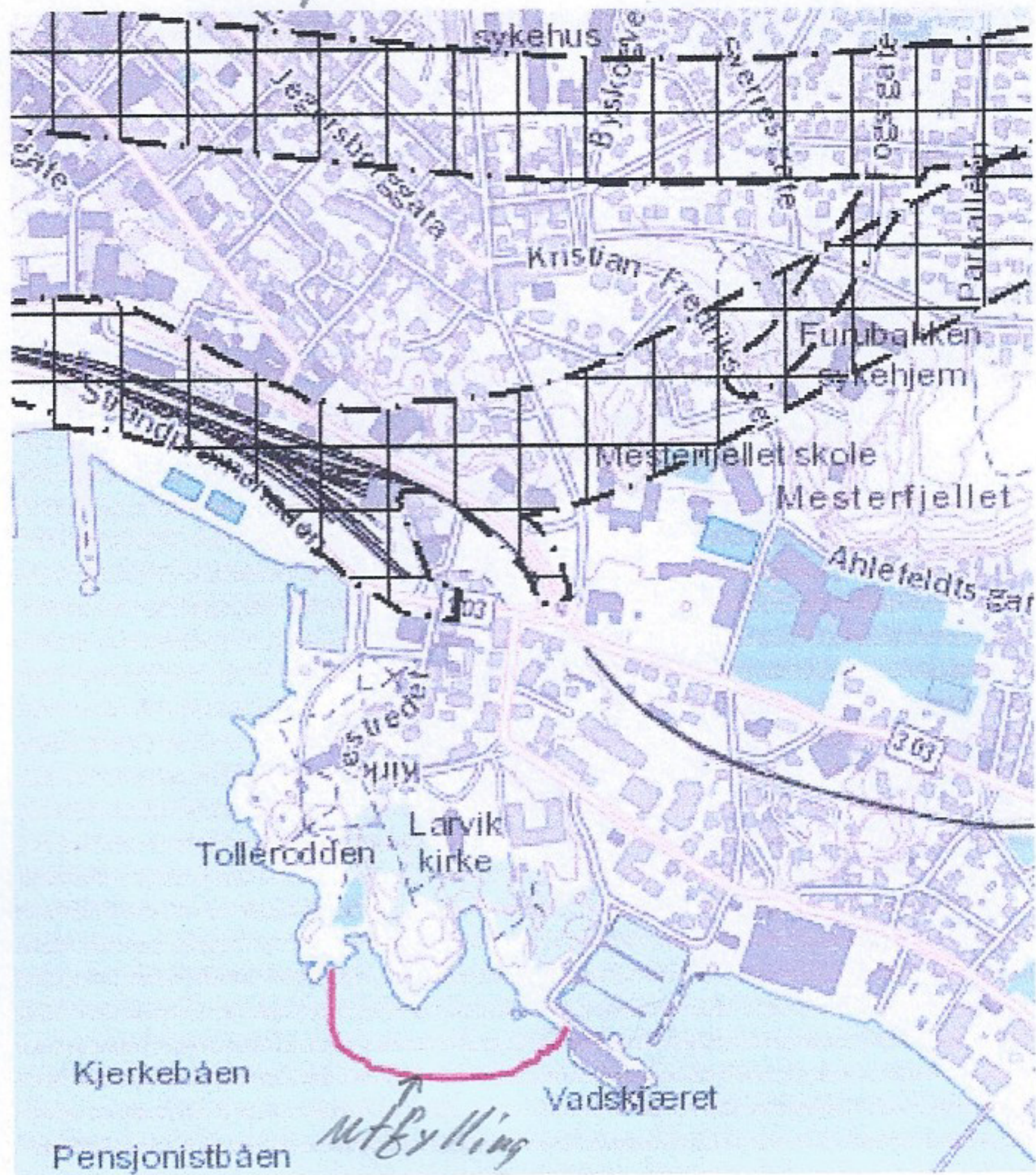
Oppgitt brukerinformasjon:

Helge Nilssen

Residensveien 2, 3257 Larvik

E-post: henilsse1@gmail.com

Forspill til kommunedelplan Plan ID: 201825



I forbindelse med planarbeid for korridorløsning for jernbanetunnel bør det utredes/avsettes områder for overskudds masser. Foreslår å fylle ut området i sjøen mellom Tollerodden og Vadskjæret (Jfr rød strek på kartet)

Området kan derved få lagt kyststien langs området mellom Vadskjæret og Tollerodden samt at området kan utnyttes til annet formål.

Larvik 6.3.2019. Helge Nilssen

Fra: Inger Berit Baay <ibbaay@online.no>
Sendt: onsdag 6. mars 2019 21.55
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Arkivsaks id:18/18573.
Vedlegg: Ang.togstasjon i Larvik .docx

Her kommer noen kommentarer ang. ny togstasjon. Håper at vi kan få tilbakemeldinger fra Larvik kommune.
Vennlig hilsen Jos Baay

NEI til Kongegata og Indre Havn

Det er for oss ikke til å forstå at når Bane Nor, Statens Veivesen og Larvik kommune ikke kan kommunisere med hverandre, skal da innbyggerne og næringslivet i Larvik sentrum bli skadelidende? Hva skjer med alle de som bor i leilighetene i bl.a. sentrum som skal rives? Vi som bor her hadde regnet med at vi nå hadde flyttet til en leilighet vi kunne bo i resten av livet. Det blir for lett å bare rive og ikke ta hensyn til de som bor her og har sitt levebrød i byen.

På info møte med Bane Nor spurte vi konkret om leilighetene i sentrum. Disse leilighetene ligger på en salgsverdi på 1,5-2 millioner kroner idag. Dersom vi må flytte kan vi ikke kjøpe leiligheter til denne prisen. Alle vet da at man må betale 3-6 millioner. Hvor vil dere gjøre av oss som bor i alle disse leilighetene i sentrum? Bane Nor betaler ikke differansen! Skal Larvik kommune betale differansen? Eller skal vi stakkars innbyggere bli gjeldsslaver eller sosialklienter? Dette forlanger vi å få et svar på!

Flere av borettslagene i sentrum har investert og holder på med investering til mange, mange millioner, bl.a. til heis. Dette fikk vi klarsignal på fra Larvik kommune i januar 2019 (Prinsekvartalet). Hvem betaler dette når alt skal rives? Dette forlanger vi også svar på!

Hvor mange personer bor det egentlig i selve sentrum? De fleste som bruker toget bor utenfor. Hovland, Nanset, Byskogen, Tagtvedt, Hagalia m.m. Tjølling, Brunlanes, Stavern, (planlagte Martineåsen med 1800 boenheter som kommer), må kjøre til sentrum.

Det må da derfor passe mye bedre for alle å legge stasjonen i utkanten av sentrum. Hvorfor har ikke kommunen vurdert Bergeløkka, Bommestad eller Elveveien som alternativer, er ikke til å forstå. Hvordan er det mulig at Larviks politikere ikke prioriterer byens beboere og næringslivet i sentrum, er heller ikke til å forstå. Dersom man skal legge stasjonen i Kongegata må 220 boenheter rives, pluss at det er slutt for byens næringsliv. Når andre personer snakker om at Larviks fjordbyvisjon må vise vei, da skjønner ikke vi at de samme personene ikke har kommet med kommentarer ang. Grandkvartalet med sine store betong kolosser som ødelegger for mange andre når det gjelder fjordbyvisjon. Men når disse personene velger Kongegata er det nok p.gr.a.at de ikke ønsker noe som kan stenge for disse kolossene. Om valg av stasjon utsettes med to år, har ingenting å si når man skal bygge en stasjon som skal vare i minst 150 år fremover. Vi foreslår at dere politikere hører på både Fjellanger og Bjørvik ang. eventuelle løsninger for vår nye togstasjon.

Ikke la prestisje være et hinder for å velge et bedre alternativ. Det finnes mange bedre muligheter enn Kongegata og Indre Havn. Da behøver man ikke å rive eksisterende boenheter i sentrum. Og dessuten er de andre forslagene mye lettere tilgjengelig ved at man ikke trenger å gå gjennom byen. Personlig synes vi, sammen med Bedre Larvik at Bergeløkka er det beste alternativet med trasé langs gamle E-18, slik at vi slipper all trafikken gjennom bykjernen.

VI HÅPER AT VÅRE POLITIKERE VIL TA MERE HENSYN TIL SINE INNBYGGERE OG NÆRINGSDRIVENDE SOM HAR BOSATT SEG I LARVIK SENTRUM, FORDI LARVIK ER EN BY DE ALLTID HAR VÆRT OG NYE INNBYGGERE HAR BLITT VELDIG GLAD !!

Jos Baay, Prinsekvartalets Borettslag og Sameie
Ruth Elly Hansen, Karlsrogata Borettslag

Fra: Bjorn Andreas Berntsen <babpost@gmail.com>
Sendt: onsdag 6. mars 2019 22.38
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Arkivsaks id: 18/18573. Innspill til høring
Vedlegg: Innspill til høring for plassering av stasjon i Larvik.pdf

Hei.
Vedlagt følger innspill til arkivsaks id: 18/18573.

Bjørn Andras Berntsen og Nina Helene Skorge
Residensveien 9, 3257 Larvik
Mob 45 40 44 20 / 99 51 98 47
babpost@gmail.com / nina.helene.skorge@gmail.com

Innspill til høring for plassering av stasjon i Larvik. Arkivsaks id: 18/18573.

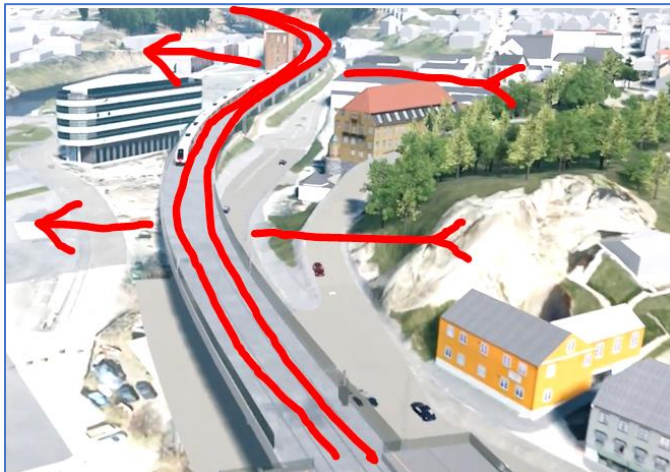
Indre havn – høy

Ulemper:

- Brutalistisk, stor og dominerende visuell og fysisk barriere mellom byen, indre havn og fjorden:



- Stor og dominerende visuell og fysisk barriere mellom bysentrum og Hammerdalen.



- Kombinasjon av horisontal og vertikal barriere fra hhv jernbanetrase og ny bebyggelse gjør at en ikke får en eneste fri og ubrutt siktlinje. Barrierevirkningen mellom by og fjord forsterkes:



- Her er samtlige siktelinjer brutt og dermed verdiløse:



- For å redusere støy og visuell virkning er banen tenkt skjult mellom høye nærliggende bygg. Disse byggene vil det ta årtier å bygge ut, noe som medfører at omgivelsene belastes med både visuell og akustisk støy i meget lang tid etter at baneprojektet er ferdigstilt.
- Høyde, plassering og utforming av nærliggende bebyggelse vil i stor grad være styrt av hensynet til å skjule banen visuelt og å redusere støy. Gir mindre frihet til utforming og høydevalg som er tilpasset eksisterende bebyggelse.
- Alternativet etablerer et nytt sentrum i indre havn som konkurrerer med dagens bykjerne, noe som er uheldig med tanke på å skape attraktive byrom og møteplasser. Jernbanen utgjør en fysisk barriere mellom disse sentraene:



- Alternativet med indre havn båndlegger et stort og sentrumsnært byareal som da ikke kan planlegges eller utformes fritt. **Verdien av et åpent areal i indre havn som er ubegrenset av jernbane er IKKE tilstrekkelig synliggjort eller vektlagt hittil i utredningen.**

Fordeler:

- Relativt enkel og oversiktlig byggefase til tross for krevende logistikk med dagens trafikk.

Kongegata – høy**Fordeler**

- Enestående mulighet til å restrukturere dagens bysentrum
- Enestående mulighet til å etablere nye byrom og møteplasser med **herlighetskvaliteter** i sentrum av Larvik.
- Togene kan kjøre usynlig og uten støy gjennom størstedelen av byen
- Alternativet har god landskapsmessig tilpasning av stasjon og linje i terreng.
- Alternativet frigjør store verdier i indre havn til utnyttelse uten de begrensninger som en togtrasé vil gi.
- Dagsone etableres i et område som i dag ikke er spesielt attraktivt sentrumsareal, ergo er kostnaden ved båndlegging av dette arealet begrenset

Ønsker om tidsplan

- Ønske om at en avgjørelse begrenses til de to alternativene som det er vedtatt å utrede
- Ønske om at avgjørelsen tas av dagens kommunestyre slik at beslutningen ikke dras ut i tid
- Ønske om at berørte parter (næringsdrivende, byggeiere og boligeiere) får rask informasjon og avklaring om prosess i etterkant av en beslutning.
- Ønske om at berørte parter får et snarlig oppgjør for utkjøp etter en beslutning om stasjonsplassering.

Bjørn Andreas Berntsen og Nina Helene Skorge.
Residensveien 9, 3257 Larvik
Tlf 45404420 / 99519847
babpost@gmail.com / nina.helene.skorge@gmail.com

Fra: Jan Nilsen - BK Grafisk <jan@bk.no>
Sendt: onsdag 6. mars 2019 23.30
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Fwd: Høringsuttalelse Bane NOR InterCity plan Larvik-Tønsberg
Vedlegg: La oss gripe mulighet_BaneNor_høring.pdf

Videresendt melding:

Fra: Jan Nilsen - BK Grafisk <jan@bk.no>
Emne: Høringsuttalelse Bane NOR InterCity plan Larvik-Tønsberg
Dato: 6. mars 2019 kl. 23:25:15 CET
Til: "postmottak@banenor.no" <postmottak@banenor.no>
Kopi: "redaksjonen@op.no" <redaksjonen@op.no>

Her kommer innspill og høringsuttalelse i forbindelse med utbyggingsplaner for InterCity-prosjektet dobbeltspor Larvik-Tønsberg.
Valg av Kongegate gir klare fordeler for byutvikling og vekst, (se vedlegg)
I tillegg blir det en kortere og mer effektiv togtrasé med samfunnsmessige fordeler på sikt.

mvh
Jan N



La oss gripe muligheten for en åpen sjøfront og et pulserende sentrum

Vi står i disse dager framfor et viktig og spennende valg for byen vår. Høringen fra BaneNor krever at vi tar stilling til banevalg for en dobbeltsporet Vestfoldbane.

Valget står nå mellom togstasjon og trasé i Kongegata eller Indre Havn.

Når BaneNor anbefaler plassering av togstasjonen i Indre havn ”høy løsning” så er dette basert på kostnader i prosjektet. For oss innbyggere er valget mer sammensatt, vi står fremfor et viktig og spennende valg for byen vår.

Kongegata gir muligheter for både byen og Indre Havn

Av de to alternativene vi står ovenfor synes Kongegata som et klart valg med mange positive fordeler for byen og videre utvikling i Indre havn.

Kongegata bidrar til mer liv og flere mennesker til sentrum

- tilfører liv og mennesker inn i sentrum (bra for byen og næringslivet på sikt)
- gir mulighet for modernisering og en bedre planløsning for et litt ”slitt” sentrum
- gir en kortere og mer effektiv reisetid med høyere hastighet (Skien – Tønsberg)
- en kortere trasé med mindre høydeforskjell fra Kleivertunellen til stasjon i Kongegata
- Plassering Kongegata forhindrer berøring av verneverdig område ved Herregården

Bidrar til positiv utvikling mellom by og en åpen sjøfront

- en åpen sjøfront er unik for Larviks beliggenhet og identitet (sjøfartshistorie)
- en åpen sjøfront gir muligheter for en god kobling mellom by og sjø med fri sikt (horisont)
- en åpen sjøfront gjør oss mer attraktiv som sommerby og gjestehavn (utvikling havn)
- en åpen sjøfront har mer areal til utvikling og vekst (aktiviteter, kulturliv, restauranter)

La oss gripe denne muligheten og bidra til en spennende byutvikling. En åpen sjøfront med vekst og potensiale og et pulserende sentrum med et nytt liv til byen vår.

15. mars er høringsfristen over og politikerne må ta et viktig og riktig valg.

Bildetekst:

Det er denne utsikten vi må verne om! Ingen andre vestfoldbyer har en så åpen og unik sjøfront. I denne utsikten er det himmel og hav som skal nytes og ikke en 5 meter høy betongtrasé. (Foto: JanN)

Jan N

Fra: rita.tim@online.no
Sendt: torsdag 7. mars 2019 11.12
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Arkivsaks id: 18/18573

Tilleggsinnspill til sak om jernbanestasjonsplassering i Larvik – Kongegata.

Mange har uttrykt bekymring om at sentrum vil bli «revet i to» under den 5 år lange anleggsperioden ved en stasjonsplassering i Kongegata. Sentrumsbutikkene uttrykker bekymring for at de må leve i 5 år som pop-up butikker dersom Kongegata blir valgt som jernbanestasjon. Altså at de må flytte rundt og rundt i ledige lokaler der de måtte finnes. Og det er jo synd hvis det beste stasjonsalternativet mister oppslutning fordi folk tror sentrum raseres og butikkene legges øde. For det behøver jo ikke skje. Tvert om kan man gripe sjansen til å realisere en sterk revitalisering av sentrum. -Betalt av BaneNor og interesserte investorer.

Man har jo muligheten til å bygge et stort forretningsbygg der torget er nå FØR man river noe som helst. Man kan så å si «flytte Felumb-bygget til torget» (og andre bygg for den del) før man river noe som helst.

Så kan alle berørte butikker flytte inn der FØR man begynner å rive. Om ønskelig kan dette bygget sammenføres med Amfi slik at det blir ett senter i sentrum. Og i øvre etasjer kan man bygge leiligheter slik at noen av de berørte blir noe kompensert. - Eller leilighetsbygg på torget om det ikke er behov for så mange butikker. Her er mulig å bygge litt i høyden.

Og viktig med parkeringsplasser. Det er det som mangler i sentrum som gjør at folk handler på Nordbyen isteden. Nå kan man lage ett stort attraktivt kjøpesenter i sentrum MED parkeringsplasser i kjelleren. Og dette senteret vil kunne konkurrere med Nordbyen. Noe som vil komme oss som forbrukere til gode.

Og nytt torg kan lages OVER jernbanetunnelen. Denne plasseringen av nytt torg gir i seg selv mange muligheter.

Men altså: FØR man begynner å grave noe som helst for å lage jernbanetunnel under byen bygger man et nytt forretningsbygg på torget som om ønskelig kan sammenføres med Amfi der de berørte forretninger kan flytte inn før man begynner å bygge stasjon og jernbanelinjer. Det vil være en sterk revitalisering av sentrum. Investorene vil stå i kø for å være med på dette. -I tillegg til de store erstatningssummene BaneNor må ut med for å erstatte de bygningene som må rives.

Alt Larvik kommune må gjøre er å legge til rette det reguleringsmessige slik at torget kan bebygges og nytt torg kan legges over jernbanetunnelen.

Larvik får et revitalisert sentrum, et revitalisert torg og en perfekt plassering for den nye jernbanestasjonen i Kongegata.

Med vennlig hilsen

Tim Mathiesen

Floskjærveien 21D

3290 STAVERN

Tlf.: 3311 6604

Mob: 4155 5973

e-post: rita.tim@online.no

Jan Gunnar Johansson

Bergstien 3

3255 Larvik
2019

Larvik, 7. mars

Tilbakemelding på høring om høy løsning for jernbanen.

Vi har kommentarer på følgende områder:

1. Trase plassering og høyde av sporene med overbygg av stolper og elektriske ledninger.
2. Grunnforhold og vibrasjoner
3. Lydforurensning
4. Verditap på eiendom
5. Konklusjon

1. Trase med høyder

Vi innser at sporet ned høydekurver og radier blir nødvendigvis endelig avgjort av større fagforhold enn kun virkningen på vår eiendom. Vi har ikke nå nok informasjon eller kartmateriale til å forutsi hvor nær fjellets fot ved Munken sporet vil komme, eller hvor høyt sporet vil ligge. Dermed vil både sporfundamentering, tog høyde og elektriske ledninger kunne gi noe varierende bilde av synsforstyrrelsen ut over den indre havna.

Dess høyere over dagens nivå og/eller dess lengre ut mot havna sporet skal ligge, jo mer vil det frie syn ut over havn og natur bli drastisk redusert, og det vil bety reduksjon av eiendomsverdiene for alle langs hele den indre havna.

2. Grunnforhold.

Vi går ut fra at grunnforholdene både i løsmasser og fjell allerede er grundig sikkerhetsmessig prøvet, men det kan nok finnes slepper i fjellet som ikke er kommet fram. Tette vekslinger mellom bergtunnel, betongtunnel, og dagsone kan også føre til et urolig vibrasjonsmønster ved togpasseringer, og de forplanter seg lettest i fjell. Vi er engstelig for at det kan føre til erstatningsbare setningskader og riss og sprekker i bygningene på fjellkanten over og bak Munken. Vi kan også i dag på nattetid kjenne svake vibrasjoner i huset ved godstog passering.

I tillegg til byggetekniske forebyggende kostnader, vil det derfor finnes en hengende risiko for etterskader på bygg.

3. Lydforurensning.

Det vil bli hørbare ekstra luft- og lyd støt når tog passerer fra frisonen og ut og inn av tunneller, og de vil bli mest merkbart dess høyere banelegemet legges. Samme forstyrrende virkning vil akselerasjon og bremsefasen for togene medvirke til.

Dette vil være en permanent ulempe for beboerne både i bredde og høyde

over sporene.

4. Verditap.

Det er innlysende at en omlegging til ny høy banetrase vil føre til verdi-
forringelse for en rekke berørte. Rent teknisk kan det være vanskelig å
fastsette denne uten å se konkrete skader.

Men vi anslår for vår eiendom at en salgsverdi forringelse ved å velge en
visuelt forstyrrende høy trase vil kunne ligge på omlag 2 mill kroner alene.

5. Konklusjon.

Vår generelle konklusjon er at alternativet med å velge indre havn fortsatt
- med lav eller ny høyde trase - vil forringe både Fjordbyen og gi store
skadeulemper for flere berørte beboere i fjellfronten mot havna.

Forringelsen av utsyn både fra byen og fra fjorden lar seg ikke fysisk erstatte.

Jan Gunnar Johansson

Ny jernbanestasjon i Larvik

Høringsuttalelse 14.03.19

Bane Nor har lagt fram to forslag til plassering av ny jernbanestasjon i Larvik.

Jeg synes i utgangspunktet at ingen av alternativene er gode for innbyggerne i Larvik Kommune. Dersom det er kun er et disse to alternativene som må velges, mener jeg Kongegata alternativet er det beste. Det forutsetter at indre havn i fremtiden ikke bygges ned slik som det gjøres på Fritzøe Brygge. Dersom det skal bygges på arealene til nåværende jernbanestasjon må det være lav bebyggelse som består av diverse servicefasiliteter i en avstand fra sjøkanten av 50 meter og innover land.

Før et valg blir tatt må Larvik Kommune få en garanti fra Bane Nor om at alle kostnader inkl følgekostnader ifbm nybygging dekkes av Bane Nor

Primært ønsker jeg at Bane Nor får i oppdrag å utrede et nytt alternativ som ligger i utkanten av byen. Dette vil være det gunstig ste for kommunens innbyggere pluss at det sannsynligvis vil være en billigere løsning.

Ved valg av en ny jernbanestasjon utenfor byen kan utvikling av byen og indre havn utvikles naturlig uavhengig av jernbanen. Etablering av flere nye arbeidsplasser i Larvik bør være 1. prioritet for å utvikle byen.

Hilsen Øyvind Grøn

JAN REIME KRISTIANSEN

LARVIKSVEIEN 10A, 3290 STAVERN, e-post: janreime@online.no, tel.: 9341 6225

Stavern 06.03.2019

KONGEGATA GIR NYE FLOTTE BYROM

Jan Reime Kristiansen

Sykepensjonert prosjektleder fra Oslo kommune

Jeg har arbeidet som prosjektleder for å utvikle og bygge parker og plasser i Oslo sentrum i 30 år. I 20 av disse åra har jeg bodd i Stavern og pendlet til Oslo kombinert med hjemmekontor. Vanligvis brukte jeg buss-tog til og fra jobb, svært sjelden bil. For min del har pålitelige og gode kollektive transportløsninger vært langt viktigere enn tilgangen på parkeringsplasser. Jeg tror bedre, raskere og mer pålitelige transportløsninger vil være avgjørende for mange i et mer fleksibelt arbeidsliv.

Alle bieffektene stasjonsplasseringen gir må også være i fokus, spesielt den voldsomme næringsutviklingen som erfaringsmessig følger med moderne stasjoner. Erfaringene fra eget arbeidsliv er imidlertid mer avgjørende for min holdning til ny stasjon.

Det første «ordentlige» prosjektet jeg fikk som prosjektleder, var å bygge en ny Eidsvolls plass foran Stortinget da det skulle bygges ny Stortingsgarasje i 1987. Oslo bystyre var da møkk lei av graving i Oslos gater og plasser, og forlangte at Eidsvolls plass skulle stå klar 17 mai 1987, med byggestart høsten 1986. En anleggstid på rundt et halvt år altså.

Dette ble løst ved å spunte rundt helle byggeplassen der garasjeveggene skulle være, grave vekk toppen av plassen og så støpe et lokk over det som skulle bli Stortingsgarasjen. Dermed kunne hovedentreprenøren starte utgraving av byggeplassen under betonglokket, samtidig som jeg fikk en entreprenør til å bygge den nye plassen oppå det samme betonglokket. Vi valgte å kun «rydde opp» i et salig visuelt kaos på plassen samt stramme den litt opp og gi den en mer høyverdig materialbruk. Og til manges forbløffelse kunne vi lever en fiks ferdig og grønn Eidsvolls plass tilbake til byen 17 mai. Morsom jobb!

Det samme prinsippet har LPO arkitekter foreslått for «Domus-kvartalet» som må graves opp ved stasjonsplassering i Kongegata. Det er en super løsning. Ikke bare blir vi kvitt et temmelig trist kvartal, men vi kan få en ny park - et flott nytt byrom fordi det ikke er mulig å bygge bybebyggelse over jernbanetunnelen. Siden det er Bane Nor som er årsaken til at kvartalet må rives, er det vel ikke annet enn rimelig at de da bekoster opparbeidelsen av parken, på samme vis som Stortinget bekostet den nye Eidsvolls plass. Dersom man velger lokk-løsningen, kan man i prinsippet rive og bygge parken lenge før jernbanearbeidet starter.

LPO arkitekter foreslår også å rive «Glassmester Odberg-kvartalet» og flytte torget dit, og bygge nytt rådhus der det i dag er torg. Dette er også en super løsning. Larvik kommune trenger et rådhus. Det er pinlig å se reportasjer fra kommunens viktigste møter som holdes i ymse gymsaler

rundt i kommunen. Den som har vært i Oslo rådhus vet hva en verdig bystyresal er. Ja, selv lille Stavern kommune hadde en bystyresal som var langt mer verdig enn det man har i Larvik kommune i dag.

Jeg var også prosjektleder for å bygge skøytebanen i Spikersuppa på Eidsvolls plass i til OL i 1994. Dette var også et spennende prosjekt, for det fantes ikke noe liknende i Europa på den tiden. Rockefeller center i New York var forbildet, sammen med en mengde japanske «bybaner». Jeg fikk 7 uker på prosjektet inkl juleferie, en skikkelig utfordring siden vi ikke helt visste hva vi skulle bygge.

Etter et par år med midlertidig bane, valgte vi å bygge en permanent skøytebane med innstøpte kjølerør i bassengbunnen. Jeg vil tro Larvik kommune nå har erfart at skøytebanen på torvet er relativt dyr å drifte, og at behovet for et fast baneanlegg har meldt seg. Dette kan veldig lett innpasses i et nytt torg, eller kanskje heller en ny Rådhusplass dersom rådhuset kan bygges. En ny plass med et innbydende vannbasseng om sommeren, og en livlig skøytebane om vinteren. Skøytebanen kan bygges som en diger varmpumpe levere masse varme til nybygget rådhus eller andre bygg i nærheten, og luftkjøling om sommeren om noen har behov for det.

Det er ingen katastrofe å flytte torget. Dagens torg fungerer ikke veldig bra – det er et vanskelig forhold mellom deler av torget og bebyggelsen rundt pga høydeforskjellene. En ny plass vil kunne få bebyggelse rundt som i mye større grad henvender seg til plassen og inviterer til sosialt liv.

Igjen er det Bane nor som er årsak til at et kvartal må rives, og at man ikke kan bygge noen ny bybebyggelse over. Da er det også rimelig at Bane Nor tar kostnaden med det nye torget/ Rådhusplassen. Dette kvartalet kan akkurat som Domuskvartalet bygges på lokk, og man står foreløpig ganske fritt til å velge byggetid.

For begge prosjektene gjelder det å bruke tida framover godt. Dersom man velger Kongegata, bør det komme i gang et arbeide for utforming av disse nye byrommene. Dette bør resultere i to-tre arkitektkonkurranser. Vi kan dermed få to flotte nye byrom som et resultat av stasjon i Kongegata, og miste et som ikke fungerer særlig bra. I tillegg får vi et nytt byrom der stasjonen kommer i Kongegata. Og det bør ikke koste Larvik kommune en eneste krone.

Absolutt alt som Indre Havn-tilhengere kan ønske seg bygget i Indre havn, og i tillegg arealet der jernbanetraceen er foreslått, kan bygges i Indre havn ved valg av stasjon i Kongegata. Da går det også an å bygge mye mindre i Indre havn, fordi det ikke er noen jernbane som skal støydempes med høy bebyggelse rundt.

Med såpass lang forberedelsestid, burde det være mulig å fordele anleggsvirksomheten slik at beboere og næringsvirksomhet belastes minst mulig, og at ikke alt skjer samtidig. Rundt anleggsområdene kan det settes opp tette vegger, og anleggstransporten kan kanskje tas fra tunnel og ikke gjennom sentrumsgatene. Da blir det mindre belastning på de virksomheter og boliger som ligger inntil anleggsområdene, og man kan fordele belastningen bedre over tid.

Alt er selvsagt ikke bare fryd og gammen. Det er flere flotte bygg som vil forsvinne. For meg er spesielt Felumbgården noe jeg håper man gjør maksimalt for å bevare.

For dem det gjelder, kan det være en katastrofe at hjemmet må rives. De som blir berørt, må vi forvente får gode erstatninger fra Ban Nor. De vil nå komme i en situasjon der det kan bli mulig å bygge nye bygg som beholder kvalitetene ved å bo i bl a Bøkeli, men samtidig få en bolig med moderne kvaliteter. Bruker man tida framover godt, kan disse nye boligene bli til berikelse for både beboere og byen.

En stasjonsplassering i Kongegata med de konsekvensene det innebærer mener jeg hverken er pest eller kolera – det er en gigantisk gavepakke! Bane Nor gir nå Larvik kommune en enestående sjanse til å skape et svært interessant sentrum med flere flotte nye byrom. All erfaring tilsier at disse byrommene vil medføre mange nye investeringer i områdene rundt. Det er opp til Larvik kommune å gripe denne anledningen.



Eidsvollsplassen foran Stortinget er bygget på lokk over Stortingsgarasjen for 30 år siden. Det tok ½ år. Det kan vi gjøre når Odberg-kvartalet rives. Og vi kan bygge et sårt tiltrengt rådhus der Torvet ligger nå. Med et stort vannspeil foran, kan man samtidig få en rimeligere og større skøytebane på plassen vinterstid. Det vil gi Larvik sentrum et nytt og betydelig bedre byrom enn dagens torg.

Cathrin og Rune Bergsvand

Håkestadveien 306
3280 Tjodalyng
rune@eventpartner.no

Larvik kommune

postmottak@larvik.kommune.no

PlanID:201825

Arkivsaks Id: 18/18573

Larvik, 14.03.2019

Høringsuttalelse kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke - Larvik

Undertegnede er eiere av gårdsbruket Kjær (1053/1) som er et treningsanlegg for travhester i Tjølling.

Eiendommen Kjær har vært under utvikling de siste 6 årene og fremstår i dag som et topp moderne treningsanlegg for 30 travhester.

Det er opparbeidet en helt spesiell sandbane der hestene trenes, det finnes kun to andre tilsvarende anlegg i Norge. Banen har en bredde på 3 meter, en lengde på 360 meter og en dybde på 1 meter. Det er fraktet over 1200 m³ sand til denne banen. Dette er sand som er hentet fra et helt spesielt sjikt for å ha de rette egenskapene(silt mengde/korning)

Det er i tillegg opparbeidet treningsveier, ca 1,8 km som består av 4-5000 m³ subbus(0-4mm) som baneunderlag.

Det er 3-4 årsverk i denne virksomheten.

Dersom Stålaker øst korridoen blir valgt vil det være totalt ødeleggende for driften. Jernbanetraséen vil dele alt av treningsbaner i to, det samme gjelder luftegårder. En nedleggelse er derfor ikke til å unngå.

- 3-4 arbeidsplasser går tapt.
- Lokale fórprodusenter, hovslagere, veterinærer og transportører vil miste en betydelig kunde.
- Anlegget benyttes også av andre hesteeiere i nærområdet.

Larvikitt:

På eiendommen har vi også en betydelig Larvikitt ressurs som rammes om Stålaker øst blir valgt. Del av den såkalte Bjerkeforekomsten ligger på vår eiendom rett sør for Krukåsen. Søknad om konsesjon etter mineralloven er under behandling hos DMF. Forekomsten er ikke verdivurdert av NGU, men er i NGU-rapporten vurdert til å være viktig(ref. Direktoratet for mineralforvaltning, uttalelse med innsigelse, datert 5/3-19, se kartutsnitt)



Grunnforhold:

Det ble grunnboret på eiendommen i 2015. Det er 15-20 meter med kvikkleire i grunnen der traséen er planlagt. Jeg vil anta at det også er resultatet for resten av strekningen Stålaker Skaara.

Deler av jordene i dette området står i tillegg under vann sent på høsten.

Vi grunneiere i dette området så Bane Nors planer om å legge skinnegangen på nivå med toppen av jordet under et møte 26/2-19. Det virket også som om Bane Nors representant ble overrasket når han så bilder av det aktuelle området som lå under vann.

Jeg har ikke tillit til at Bane Nor har kartlagt de krevende forholdene på denne strekningen godt nok. Det vil få voldsomme konsekvenser om traséen må heves 1-2 meter i denne delen av korridoren.

Bane Nor har ikke hatt noen form for kontakt/dialog med grunneiere i dette området.

Konklusjon:

Gårdsbruket Kjær rammes med tap av 3-4 arbeidsplasser, i tillegg vil viktige og verdifulle Larvikitt forekomster bli båndlagt om Stålaker korridoren blir valgt.

Cathrin og Rune Bergsvand

Side 2 av 2

Fra: Dag Thorstensen <dagg.thorstensen@gmail.com>
Sendt: torsdag 14. mars 2019 19.13
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Kopi: Dag Thorstensen
Emne: Høringsuttalelse - Arkivsaks id: 18/18573 Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik
Vedlegg: Høringsuttalelse fra gruppen Ja til Kongegata stasjon.pdf; Vedlegg - Brosjyre - Ja til åpen sjøfront.pdf; Vedlegg - Kommentar artikkel - Ja til Kongegata stasjon.pdf

Kategorier: Rød kategori

Hei

Vedlagt følger vår høringsuttalelse fra gruppen «Ja til Kongegata stasjon» til Arkivsaks id: 18/18573 Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik.

Jeg har fått æren av å sende inn denne høringsuttalelsen på vegne av gruppens medlemmer som består av:

Aage Sletsjøe, Rune Langseth, Bård Jervan, Monica Gjertsen Steinbakken, Natasha Peevor-Johnson, Eigil Jensen, Åke Berg, Per Bjønnes Kristiansen, Bjørn Z. Ekelund, Lars U. Kobro, Dag Thorstensen

Vennligst bekreft at denne er mottatt.

Vennlig hilsen
Dag Thorstensen
Torstvedtåsen 30,
3271 Larvik
Mob: +47 915 37 867
Mailto: dagg.thorstensen@gmail.com

Larvik kommune,
Postboks 2020,
3255 Larvik

Larvik 14.03.2019

Vedr. PlanID: **201825**, Arkivsaks id: **18/18573**

Høring - Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik

Høringsuttalelse fra gruppen «Ja til Kongegata stasjon!»

Det er tid for å ta et valg!

Staten vil investere milliarder i en ny jernbanetrasé i Larvik. I vår egen by! Fantastisk. Det er avgjørende viktig å bruke de pengene og den anledningen dette gir til å fortsette den byformingen og attraktivitetsutviklingen vi har arbeidet med i Larvik en årrekke. Blir vi ikke med på den prosessen staten nå legger opp til, vil vi bli satt bakerst i køen. Da går beboere både i Sentrum, i Indre havn, næringsdrivende flere steder i kommune, gårdeiere og mange andre, en svært usikker fremtid i møte. Å åpne for utredninger av flere alternativer nå, etter at alle reelle alternativer er utredet og forkastet, med unntak av de 2+2 som nå står igjen, vil være en grov forsømmelse. Hvis vi vil ha innflytelse over vår egen bys utvikling, må vi velge. Nå! Vår høringsuttalelse er en systematisk gjennomgang av det vi oppfatter som mangler og skjevheter ved Bane NORs utredning og forslag. Vi argumenterer for at Kongegata Høy vil tjene Larviks befolkning og Larviks framtid best.

Jernbaneutbygging i et attraktivitets perspektiv

Et lokalsamfunns attraktivitet handler om å bygge sammen kvaliteter av ulik karakter. Spesielt viktig er det å verne om og bygge videre på stedegne kvaliteter som ikke kan imiteres av andre. Befolkningsutvikling, sysselsetting, folkehelse, miljø og velferd henger sammen med stedets evne til å utnytte sine særegne fortrinn. Det er derfor avgjørende viktig at hensyn til Larviks identitet og attraktivitet vurderes nøye ved valg av stasjonsplassering.

Dagens stasjon og tog-trasé i Indre havn beslaglegger viktige deler av Larviks mest særegne og attraktive arealer. En fortsatt lokalisering av trasé og stasjon der vil opprettholde og forsterke et viktig hinder mot kontakt mellom sjø og by. Vi har hørt muntlige redegjørelser og leser i utredningen fra Bane NOR, argumenter om at en jernbaneløsning i Indre havn vil bygge videre på en sentrumsstruktur som allerede er innarbeidet i byen. Det er feil. Storgata er ikke lenger en sentrumsgate. Tidligere lå byens postkontor, en rekke butikker, fergeleie og byens kultursentrum (Festiviteten og Munken) der. Det er mange år siden. **I flere tiår har jernbanen i tiltakende grad fungert som et hinder for den sjønære byutviklingen som et bredt flertall av kommunens politikere og befolkning ønsker seg. Vi vil peke på at det må påhvile Bane NOR et ansvar for å argumentere for hvorfor en løsning i Indre havn er godt for byen ut fra en slik samtidig og stedsspesifikk attraktivitetsanalyse.**

Vi vil peke på at Indre havn har en verdi som få byer andre steder kan vise til. Vi må unngå at dette bygges ned slik alternativet for Indre havn høy forutsetter. Både investeringer og nytteverdi må vurderes i et generasjonsperspektiv. Selv om de forestående inngrepene blir store, må valget av løsning knyttes til vurderinger av langsiktige effekter av tiltakene. De negative virkningene av en trasé over Indre havn vil være massive i et hundreårsperspektiv. En stasjon i Sentrum vil, gjennom rett planlegging, kunne vitalisere hele Larvik Sentrum rundt Torget med tilstøtende kvartaler, etter en relativt kortvarig byggeperiode – når vi ser byutviklingen i det lange løp.

En gyllen anledning til å vitalisere Sentrum

Selv om befolkningens handelsvaner er i sterk endring, tror vi og andre såkalte trendforskere at en by også i framtiden vil trenge et kompakt og tilgjengelig attraktivt sentrum hvor folk kan møtes og skape verdier sammen. Slik verdiutveksling vil sannsynligvis handle mer om sosiale verdier og kulturelle opplevelser, enn handel med varer. Dette understreker bare enda sterkere behovet for en infrastruktur og andre materielle forutsetninger for sosial aktivitet. Det har vi i liten grad i dagens Sentrum, det vil vi kunne bygge inn i en «ekstrem oppussing».

Brosjyre og kommentarartikkel fra ØP 9. mars då. med presisering av synspunkter Kongegata-alternativet, vedlegges.

Kommentarer til enkeltforhold

Vi vil uttrykke støtte til rådmannens jobb i forhold til de faglige vurderingene som er gjort i forhold til Larviks særlige forutsetninger. Vi stiller oss bak de spørsmålene og støtter de kravene som Rådmannen har anført overfor Bane NORS utredninger. I tillegg vil vi anføre nedenstående.

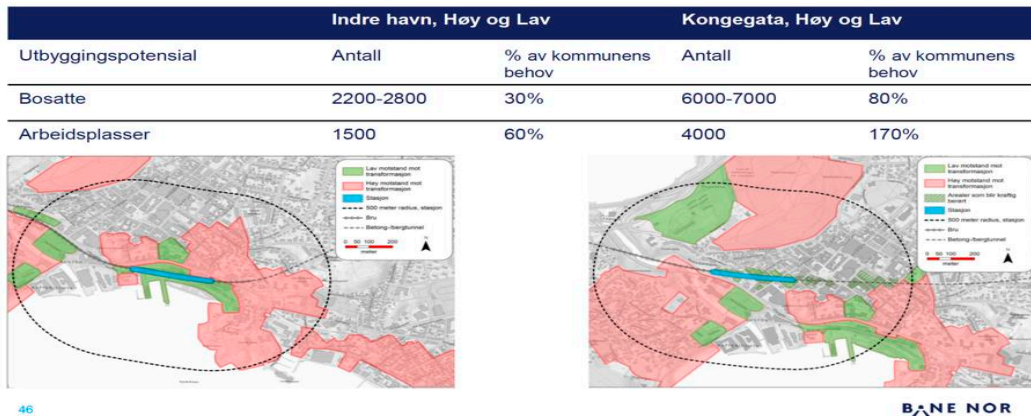
Når staten nå skal investere store summer i Larvik, vil det tiltrekke seg oppmerksomhet fra andre investorer. Tiltakene som Bane NOR initierer og gjennomfører i Larvik vil definere et område i kommunen for modernitet, mobilitet, kvalitet og vitalitet i generasjoner. Vi vet det fra store samferdselsinvesteringer andre steder i landet. Vi trenger slik investeringslyst kanalisert til Sentrum!

Et annet forhold som tiltaler privat kapital er samhold, konferer Drammens konvertering til kompetanseby og grønn Elveby for noen år siden. **En visjonsstyrt byutvikling er ikke en jobb for kommuneorganisasjonen og de representative politiske organene alene.** Prosessen må drives framover med den kompetansen og begeistringene som kjennetegner tillitsfulle heterogene prosesser. Vi foreslår at kommunen påtar seg et fasilitatoransvar for sette sammen og drive en prosjektgruppe så fort stasjonsplasseringen er vedtatt slik vi kjenner det fra nye prinsipper om co-production i byutvikling mange steder i verden. Gruppen må få et mest mulig selvstendig ansvar for å følge Bane NOR prosjektet på vegne av kommunen i vid forstand; kommunen som sted, ikke bare som organisasjon.

En co-production basert prosjektform vil kunne ivareta et stort antall berørte og delvis konflikterende interessenter; beboere, næringsdrivende, gårdeiere, utbyggere, investorer og sivilsamfunnet på en god måte, både før, under, og etter utbygging.

Hensynet til en positiv næringsutvikling

Vurderingene som Bane NOR har gjort så langt når det gjelder potensial for utbygging i en radius på 500 meter fra de foreslåtte stasjonsplasseringene, viser at Kongegata har et vesentlig høyere utbyggingspotensial fram mot 2040, for framtidige arbeidsplasser enn Indre havn; 4.000 mot 1.500. Det samme gjelder framtidig boligetablering: 6.000/7.000 mot 2.000/2.800 i Indre havn. Se figur nedenfor.



Dette understøtter stasjonsplassering i Kongegata. Muligheten for å stimulere arbeidsplassvekst og bygge boliger i gangavstand fra den nye stasjonslokaliseringen bør tillegges vesentlig vekt. En sterk og godt faglig forankret satsing i Sentrum er nødvendig for at den forestående transformeringen av området skal bli vellykket. Vekst i befolkningen som er et lokalt politisk mål, er helt avhengig av tilgang på arbeidsplasser lokalt og regionalt. I øyeblikket har Larvik en sterk netto utpendling, vi greier ikke å ha den ønskede arbeidsplassveksten og vi lykkes ikke med å nå ønsket befolkningsutvikling. **Den nye stasjonen i Kongegata vil kunne bidra til økt innpendling og derfor også muligheter for etablering av arbeidsplasser, gitt klok planlegging og en bred forankret utviklingsprosess. – Vi risikerer å tape slike muligheter om det nå fattes en feil beslutning.**

Feil i Bane NORs utredning.

Bane NOR legger i sitt materiale et referansealternativ til grunn for sine beregninger, som vi mener er feil. De baserer sin vurdering av de 2+2 alternativene på et en forutsetning om at dagens jernbane er en barriere. Det er riktig. Så argumenterer de for at det vil ha positiv samfunnsverdi om denne fjernes. Riktig igjen. Men så tilskriver de den positive samfunnsverdien et alternativ med Indre havn høy løsning – som om det alternativet fjernet dagens barriere? Det gjør det ikke! I stedet vil barrieren forsterkes, slik at «barriere-verdien» må vurderes negativt i Indre havn Høy. Å snu dette på hodet gir uriktige plussverdier til Indre havn-alternativet.

En reell referanse som Indre havn-alternativet må vurderes opp mot, er *en Indre havn uten jernbane*. Representanter for Bane NOR innrømmet i et folkemøte i Sliperiet i desember 2018 at metoden/forutsetningene de hadde brukt ikke fungerte optimalt. Metoden som benyttet, ble det sagt, er hentet fra Vegvesenets metode for å gjøre konsekvens-utredninger av *planlagte omkjøringer*

ved *veitbygginger*. Det som planlegges i Larvik er ikke en midlertidig omkjøring, det er et irreversibelt grep som vil forme byen for generasjoner. Barrieren må vekk – ikke bygges høyere og bredere!

Med kalkyler som opererer med et referansealternativ *uten en barriere mot sjøen*, slik vi mener en korrekt beregning må være, vil en stasjon/trasé i Indre havn representere en ny barriere, ikke en plussverdi. En kalkyle med riktige forutsetninger vil vise at Indre havn alternativet kommer **langt dårligere** ut enn vist nedenfor i Bane NORs «konklusjoner».

Konklusjon «ikke-prissatte» verdier

Tema	Kongegatakorridoren		Indre havn-korridoren	
	Kongegata lav	Kongegata høy	Indre havn lav	Indre havn høy
Landskap	-/--	-/--	-/--	-
Nærmiljø -friluftsliv	-/--	-/--	0	+
Naturmangfold	-	-	-	-
Kulturminner og kulturmiljø	---	---	----	---
Naturressurser	0	0	0	0
Samlet konsekvens ikke-prissatte	--	--	----	-
Rangering ikke-prissatte	3	2	Strider mot nasjonale mål 4	1

Hvitt = ingen negative konsekvenser. Lyserødt = noe negative konsekvenser. Rødt = negative konsekvenser.
Antall minus indikerer grad av negativt bidrag (eksempel: -/-- = mellom to og tre i negativt bidrag). 0 = nøytral.

Andre lokale hensyn som ikke er tilstrekkelig vektlagt hos Bane NOR

Det er vår vurdering at Bane NOR ikke har vurdert lokal identitet, politisk prioritering av Fjordbyvisjonen de seneste 10-15 årene, og befolkningens sterke støtte av dette, i sine vurderinger. Se innledningsavsnittet ovenfor. Bane NORs vurdering av både visuelle og funksjonelle virkningene av Indre havn-alternativet virker å være gjort med utgangspunkt i en situasjon hvor arealene er betydelig fortettet. Det er uriktig i en konsekvensutredning å forutsette at framtidig befolkning og politikere i Larvik vil ønske eller tillate en så høy utnyttelse som Bane NORs vurderinger bygger på. Utredningen tar derfor ikke tilstrekkelig hensyn til stedlige forhold med betydning for byens nåværende og framtidige attraktivitet.

De samfunnsøkonomiske beregningsmodellene Bane Nor benytter tar ikke i tilfredsstillende grad opp i seg ulempene av den foreslåtte fortettingen og barriereforsterkende effekten av Indre havn alternativet. På samme måte tar beregningsmodellene ikke opp i seg den sannsynlige positive effekten som en ny jernbanestasjon i Kongegata vil kunne representere.

Dette er en klar svakhet ved den delen av Bane NORs utredning, avsnitt: "Andre samfunnsmessige virkninger". Helt konkret mener vi at det kun er en differanse på kr. 200 mill. på de to alternativene Indre Havn høy og Kongegata høy. Dette blir tydelig om man tar langsiktige samfunnsøkonomiske nytteverdier med i regnestykket slik vi mener det er faglig rett å gjøre. Vi beregner forskjellen på kr. 200 mill. slik:

1. Investeringskostnader: Alternativ Indre havn høy koster ca. kr. 4,2 mrd. mens Kongegata høy koster ca. kr. 5 mrd. Kongegata er altså i utgangspunktet stipulert til ca. kr. 800 mill. høyere.
2. Beregnet nytte: Kongegata høy har ca. kr. 200 mill. mer nytte i beregnet raskere reisetider enn Indre havn høy. Denne nytten øker med ytterligere ca. kr. 300 mill. når Grenlandsbanen tas med i regnestykket fordi samlet reisetidsnytte endres ytterligere i Kongegatas favør. Indre havn høy, må i byggeperioden kjøre buss for tog for ca. kr. 100 mill. mer enn alternativet Kongegata høy. Til sammen utgjør dette kr. 200 mill. + kr. 300 mill. + kr. 100 mill. = kr. 600 mill. i beregnet nytteverdi i favør Kongegata høy.
3. Kongegata høy har altså ca. 800 mill. i estimert høyere investeringskostnad, men samtidig også kr. 600 mill. i høyere nytteverdi. Differansen blir derfor samlet ca. kr. 200 mill. for et stasjonsprosjekt som vil koste 4-5 mrd. – alternativt nærmere kr. 8-9 mrd. dersom strekningen mot øst; Sandefjord, tas med i beregningene.
4. Ett minutt spart reisetid bregnes til ca. kr. 1 mrd. i samfunnsøkonomisk nytte, ifølge Bane NOR. Bane NOR oppgir selv at stasjonsalternativet i Kongegata gir kortest regional reisetid.

Differansen mellom de to alternativene er med andre ord liten når det tas hensyn til reelle nytteberegning i et samfunnsøkonomisk perspektiv på lengre sikt enn bare for selve utbyggingsperioden/byggeinvesteringer. Den samfunnsøkonomiske kalkylen ovenfor tar dessuten ikke opp i seg nytten av økt fortetting og vitalisering av Larvik sentrum, og ny åpning av Larviks sjøfront, slik en stasjonsplasseringen i Kongegata vil være en driver for.

Larviks framtid kommer ikke på skinner. Den bygges ikke av stål og sviller. Den bygges av mot og vilje til positiv endring – av folk som vil noe, med visjoner. Det har vi i Larvik. La oss bruke Bane NORs investeringer til å virkeliggjøre den; Fjordbyvisjonen! Mange vil være villige til å bidra, vi undertegnede er bare noen av dem.

Vedlegg: Brosjyre og kommentarartikkel

Vennlig hilsen

Aage Sletsjøe

Rune Langseth

Bård Jervan

Monica Gjertsen Steinbakken

Natasha Peevor-Johnson

Eigil Jensen

Åke Berg

Per Bjønnes Kristiansen

Bjørn Z. Ekelund

Lars U. Kobro

Dag Thorstensen

**JA TIL JERNBANESTASJON
I KONGEGATA:**

JJA TIL ÅPEN SJØFRONT!

Staten vil investere milliarder i en ny jernbanetrasé i Larvik. I vår egen by! Fantastisk!! Men de vurderer å bruke pengene feil. Vi kan risikere å få en gigantisk betongbro tvers over vår stolte sjøfront. Vi må i stedet bruke pengene på en smart byutvikling – og få en topp moderne togstasjon på kjøpet!

FØR

FJORDBYVISJONEN MÅ VISE VEI!

Larviks egenart og naturlige kvalitet er kontakten med sjøen. Byens sentrum danner et amfi fra Bøkeskogen til fjorden. Framtidig stasjonsplassering må forsterke, ikke ødelegge denne kvaliteten. Derfor må jernbanen *bort* fra sjøfronten.

NYE TIDER KREVER NYE LØSNINGER

Når dagens jernbane ble bygget gjennom Torstrand i 1880-åra, var Storgata en sentrumsgate. Det lå flere stasjoner utover i Tjølling. Morgendagens tog skal gå i stor fart, og det skal stoppe bare ett sted. Det er ingen grunn til at jernbanen skal ligge som en barriere mellom byen og sjøen.

Etter 130 år er det tid for nye løsninger!



Illustrasjon: Åke Berg

NYE LØSNINGER SKAPER NYE MULIGHETER

Sjøfronten utenfor Storgata blir åpen og fri når jernbanen flytter. Hva den skal brukes til bestemmer vi i Larvik selv. Det finnes noen som trekker på skuldrene og sier at Indre havn uansett blir bygget ned. *Hvorfor det?!* Vi velger selv våre politikere og vi bestemmer selv hvordan kontakten med havet og horisonten skal være framover. Vi vil holde fast ved Fjordbyvisjonen og passe på sjøfronten vår i all tid.

Ingen tog der, takk!

KONGEGATA ER BESTE ALTERNATIV

Toget skal ikke dundre gjennom Indre havn. Ikke gjennom byen heller. Det skal dukke stille ned under bakken ved Lågen og komme fram igjen på perrongen i Kongegata.

En stasjonsplassering i Kongegata vil binde sammen Bøkeskogen, Torget, Hammerdalen og sjøfronten.
– Herregården, Tollerodden, Torstrand, Grandkvartalet og Hammerdalen vil henge sammen med sentrum.

Hvis vi vil!

ETTER

NYE TIDER– NYE SENTRUMSLØSNINGER

Morgendagens sentrum har andre funksjoner enn det handelsmønsteret vi vokste opp med.

I nær framtid må vi skape møteplasser og rom for aktivitet. Se på skytebanen på Torget. Se på indre havn! Arenaer for å møtes og være i aktivitet. Det er mulig å skape endring.

Med penger fra staten kan vi kunne gjøre store endringer. Etter egne valg. Vi vil kunne rydde opp, vitalisere og pusse opp vårt stolte bysentrum. Jernbanebyggingen under sentrum fra øverst i «Politibakken» (Karlsrogata) og ned til Kongegata vil gi oss en unik mulighet. Se på tegningene her. Anledningen vil ikke komme igjen. Slik vitalisering får vi ikke råd til uten penger fra staten.

La oss være smarte og gripe sjansen!



Illustrasjon: Åke Berg

NYTT LIV FOR BØKKERFJELLET!

Den vesle parken og det vakre platået med utsikt over byen og havet er en unik ressurs. Vi bruker den for lite i dag! En radikal oppussing av Larvik sentrum med stasjon i Kongegata vil være en egnet anledning til å orientere sentrum mot Bøkkerfjellet. Med heis ned til Indre havn, uten en jernbane i veien, vil sentrum og sjøfronten henge sammen i ett sammenhengende stykke – endelig!

EKSTREM FORVANDLING!

La oss se det i øynene, Larvik sentrum er slitent. Det har vært slik lenge. Vi har kommet til et punkt der vi må spørre oss selv: Fortsatt nedgang eller ekstrem forvandling? Husk, vi har gjort det før. Se på Indre Havn – totalt forandret på 48 timer! Se på Hammerdalen – totalt forandret på 10-12 år!

Vi kan gjøre det igjen!

ØKT OMSETNING I SENTRUM

Stasjonen i Kongegata vil skape vitalitet og grunnlag for omsetningsøkning for næringsdrivende i sentrum. – Ganske raskt til og med. Den beste måten å påvirke framtiden på er å forme den, ikke være et offer for den. Derfor må vi engasjere oss, skape aktiviteter og liv i sentrum. En jernbanestasjon i Kongegata vil være et viktig middel for vitalisering av Larvik sentrum.

KLOK PLANLEGGING

Mange er urolige for byggeperioden i et så ekstremt oppussingsprosjekt. Det er forståelig. Men det er også nødvendig å skille mellom overdreven uro og fornuftig bekymring. Ja, det må lages en grøft i bakken fra Jegersborggate til Kongegata. Men ikke alt i ett stykke. Med såkalt «cut and cover-metode» kan det bygges 50–100 meter av gangen før det legges lokk over, bit for bit. Larvik Torg, sentrumsgater, møteplasser og parkanlegg kan dermed ferdigstilles lenge før toget går sin første tur i den nye traseen. Verneverdig hus og andre trehus kan flyttes bort og settes tilbake – det er gjort mange steder før.

Prosessen framover må håndtere hver enkelt familie som blir berørt, på en respektfull og forutsigbar måte. Med gode forberedelser og sterkt samarbeid mellom dem som blir berørt, de som planlegger og bygger, og alle oss andre som ønsker en ny framtid for byen vår, vil Larviks ekstreme forvandling bli et eksempel som andre byer kan lære av og inspireres av. Det blir ikke kaos om prosessen planlegges og gjennomføres ordentlig.

NOK PARKERING!

Stasjonsplasseringen i Kongegata vil gi åpning for store parkeringsarealer. Der Kongegata svinger seg opp fra et trangt veikryss i Dronningensgate/Storgata i dag, vil det bli en stor åpen plass under den nye stasjonen. Der blir det plass til både busser/av-på-stigning og parkering. Med rulletrapper opp til perrongen er problemet løst. Mulighetsanalysen for Kongegata viser også rikelig med andre P-muligheter.

LA OSS BYGGE BYEN SAMMEN!

Fjordbyen – Pionérbyen – Dugnadsbyen. La oss bygge den sammen! Med ny jernbanestasjon i Kongegata. Framtiden kommer ikke på skinner. Den bygges ikke av stål og sviller. Den bygges av mot og vilje til positiv endring. Av folk som vil noe – med visjoner. Det har vi i Larvik.

Fjordbyvisjoner!



Ja til Kongegata stasjon

www.larvik.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom/aktuelt/se-hvordan-ny-togstasjon-i-larvik-kan-bli/

Fjordby-visjonen må vise vei!

Staten vil investere milliarder i en ny jernbanetrasé i Larvik. I vår egen by! Fantastisk!! Men de vurderer å bruke pengene feil. Vi kan risikere å få en gigantisk betongbro tvers over vår stolte sjøfront. Det bryter mot Fjordby-visjonen. Nå må vi være smarte og bruke statens penger på god byutvikling - og få en topp moderne stasjon i Kongegata på kjøpet! Tiden er moden for å ta et klokt valg.

Larviks egenart og naturlige kvalitet er vår kontakt med sjøen. Byens sentrum danner et amfi fra Bøkeskogen til fjorden. Framtidig stasjonsplassering må forsterke, ikke ødelegge denne kvaliteten. Derfor må jernbanen bort fra sjøfronten. Nå må vi holde fast ved Fjordby-visjonen. Det er det vi har visjoner til – å guide oss når nye situasjoner oppstår og vanskelige retningsvalg skal tas.

Nye tider krever nye løsninger. Når dagens jernbane ble bygget gjennom Torstrand i 1870-åra, var Storgata en sentrumsgate. Det lå flere stasjoner utover i Tjølling. Morgendagens tog skal gå i stor fart, og det vil bare stoppe ett sted. Etter 140 år er det tid for nye løsninger, nye løsninger som former byen dit vi vil. Sjøfronten utenfor Storgata blir åpen og fri når jernbanen flytter. Hva den skal brukes til bestemmer vi i Larvik selv. Det finnes noen som trekker på skuldrene og sier at Indre havn uansett blir bygget ned. Hvorfor det?! Vi velger selv våre politikere og vi bestemmer selv hvordan kontakten med havet og horisonten skal være framover. Vi må holde fast ved Fjordby-visjonen, vi må passe på sjøfronten vår i all tid framover. BaneNor synes tog og togskinner er flott. Det er klart de vil ha høy løsnings i Indre havn. Vi synes byens sjøfront er finere uten. Det burde egentlig være et enkelt valg.

I framtiden skal ikke toget dundre gjennom Indre havn. Ikke gjennom byen heller. Det skal dukke stille ned under bakken ved Lågen og komme fram igjen på perrongen i Kongegata. En stasjonsplassering der vil binde sammen Bøkeskogen, Torget, Hammerdalen og sjøfronten. – Torstrand, Herregården, Tollerodden og Hammerdalen vil henge sammen med sentrum. Hvis vi vil! Ikke uten utfordringer, men vi kan vi løse dem sammen.

La oss se det i øynene, Larvik sentrum er slitent. Det har vært slik lenge. Vi har kommet til et punkt der vi må spørre oss selv: Fortsatt nedgang eller ekstrem forvandling? Vi har gjort det før. Se på Hammerdalen – totalt forandret på 10-12 år. Se på Indre Havn – totalt forandret på 48 timer! Vi kan gjøre det igjen. Det er når vanene utfordres kraftig, at rommet for nye tanker og nye løsninger er størst. Nå utfordres våre vaner. Morgendagens sentrum har andre funksjoner enn det handelsmønsteret vi har vokst opp med. I nær framtid må vi skape møteplasser og rom for aktivitet. Se på skøytebanen på Torget, se på indre havn – det er arenaer for å møtes; arenaer for aktivitet.

Med penger fra staten kan vi gjøre store endringer i en slik retning – etter våre egne valg. Vi står foran en historisk mulighet for å rydde opp, vitalisere og pusse opp vårt stolte bysentrum. Jernbanebyggingen under sentrum, fra øverst i «Politibakken» (Karlsrogata) og ned til Kongegata vil gi oss en unik mulighet. Se på tegningen som Åke Berg har «oversatt» fra mulighetsanalysen av Kongegata-alternativet. Anledningen vil ikke komme igjen. Slik vitalisering får vi ikke råd til uten penger fra staten. Nå må vi gripe den sjansen.

Vi får også endelig muligheten til å knytte Bøkkerfjellet sammen med Torget. Den vesle parken og det vakre plataået med utsikt over byen og havet er en unik ressurs. I dag ligger det merkelig nok litt i bakevja. Og vi bruker den for lite. En radikal oppussing av Larvik sentrum med stasjon i Kongegata vil være en egnet anledning til å orientere sentrum mot Bøkkerfjellet. Med heis ned til Indre havn, uten en jernbane i veien, vil sentrum, Hammerdalen og sjøfronten henge sammen i ett sammenhengende stykke – endelig!

Stasjonen i Kongegata vil skape vitalitet og grunnlag for omsetningsøkning for næringsdrivende i sentrum, først og fremst. – Ganske raskt til og med. Den beste måten å påvirke fremtiden på er å forme den, ikke være et offer for den. Derfor engasjerer vi oss. Vi må skape den fremtiden vi ønsker å se. En stasjon i Indre havn vil ødelegge både Sentrum og sjøfronten, mens en jernbanestasjon i Kongegata kan bli et viktig middel for vitalisering av Larvik sentrum. Men det forutsetter klok planlegging.

Mange er urolige for byggeperioden i et så ekstremt oppussingsprosjekt som vi står foran. Det er forståelig. Men det er også nødvendig å skille mellom overdreven uro og fornuftig bekymring. Ja, det må lages en grøft i bakken fra Jegersborggate til Kongegata. Men ikke alt i ett stykke. Med såkalt «cut and cover- metode» kan det bygges 50-100 meter av gangen før det legges lokk over, bit for bit. Larvik Torg, sentrumsgater, møteplasser og parkanlegg kan dermed ferdigstilles lenge før toget går sin første tur i den nye traseen. Verneverdig hus og andre trehus kan flyttes bort og settes tilbake. Det er gjort mange steder før. – Og det vil naturligvis bli nok parkering. Der Kongegata svinger seg opp fra et trangt veikryss i Dronningensgate/Storgata i dag, vil det bli en stor åpen plass under den nye stasjonen. Hvordan privatbilismen blir i framtida vet ingen, men det vil uansett bli plass til både busser/av-påstigning og godt med parkering. Med rulletrapper opp til perrongen er problemet løst. Mulighetsanalysen for Kongegata viser også rikelig med andre P-muligheter.

Dette får vi til! Larviksfolk kan samarbeide om store prosjekter. Med gode forberedelser og sterkt samarbeid på tvers – mellom dem som blir berørt, de som planlegger og bygger, og alle oss andre som ønsker en ny framtid for byen vår, vil Larviks ekstreme forvandling bli et eksempel som andre byer kan lære av og inspireres av. Vi forutsetter at prosessen framover håndterer hver enkelt familie som blir direkte berørt, på en respektfull og forutsigbar måte. Det behøver ikke bli kaos som noen frykter. Radikal byfornyning kan planlegges og gjennomføres ordentlig. Fjordbyen – Pionérbyen – Dugnadsbyen; la oss bygge den sammen! Larviks framtid kommer ikke på skinner. Den bygges ikke av stål og sviller. Den bygges av mot og vilje til positiv endring – av folk som vil noe, med visjoner. Og det har vi i Larvik. La oss bruke Bane NORs investeringer til å virkeliggjøre den; Fjordby-visjonen!

Dag Thorstensen
Aage Sletsjøe
Rune Langseth
Bård Jervan
Monica Gjertsen Steinbakken
Natasha Peevor-Johnson
Eigil Jensen
Åke Berg
Per Bjønnes Kristiansen
Bjørn Z. Ekelund
Lars U. Kobro

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Hei!

Jeg vil bare uttrykke min bekymring for at en slik stor og viktig avgjørelse bare har fått de to lokasjonsplasseringene foreslått utredes, som låser diskusjonen og valget mellom to, etter det jeg mener, helt uakseptable plasseringer.

Ser det de siste uker har kommet flere meget godt begrunnede lokasjonplasseringer, som igjen Bergløkka og Bommestad/Elveveien!

Om man ønsker å ha en sentrumsnær stasjon, må det åpnes for å utrede Bergløkka.

Her har jo BaneNor sin avvisning med grunn i passering Storgate(Møllegata) og/eller Brunlanesveien av flere blitt tilbakevist med trasé mellom Farrisbrua (E18) og Hammerdalbrua.

Det bør og åpnes for å vurdere plassering i utkant av sentrum, ved Bommestad/Elveveien, det vil bli veldig sentralt for de fleste i Larvik kommune, enten men kommer fra Brunlanes, Tjølling, Hedrum el bykjernen, og antagelig det beste sett i ett hundreårsperspektiv.

Unngå for all del å splitt by og befolkning ved i værste fall at det blir indre havn el dernest rasere hele bysentrumet for å presse en stasjon inn i/under Kongegata!

Tror majoriteten av befolkningen forventer at politikerne tar grep nå, før det er for sent!

Mvh

Dag Petter Berg

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=213522.540818153&y=6598985.52416444&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Dag Petter Berg

Blåklokkeveien 24, 3268 Larvik

E-post: dag.petter@blaaklokke.net

Fra: Mari Wirgenes <mariwirgenes@gmail.com>
Sendt: torsdag 14. mars 2019 17.36
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Høringssvar 201825

Kategorier: Rød kategori

Larvik Kommune

Takk for mottatt høringsbrev i saken om nytt dobbeltspor for jernbane, PlanID 201825, arkivsak 18/18573

Undertegnede er sammen med ektefelle eier av Bøkkerbakken 6 i Larvik sentrum. Huset er et stilrent jugendhus fra 1913 med en framtrede posisjon i Larviks bybilde sett fra sjøen. Huset ligger inntil Bøkkerfjellet og mellom de to alternative korridorene for ny jernbanetrasé.

Høringssvarets konklusjon:

Jeg støtter alternativet: Kongegatakorridoren høy løsning.
alternativt (som nr to): Kongegata lav løsning.

Begrunnelse

Larvik har en historisk særegen kystlinje med en sammenhengende Storgate med en rekke store bevarte strandhus fra Tollerodden i øst til Farriselva i vest. Flere av de store trehusene er historisk verdifulle strandhus fra 1700 tallet. Kystlinjen uttrykker en gammel sirkelformet havn som med sin historiske bygningsmasse er unik i norsk by-sammenheng. Etableringen av dagens jernbanelinje var i sin tid et sterkt inngrep i Larvik by-kulturelle landskap. Denne feilen bør ikke gjentas. En monumental utvidelse, med en opphøyd jernbanetrase i indre havn, vil radikalt endre dette særegne landskaps- og bygningsarkitekturelle uttrykket. Flere av de gamle strandhusene vil bygges inn og kamufleres bak en høy tog-trase. Aller mest alvorlig vil dette være med indre havn høy løsning. En oppbygd jernbane-trase med forbi passerende tog i høy hastighet vil øke både den visuelle og den opplevde avstanden mellom by og kyst. Støy fra både stasjon, stans og igangkjøring, samt passerende tog vil underbygge denne opplevelsen. At traseen også truer miljøet rundt Herregården er en del av min motstand mot denne løsningen.

Et bortfall av dagens jernbanetrase i indre havn vil gi Larvik nye muligheter til å utvikle sitt særpreg som en by vendt mot havet. Potensialet som ligger i en fornyelse av området mellom by og hav i tråd med byens historiske uttrykk er stort og særdeles fascinerende.

Larvik sentrum har i mange år slitt med å fungere som et levende og attraktivt sentrum. Bygningsmassen er mangfoldig og utfordrende for å forme et moderne bysentrum. Kongegatakorridoren vil gi Larvik mulighet til en omfattende fornyelse av sitt sentrum i tråd med de målsettinger som Larvik kommune har søkt å oppnå i mange år.

Det er en stor fordel for Larvik og for sentrumsfunksjonen at jernbanestasjonen er plassert i sentrumsnært område. Stasjonsområdet vil, slik Kongegatakorridoren er tegnet, skape en god nærhet til flere og ulike byrom som tilfører Larvik sentrum en rekke nye verdier.

En av kongegatakorridorene bør velges for å holde tempoet i beslutningsprosess og utbygging. Allerede ser vi at uroen som naturlig skapes av slike utbyggingsprosesser er krevende både for butikker og eiendomsinnehavere i traseen.

Med vennlig hilsen

Mari Wirgenes
Bøkkerbakken 6
3256 Larvik

Larvik kommune
PB 2020
3255 Larvik

15.03.2019

Høringsuttalelse vedrørende arkivsaks id: 18/18573
Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik

Som beboere i Bøkelia vil vi fremme forslag om valg av Kongegata Høy som stasjonsvalg.

Vi ser store muligheter for en positiv sentrumsutvikling med en jernbanestasjon i sentrum av Larvik by. Den enorme statlige investeringen jernbanen krever vil bidra til betydelig subsidiering av sårt tiltrengt modernisering i bykjernen. Denne vitaliseringen vil gi muligheter for bygg med arbeidsplasser, boliger og handel.

Dersom torget trekkes ut mot Bøkkerfjellet, slik LPO arkitekter foreslår i mulighetsstudien for Larvik sentrum, får sentrum i tillegg en svært fordelaktig visuell kontakt med sjøen. Med heis mellom sentrum og Indre Havn får alle - og særlig de som er mindre mobile som f.eks. eldre, rullestolbrukere og foreldre med barnevogn - enkel tilgang til vår fantastiske sjøfront fra byens handelssentrum, og vice versa. Byen har rett og slett en unik mulighet til en stor drahjelp til Larvik sentrums utvikling slik vi ser det.

Med en stasjonsløsning i Kongegata vil vi også kunne åpne opp sjøfronten og stå fritt i valg av utbyggingsgrad i Indre Havn etter innbyggernes ønsker i framtiden.

Vi er imot valg av en stasjonsløsning i Indre Havn. Det vil gi oss en høy og lang mur som deler byen mot sjøen. Risiko for å skade Herregården og ødelegge områdene mot Tollerodden taler også imot valg av Indre Havn som valg av trase og stasjonsplassering.

Andre valg, som for eksempel Bergeløkka eller en stasjonsplassering utenfor sentrum, mener vi er godt nok utredet og begrunnet fra før. Disse bør vi se helt bort fra ettersom en omkamp vil bidra til stor usikkerhet for næringslivet, boligeiere og eiendomsutviklere i lang tid framover, og tap av verdifull tid for sentrumsutviklingen i Larvik.

Vi mener at Larvik bør gripe muligheten og velge Kongegata høy, som ser helt klart ut som det beste valget. Dersom det politiske flertallet er enige, forventer vi at kommunen har en god dialog med Bøkelia vel om utarbeidelsen av nytt trafikkmønster som kan påvirke vår bydel.

Beboere i Bøkelia

Mari Pran
Lasse Eriksen
Inger May Refsholt
Kjetil Refsholt
Trine Nordrum
Rune Sørensen
Berit Aske Jensen
Eigil Jensen
Natasha Peevor-Johnson
Knut Egel Hessevik (boligeier, ikke beboer)
Anne Blomquist Withbro (boligeier, ikke beboer)

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Jeg mener stasjon Kongegata vil gi byen mulighet til å revitalisere sentrum, og at vi må unngå en stasjon og barriere ved indre havn.

For å minske konsekvensene for både butikker og beboere i sentrum håper jeg dere kan vurdere om byggeteknikk med jetpeler kan benyttes. Denne teknikken ble brukt i Porsgrunn for et par år siden. Det gjør at en løsmassetunnel kan støpes med minimal byggegrop.

Se vedlagt artikkel fra Teknisk Ukeblad, eller direkte på deres nettsider:

<https://www.tu.no/artikler/ny-metode-sorget-for-at-kun-en-terrasse-matte-fjernes-da-den-nye-tunnelen-skulle-bygges/395956>

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Frode Evensen

Rabben 4, 3258 Larvik

E-post: frode@gakk.net

[⊕ Vis bildetekst](#)

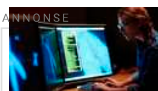
FV 32 GIMLEVEGEN - AUGESTADVEGEN

Ny metode sørget for at kun én terrasse måtte fjernes da den nye tunnelen skulle bygges

I denne tunnelen støpes vegger og gulv før tunnelen i det hele tatt er gravd ut.



MARI GISVOLD GARATHUN BYGG 20. JUNI 2017 - 05:30



Dette er verktøysuiten som gir bedre ytelse i krevende utviklingsprosjekter

alfasoft

Han står inne i huset sitt og ser på det enorme anlegget som er under bygging rett nedenfor stuevinduet. Der det pleide å være en terrasse går det nå en gjørmete anleggsvei, og gresset og frukttrærne i bakhagen er skiftet ut mot en travel byggeplass.

ANNONSE

Ledige jobber

TU JOBB

TAG Arkitekter
Rådgivende ingeniør
byggningsfysikk / RIByfy
Oslo

Statnett
Avdelingsleder Stasjon BFS
Oslo

Vågan kommune
Driftsleder / tekniker
Svolvær

[Se alle ledige jobber](#)

Terrassen til Øvind Abrahamsen er den eneste konstruksjonen som måtte rives for å gjøre plass til byggingen av den nye tunnelen som skal gå gjennom Porsgrunn sentrum.

At ikke flere hus og tomter gikk med skyldes metoden som er brukt. En helt unik pelemetode, som krever mye mindre byggeplass enn konvensjonelle byggemetoder.

Løser problemkryss

Tunnelen som skal bygges er i virkeligheten ikke noen tunnel i det hele tatt, men en kulvert.

Den skal løse trafikkutfordringene i Lilleelvkrysset i Porsgrunn, som har vært et problemkryss i mange år.

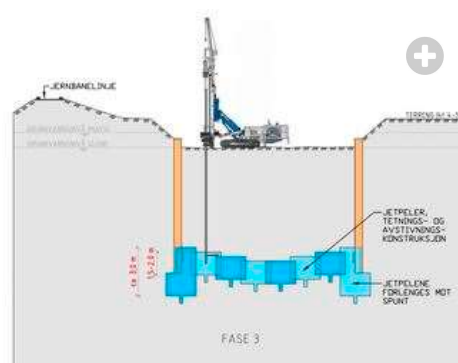
Prosjektet er et av de største i den nye Bypakke Grenland, og arbeidet i bakhagen til Abrahamsen har pågått i et drøyt år, så langt.

– Jeg har jo bodd her siden 1939 så mye har skjedd siden da. Først var det Jernbaneverket som eksproprierte et mål av tomten min, så kom dette. Men sånn er jo livet, ting endrer seg. Jeg pleier å si som min gamle far pleide å si jeg, det er aldri så gærent at det ikke er godt for noe. Om dette løser opp i kjøproblemene her i byen kommer det jo noe godt ut av det, forteller Abrahamsen.

- Ny rapport: [Store kostnadsprekker i norske samferdselsprosjekter](#)

Spesiell løsning

Siden grunnforholdene i Porsgrunn regnes som svært dårlige, ble hele 13 ulike



Bunnplaten i tunnelen består av jetpeler og veggene av vanntett spunt. Det er kun takplaten i tunnelen som støpes på tradisjonelt vis, som siste ledd før massene graves ut av tunnelen. (Foto: Jetgrunn)

Jetpeler

byggemetoder vurdert da arbeidet ble lyst ut.

Den endelige metoden ble foreslått av AF-gruppen, som vant konkurransen, og gir en helt spesiell tunnelløsning.

I samarbeid med [Jetgrunn](#) har de nå satt ned 2.550 jetpeler i grunnen, som danner en bunnplate. Deretter er det satt ned vanntett spunt som danner veggene, og til slutt støpes takplaten på tradisjonelt vis.

- En jetpel er en betongsylinder støpt ut i bakken uten behov for tradisjonell graving.
- Jetpeler kan ikke sammenlignes med jordforsterkning da pelene regnes som permanente konstruksjoner med høy trykkfasthet.
- Grunnprinsippene for jetpelmetoden er at man anvender en roterende høytrykks væskestråle som eroderer ned den opprinnelige jordstrukturen.
- Kilde: [Jetgrunn.no](#)

– Løsmassetunnelen bygges ved at vi har satt ned permanent spunt som vegger og etableres en helt tett bunnplate av jetpeler i hele tunnelen. Bunnplaten fungerer som avstivning mellom spuntveggene og som tetting mot inntrenging av grunnvann.

– Når bunnplaten med jetpeler var etablert, støpte vi taket i tunnelen mellom spuntveggene. Og når dette er gjort vil AF-gruppen fortsette arbeidet med å grave ut massene, forteller Andreas Vermland som er anleggsleder i Jetgrunn.

- **Ingen kunne det gamle håndverket: [Da stilte far og to sønner opp og gjorde noe de aldri tidligere hadde gjort](#)**

Godt egnet til dårlig grunn

Metoden er ikke brukt i norske veitunneler tidligere, men den samme pelemetoden ble brukt for å refundamentere to av brupilarene til Skjeggestadbrua da den delvis kollapset i 2015.

Vermland forteller at metoden egner seg svært godt i områder med dårlige grunnforhold og steder med liten plass.

– Ved å bygge på denne måten flyttes ikke massene før konstruksjonen er på plass. På den måten påvirkes ikke grunnen og man unngår lekkasjer i grunnvannet, forklarer han.

Noe som er ekstra viktig på den svært smale byggeplassen i Porsgrunn, midt i mellom jernbanen på den ene siden, og bebyggelse med både hus og leilighetskomplekser på den andre.

- **Les også: [Derfor blir de store veiprojektene dyrere enn planlagt](#)**

Skåner omgivelsene

For både Nina Haugland, byggleder i Statens Vegvesen og Gøran Lockert, prosjektleder AF gruppen, er det første gang de er med på gjennomføringen av arbeid med denne type jetpeler.



– **Denne måten å bygge på har vist seg å være svært skånsom for omgivelsene. For det første har vi ikke hatt noen perioder med åpen byggegrop, noe som er svært bra for sikkerheten til de som arbeider her. I tillegg til det har vi hatt behov for mindre byggegrop enn de andre løsningene krevde, og dermed kunne skånt naboene så mye som mulig, og så har vi sluppet problemer med grunnvannstrykket siden massene ikke fjernes før konstruksjonen står klar, sier Haugland.**

Andreas Vermland og Knut Erik Lier fra Jetgrunn har satt ned pelene som gjør kulverten helt unik i norsk veisammenheng. (Foto: Mari Gisvold)

AF gruppen vant anbudet av to årsaker. Den ene var løsningen, den andre en svært gunstig pris.

– De har møtt på noen utfordringer så kostnadene har blitt høyere enn først antatt, men siden tilbudet var såpass lavt i utgangspunktet ligger kostnadene fremdeles innenfor våre anslag, sier hun.

- Les også: [Denne uken kom kinesiske entreprenører til Norge for å konkurrere om å bygge Ferjefri E39](#)

En ukes tenkepause

En av de største utfordringene kom tidlig i byggeprosessen, da grunnforholdene viste seg å være enda mer krevende enn først antatt.

– **I fjor sommer kom vi til et punkt der ingenting gikk som det skulle. Da stoppet vi helt opp i en uke og gikk i tenkeboksen. Da vi fant løsningen på problemet fikk vi mer enn tatt igjen den tapte tiden, så det viste seg at det er lurt å stoppe og tenke seg om når man jobber med upløyd mark, sier Lockert.**



Nina Haugland, byggleder i Statens Vegvesen, Roar Gartner, prosjektleder i Statens Vegvesen, Gøran Lockert, prosjektleder i AF gruppen, Andreas Vermland, anleggsleder i Jetgrunn og Knut Erik Lier, daglig leder i Jetgrunn utenfor inngangen til den nye tunnelen i Porsgrunn. (Foto: Mari Gisvold)

De har så vidt begynt å fjerne de rundt 30.000 kubikkene med masser inne i tunnelen. I løpet av høsten prosjektlederen med at alle massene vil være tatt ut.

– Vi er fremdeles ikke hundre prosent sikre på hva vi kommer til å møte i grunnen. Det er alltid vanskelig å jobbe med grunnarbeid i området med mye sand og leire. Men det er ingenting som tilsier at vi ikke skal bli ferdig i juni 2018 som planen tilsier, sier han.

- To- blir firefeltsvei underveis: [Frykter at norske veiprojekter velges på helt feil grunnlag](#)

Imponerende positiv

Den nye tunnelen skal ikke langt ned i bakken, på det dypeste stikker den cirka syv meter under bakkenivå, men enkelte steder vil den også gå noe over normalt bakkenivå, som i bakhagen til Abrahamsen.

Han ser likevel ikke noe problem i at terrenget bak huset kan måtte heves noe.

– Det som er synd er at blodbøken min gikk med i prosessen. Den var så praktfull, og hadde stått i hagen helt siden far min levde. Men det er ikke noe poeng i å gå rundt og ergre seg over sånt. Når man får det på avstand er det ikke så tungt lenger heller. Det gjelder å se det fine i det som skjer, og det er jo at man løser flere trafikkutfordringer med den nye tunnelen, sier han.



Både gulv, tak og vegger er på plass før fjerning av masser i den nye tunnelen. (Foto: Mari Gisvold)

Haugland i Statens Vegvesen roser Abrahamsen for måten han har taklet byggeplassens innhogg i hans private sfære.

– Hadde alle vært som han hadde vi hatt en enkel jobb her i Vegvesenet. Jeg er svært imponert over måten han takler dette på, sier hun.

Og lover at Vegvesenet skal gjøre det de kan for å gi han en fin bakhage når tunnelen er ferdig.

- Tegnet en rett strek på kommunekartet: [Her er historien om byggelederen som erstattet kommunens svingete tunnel - og sparte 125 millioner](#)

Bygg [Bypakke Grenland](#) [FV 32](#) [Tunnel](#)

Hold deg oppdatert med nyhetsbrev fra TU Bygg

Kommentarer (3)

Eksklusivt for digitale abonnenter



Fra: Anja Tiedtke Helgerud <anjahelgerud@gmail.com>
Sendt: søndag 10. mars 2019 11.49
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Togstasjon

Hei!

Håper for all del folk som skal bestemme lokaliseringen av ny togstasjon klarer å se at dagens plassering ikke er gunstig for Larvik by.

Jeg stemmer for alle andre alternativer enn Indre havn. Høy, som lav.

Mvh Anja

--

Beste hilsen Anja T. Helgerud

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Innspill i forbindelse med jernbanekorridor gjennom Larvik by.

Vi foreslår at Kongegatakorridoren velges som løsning og mener det vil gi følgende fordeler:

1. Bedre muligheter for fremtidig byutvikling i både sentrum og på frigitte områder i indre havn når nåværende trase fjernes.
2. En slipper å stenge eksisterende jernbane trase i byggeperioden.
3. Når byggeperioden er ferdig er det Kongegata alternativet som synes minst og sentrum har fått et løft. Dersom Indre havn velges er området låst til jernbane i "all fremtid".

Kommunen må være medvirkende til tidlig å innløse eiendommer som blir berørt av valgt korridorløsning.

Vi påpeker at det er svært viktig at det blir rask avklaring av korridorløsning slik at grunneiere kan planlegge fremtidig bruk av eiendommene.

Mvh

Grunneiere i Residensveien (s)

Kirsten S Eriksen-Robert Jacobsen-Kjetil Mathisen/Cecilie Holt- Bjørn A Berntsen- Terje og Elna Moseid-
Gro H Svendsen/Helge Nilssen

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Grunneiere i Residensveien

Residensveien 1,2,3,5,7,9,, 3257 Larvik

E-post: henilsse1@gmail.com

Fra: Helena Tveten <helena.tveten@jotun.no>
Sendt: tirsdag 12. mars 2019 14.18
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Innspill til ny togstasjon i LARVIK (id: 18/18573)

Kategorier: Oransje kategori

NEI TIL NY TOGSTASJON I INDRE HAVN

Nå har Larvik mulighet til og fjerne siste rest av barriere mellom byen og sjøfronten i et område med store historiske og opplevelsesmessige kvaliteter. Riksantikvaren er bekymret for uopprettelige skader på blant annet Herregården hvis valg av ny togstasjon legges til indre havn. Inn i fremtiden håper jeg at Larvik bygger videre på sin historie samt visjonen om å være en attraktiv fjordby.

Jeg synes derfor Kongegata-alternativet er det foretrukne alternativet av de to som ligger på bordet nå. Det er presentert spennende mulighets-studier ved å etablere en stasjon i Kongegata hvor det legges til rette for kontor-arbeidsplasser, kafeer, handel og aktiviteter rundt. Det vil gi Larvik og sentrum et sårt tiltrengt løft. Det kan bli utrolig fint og sentrum, Hammerdalen og indre havn bindes sammen på en bedre måte enn i dag. Et levende og urbant sentrum vil bidra til å gjøre Larvik mer attraktivt som bosted også for de unge samt at ny og raskere jernbane gir større fleksibilitet i forhold til arbeidsted. En jernbane i bakken under sentrum vil dessuten gi vesentlig mindre støyplasser enn alternativet i indre havn.

Fokus er hva som er best for fjordbyen Larvik på lang sikt. Slik jeg ser det er det viktigst av alt å unngå ny togstasjon i indre havn.

Helena Tveten,
Rekkevik Brygge

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

12.03.19

Noen kommentarer til framtidig jernbane igjennom Larvik.

Vi mener at Kongegata alternativet er den beste løsningen. Nå er det muligheten til å få bort barrieren mot sjøfronten som jernbanen er i dag.

Vi forstår det slik at ikke alle tog skal stoppe i Larvik etter at sporet over til sørlandsbanen er bygget. Da burde det være et eller to forbikjøringsspor slik at raske tog og godstog kan passere stasjonen uten å passere plattform. Det kan umulig være forsvarlig å passere plattform med folk på, i 200km/t eller mer. Toget må redusere hastighet, og vil da bli en «propp i systemet» Passering av saktere gående tog må også foregå på steder der disse stopper. Det må bygges en topp moderne jernbane som fanger opp alle kjøremønstre som kan dukke opp i framtiden.

Det er forslag på høy og lav løsning. Vi ser muligheten for å kunne bore tunnel på kritiske punkter med lav løsning, men forstår at det kan bli problemer med grunnvann, og Farriskilden som vel ingen har oversikt over. Kunne det være en ide å utarbeide en løsning et sted imellom? Vi tenker da på muligheten til å kunne bevare enkelte bygg og også kunne drive framdrift uten å ha kontinuerlig store byggegroper.

Masseforflytning vil også bli av mindre omfang når man bare driver tunnel. Det finnes fryseteknikker og sikkert flere metoder for å drive løsmassetunneler. Det kan være kostbare løsninger, men for at byen skal overleve byggeprosessen, og at vi kan beholde noe av byens særpreg, må man ikke bare se på utgifter i øyeblikket.

Det er ikke satt av plass til nok parkering. Det er et stort minus som det må gjøres noe med.

Parkeringsplass er viktig. Det må være lettvis å komme til toget. Det ser man andre steder. Hvis parkeringsarealet utvides så blir det straks opptatt. Porsgrunn er et eksempel. Etter at den nye banen ble åpnet, har det blitt flere reisende og tilsvarende full parkeringsplass.

Gunlaug Kroken
Ragnar Sletsjøe

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Ragnar Sletsjøe/Gunlaug Kroken

Parkalleen 25, 3257 Larvik

E-post: gunlaugkroken@hotmail.com

Innspill til høring i forbindelse med prosjektering av togtraseen i mellom Larvik og Tønsberg. Dette innspillet er et felles innspill fra beboere i Bjørkeveien 6 og Bjørkeveien 8 på Farriseidet i Larvik kommune.

På informasjonsmøte den 26 februar ble vi kjent med at traseen skulle gå ut av Martineåsen, og gjennom boligområde på Farriseidet.

Til vår store forskrekkelse så vi at husene våre blir tatt av den fremtidige traseen, det er urovekkende at vi ikke på noen måte er informert om dette på et tidligere stadium.

Fokuset fra Bane Nor og Larvik kommune, har bare fokusert på hvilken trase som velges igjennom sentrum eller via Indre havn.

Når alle skisser og kart nå inneholder valg av trase ut av Martineåsen, så har vi fått en meget stor forringelse av våre eiendommer.

Skulle vi komme i den situasjon at vi ønsker eller må selge boligene grunnet helsemessige årsaker eller annet, så vil dette være helt umulig. Det betyr i klartekst at vi sitter helt fast med boliger uten salgsverdi.

Vi har i flere år nå levd på en byggeplass grunnet ny E 18 og nå ombygging av lokalveinettet. Det har og har en stor påvirkning på vår livskvalitet, som har fått en ny trøkk etter at vi så tegninger av trasevalget ut av Martineåsen.

I forbindelse med veiutbyggingen av E 18 og nå lokalveinettet har vi gjort makeskifter, tilpassing av eiendommene. Dette føles nå helt bortkastet med nyplanting, opparbeidelse av nye plener, beplantning etc. Det ryktes også at det skal gjøres endringer i vann og avløp for eiendommene, noe som også vil påføre oss beboere ekstra utgifter før vi om noen få år bare skal rive alt sammen. Som innbygger i Larvik kommune er vi glade for at vi får nytt veinett og høyhastighetsbane for tog igjennom vår kommune. Vi vil allikevel komme med sterk kritikk overfor Bane Nor og Larvik kommune at vi ikke har blitt informert om dette før vi ble invitert til informasjonsmøte den 26 februar i år.

Vi ber Bane Nor og Larvik kommune om snarlig å komme oss i møte, i forhold til en kompensasjon eller innløsning av eiendommene. Svarene vi har fått ved henvendelse på åpen kontor dager med Bane Nor og Larvik kommune er på ingen måte tilfredsstillende. Dere må vente til reguleringsarbeidet er gjort ferdig, så vil det bli utført grunnverv av eiendommene. Slik situasjonen er i dag, så har eiendommene ingen salgsverdi.

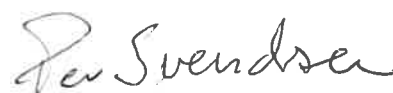
Mvh



Reidun Vagle

Bjørkeveien 8

3268 Larvik



Per Svendsen

Bjørkeveien 6 B

3268 Larvik

Kristin og Ole Harald Monsen

Skuggedalveien 77

3270 Larvik

Gbnr. 2034/3

olemonsens@hotmail.com

Til

Larvik Kommune v/Hege Eick

postmottak@larvik.kommune.no

Larvik 13.mars 2019

Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på strekningen Stokke- Larvik. Arkivsaks id: 18/18573.

Larvik kommune inviterer til å komme med innspill til planarbeidet, og som berørte grunneiere ønsker vi å komme med noen synspunkter. Høringsuttalelsen Fra Verningen Vel sammenfaller med vårt syn, men vi ønsker å påpeke noe som har spesiell betydning for oss.

Verningenkorridoren vil berøre 950 meter av vår skog og jordeiendom og således ha stor negativ betydning for oss. Vi er heltidsbønder og har en rasjonell og god drift av jordene på gården. En utbygging av dobbeltspor vil selvfølgelig både ta jord og splitte jordareal til mindre enheter, og dermed føre til et svekket næringsgrunnlag i tillegg til andre åpenbare ulemper. Kartet over Verningenkorridoren viser at dobbeltsporet deler tunet vårt og driftsbygningen må vike for jernbanen. De to boligene på tunet blir liggende på hver side av dobbeltsporet.

Nærmiljøanlegget «Timbo» ligger i vår skog, og er et samarbeidstiltak mellom Verningen Vel og oss som grunneiere, til felles glede for alle på Verningen. Dette ski/akeanlegget med gapahuk brukes hele året og er finansiert av Tippemidler samt dugnad. Det gjennomføres årlige dugnader for å vedlikholde anlegget. Timbo blir berørt av togtraséen, og et viktig tur- og rekreasjonsområde blir vesentlig forringet.

Det er tidligere foretatt boringer på eiendommen med henblikk på eventuell togtrasé. Det er avdekket kvikkleire og vi går ut i fra at det er noe av grunnen til at dette trasevalget gikk ut i forrige runde. Det at Verningenkorridoren i det hele tatt er aktuell igjen, har sin bakgrunn politisk i Larvik kommune. Bane Nor anbefaler Stålakerkorridoren Øst og **fraråder** Verningenkorridoren. Verningenkorridoren er både dyrest og har størst negative konsekvenser for ikke-prissatte tema. Det vil være å håpe at Verningenkorridoren blir skrinlagt.

Med vennlig hilsen

Kristin og Ole Harald Monsen

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Jegersborg Terrasse borettslag 1 mener at stasjonen i Larvik bør ligge slik til at det er mulig med bilparkering i umiddelbar nærhet.

Dersom Kongegata velges, bør vi få en garanti fra kommunen om at de frigjorte arealer i indre havn ikke fortettes med bygninger på lik linje med det som er bygd på Sanden.

For Jegersborg Terrasse borettslag
Are Thjømøe (styreleder)

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Jegersborg Terrasse borettslag 1

Steingata 9e, 3257 Larvik

E-post: are.thjomoe@gmail.com

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Uttalelse vedrørende korridorvalg Sandefjord – Larvik.

Alle trasévalg er lagt ut på høring, også dem som bane Nor fraråder.

Verningen korridoren frarådes.

Dette er et innspill om konsekvenser for Verningen-samfunnet og Roligheten / Rauan området dersom denne traséen likevel skulle bli valgt.

Mennesker må være viktigst!

Å legge jernbanen over Verningen vil berøre hundrevis av mennesker, mange flere enn noen av de andre alternativene. Jernbanetraséen vil skjære igjennom området som en barriere øst/vest og forringe bomiljøet og ødelegge et lokalsamfunn både visuelt og med støy. Toget vil gå kloss opptil nåværende boligfelt, planlagte boligfelt og rekreasjonsområder.

Nærmiljøområdet «Timbo» ligger i et skogsområde ved Storås og er et samlingspunkt for folk på Verningen, flittig brukt av både barn og voksne. Stedet er også utfluktsmål for Hedrum barneskole. Det er akebakke om vinteren, skiløyper blir oppkjørt gjennom skogen og over jordene på begge sider av skogen, og ellers i året er det flotte turstier i en vakker skog.

I reguleringsplanen for steinbrudd-drift i Håkestadåsen / Storås er det bevart et større område som skjermingssone rundt Timbo og lagt opp til at mange av stiene i området skal bevares, viktige tiltak særlig rettet mot barn og unge. Nord- og østsiden av åsen er nå ødelagt som friluftsområde som følge av steinbrudd drift. Dersom Verningen korridoren blir valgt vil også sør- og vestsiden av åsen m/Timbo bli ødelagt. Jernbanen vil først gå over gårdsbruket Bredvei / Breivei og deretter tvers igjennom hele dette friluftsområdet som har så stor betydning for menneskene på Verningen, det blir rett og slett borte!

Videre trasé etter Timbo er planlagt over Skuggedalveien (flere bolighus berøres), rett over gårdsbruket Ødegården, videre over jordene og gjennom en liten bøkeskog og ned mot Roligheten / Rauan. Ødegården blir rasert, jordene splittet opp, skog og naturidyller ødelagt. Tapet av Ødegården vil få konsekvenser også for Roligheten gård, da det er utstrakt samarbeid mellom de to gårdene. Roligheten har stor besetning storfe og har stort behov for beiter / halm / grasproduksjon. Gårdene i grenda vil bli sterkt berørt av jernbanetrasé tvers igjennom området, både med tap av jord og visuelt / lydmessig.

Roligheten / Rauan grenda er også anerkjent som Nasjonalt verneverdig kulturlandskap med restriksjoner for inngripen. Området har også stor historisk verdi i form av spor etter mennesker – fra steinalderen og til vår tid (eks. helleristninger, gravhauger, Veiminne, anlegg fra tiden grev Christian Conrad var bosatt her). Det sier seg selv at jernbane tvers gjennom dette området vil forringe den kulturelle og historiske verdien av dette området betydelig!

Bane-Nor har FRARÅDET Verningen korridoren!

De har lagt til grunn for sin fraråding negative konsekvenser på svært mange områder, også teknisk noe usikkert i f t grunnforhold. Valget av trasé handler om langt mer enn steinressurser og industri!

SAMLET sett er dette alternativet vurdert som den desidert dårligste løsningen!

Når endelig avgjørelse om korridorvalg skal tas er det denne helhetlige vurderingen som må vektlegges!

Det er enklere å erstatte industribygg enn natur og bomiljø!

Mennesker er viktigst!

mvh

Ellen Marie Thon og Dag Schrøder Mathisen
Skuggedalveien 39

Andreas Thon Moland og Anne Marie Sara Isaksen
Roligheten

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Ellen Marie Thon

Skuggedalveien 39, 3270 Larvik

E-post: mathonm@online.no

Fra: Øivind Ullenes <oivind@analyticas.no>
Sendt: torsdag 14. mars 2019 08.51
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: 18/18573

Hei

Foreslår at dere setter alternativene Kongegata og Indre havn på vent da begge vil rasere Larvik.

Vurder stasjon på utsiden av byen, Øya, Bommestad, Månejordet osv.

Øivind Ullenes og Else Lill Høivik, Brannvaktsgate 21 B, 3256 Larvik

Med vennlig hilsen / Best regards

Øivind Ullenes / Technical Manager
+47 906 99 255 / oivind@analyticas.no



www.analyticas.no

Elveveien 34, 3262 Larvik, Norway

Office phone: +47 33 19 37 99



Grabner Instruments is in Analytics portfolio

For more info: www.grabner-instruments.com

Fra: Tore Vassdal <tore-v@frisurf.no>
Sendt: torsdag 14. mars 2019 01.24
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Høring, arkivsak 18/18573

Høringsuttalelse om jernbanetrase/stasjonsplassering i Larvik

gitt av

Tore Vassdal

og

Åse Vassdal

Vi går inn for plassering av jernbanestasjon på Bergeløkka med Bommestad og Elveveien som alternativ.

Vi avviser Bane Nords forslag om stasjonsplassering ved Kongegata og i indre havn

Åse Vassdal

Tore Vassdal

(sign)

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Alternativene betegnet som "Indre havn" og "Kongegata" medfører store ulemper for Larvik by. Byggeperioden vil føre til konsekvenser for næringsvirksomhet og boliger i sentrum Sporene vil dele opp sentrum og skape en barriere mot fjorden. Togtraseen må legges slik at vi slipper å få toget susende gjennom tettbebyggelsen.. Stasjonen må plasseres slik at det kan etableres et skikkelig trafikknutepunkt for all kollektivtrafikk i Larvik kommune slik som bybusser og busser til nære og fjerne områder. Oppstillingsplasser for taxi og tilstrekkelig plass for parkering må etableres. Det bør utredes alternativer som tar hensyn til ovenstående.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Arild Jørgen Helgerud

Øvre Grevevei 2, 3269 LARVIK

E-post: ari-he@online.no

Bane Nors presentasjon av alternative jernbanestasjoner i Larvik

Høringuttalelse fra Bøkeskogens og Kilens venner

Bane Nor har lagt fram to alternative plasseringer av ny trase forbi Larvik, og to alternative plasseringer av ny jernbanestasjon. I vår høringsuttalelse vil vi forholde oss til det som Bane Nor har lagt fram; «Kongegata-alternativet» og «Indre havn- alternativet»

Skal vi utvikle «Fjordbyvisjonen», med byen som et amfi ned mot fjorden og med Bøkeskogen som en tiara øverst over byen, vil det å legge jernbanen på en 8 meter høy viadukt nede ved fjorden redusere muligheten for å få til et slikt amfi.

I tillegg vil vi peke på at når vi etter hvert får et tog som passerer/stopper i Larvik hvert 10 min så vil dette måtte skape en del støy. Vi ser at Bane Nor mener at støyen fra et jernbanespor kan dirigeres oppover. Etter vår mening er det ikke slik støy brer seg !

I praksis vil det si at det ikke kan aksepteres at togene kan gå i friluft forbi Larvik.

For Bøkeskogens og Kilens venner er støydemping ved tunnelinngangen til Martineåsen og støydemping ved broen over Farriselven noe Bane Nor spesielt må ta hensyn til i sin videre prosjektering.

På vegne av styret i Bøkeskogens og Kilens venner

Aage Sletsjøe (leder)

Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236

Høringsuttalelse til kommunedelplan Stokke – Larvik

Beboere på Bisjord boligfelt har sett på anbefaling til korridorer mellom Virik og Kleivertunnelen basert på utlagt informasjon på Bane NOR sine hjemmesider.

Vurdering av støytiltak

Bisjord er et høyereliggende boligområde som i dag har direkte sikt til dagens bru over Lågen. Dagens togtrafikk over Lågen høres godt, og ved riktig vindretning er dagens togtrafikk svært støyende, da det tilsynelatende ikke er noen form for støyskjerming.

Ny korridor er anbefalt kryssing av Lågen lenger nord enn dagens løsning, men beboere på Bisjord vil fremdeles kunne ha direkte sikt til brua.

I «Fagrappport støy i driftsfasen», kapittel «4.3.3 Oppsummering antall togmeter» oppgis det at trafikk med utbygget dobbeltspor vil mer enn femdobles fra dagens 5 885 til 30 528 i 2050. Vi er bekymret for at økt trafikk vil medføre økt støybelastning, og ønsker at det planlegges for støytiltak ved kryssing av Lågen. Vi registrerer at en del av Bane NOR sine fokusområder er langsiktig og strategisk jobbing for å redusere støy og vibrasjoner generelt. Vi ber om at Bisjord boligfelt og andre beboere berørt av støy ved togets kryssing av Lågen tas hensyn til i denne prosessen.

Bisjord, Larvik 15. mars 2019

På vegnet av Styret i Bisjord Vel

Lasse Røyseland
Knauslia 44
3261 Larvik
9715202

JAN REIME KRISTIANSEN

LARVIKSVEIEN 10A, 3290 STAVERN, e-post: janreime@online.no, tel.: 9341 6225

Tønsberg/Stavern 15.03.2019

INNSPILL

NY JERNBANESTASJON I LARVIK

1. BEHOV FOR NY JERNBANESTASJON

Jeg har 20 års erfaring som pendler mellom Stavern og Oslo. For meg er det viktigste poenget med stasjonen at den bidrar til en bedre transport mellom Stavern og Oslo. En sentral plassering som gir god bussforbindelse til bl a Stavern er derfor veldig viktig. For egen del har jeg sjelden brukt bil til toget, men det er sikkert mange som har behov for mulighet for slik parkering.

2. NYE BYROM

Jeg har 30 års erfaring med å utvikle og opparbeide nye byrom i Oslo sentrum. Det har vært morsomt å se hvilken betydning samfunnet har sett på det offentlige byrom i denne periode: fra ganske uviktig på 1980-tallet, og til betydelig mye viktigere i dag. I dag stilles det krav til utforming av byrommene som vi bare kunne ha drømt om på 1980-tallet. Det har vært en inspirerende reise.

3. LOKKLØSNING OG FRAMDRIFT

LPO arkitekter har foreslått å bruke «lokkløsning» for Domuskvartalet. Det er en veldig god løsning, som også bør brukes i «Glassmester Odberg-kvartalet». Da står man betydelig friere mht framdrift. Dette er vesentlig for å redusere belastningene på næringsdrivende og beboere i anleggsområdet. Da kan man organisere framdriften slik at belastningene spres over lenger tid, og at anleggsarbeidene i størst mulig grad tilpasses lokale hensyn.

4. NYTT RÅDHUS OG NYTT NÆRINGSBYGG/BOLIGER

LPO arkitekter foreslår å bygge nytt rådhus der dagens Torger ligger i dag. Dagens Torget fungerer ikke optimalt, så det er bare bra å flytte dette byrommet et kvartal sydover. Larvik kommune trenger et nytt rådhus, og dette er en fantastisk god plassering med en ny Rådhusplass foran. På nordsiden i dette nye kvartalet kan det etableres et ny næringslokaler der de som får sine næringslokaler revet pga stasjonsarbeidet, kan flytte inn. Dermed kan de næringsdrivende som rammes av jernbanearbeidet unngå at driften må stanses en periode. I toppen av kvartalet mot nord, kan det etableres en eller to etasjer med boliger der noen av dem som mister boligen sin pga jernbanearbeidet kan flytte inn.

5. NY RÅDHUSPLASS

En ny rådhusplass vil ligge svært vakkert til, med mulighet for spesielt god kontakt mellom rådhus og plass. Foran rådhuset bør det bygges et stort vannspeil med innstøpte kjølerør for skøytebanen som i dag ligger på Torvet. Dette kan bygges som en stor varmepumpe, og levere varme til nytt rådhuskvartal, eventuelt også kjøling.

6. LARVIKITT

Det er innlysende at dette store sentrumsarbeidet må inneholde en betydelig mengde larvikitt. Denne lokale ressursen får her en unik mulighet til å bli vist i mange ulike former. For at det ikke bli «too much», kan det være et poeng å lage noen føringer for materialbruk og overflatebehandling. Dersom dette nye sentrumsområdet oppleves som en salgsutstilling for steinindustrien, er det et mislykket prosjekt.

7. ARKITEKTKONKURRANSER

For at dette skal bli en vellykket byutvikling, bør det gjennomføres arkitektkonkurranser for

- A. Ny park der Domuskvartaler ligger dag
- B. Ny Rådhusplass
- C. Nytt rådhus

Kanskje kan B og C være en felles konkurranse.

Arbeidet med arkitektkonkurranser bør komme i gang når stasjonsvalget er gjort. Det er viktig å holde en god framdrift for å sikre best mulig resultat.

8. ØKONOMI

Det er Bane NOR som påfører kommunen en mengde økonomiske belastninger gjennom å måtte rive og fjerne torg og bolig/næringsbygg som i dag fungerer. Da er det naturlig at Bane NOR tar det økonomiske ansvar for å reetablere bylandskapet som Bane NOR må rive for å få bygget sitt prosjekt. Dette bør være en del av reguleringsbestemmelsene/utbyggingsavtale.

9. STASJON INDRE HAVN

Det foreligger en alternativ stasjonsplassering i Indre havn. Dette er en uheldig plassering da det vil medføre en voldsom fortetting av Indre havn. Arealet som i dag brukes til jernbane i Indre havn, kan med fordel brukes til helt andre ting. Jeg mener det er ønskelig at Larvik kommune kan stå helt fritt for utvikling av dette svært attraktive område.

KONKLUSJON

STASJONSPASSERING I KONGEGATA VIL MEDFØRE MANGE POSITIVE EFFEKTER, I MOTSETNING TIL INDRE HAVN SOM MEDFØRER EN UØNSKET FORTETTING.

Mvh

Jan Reime Kristiansen

Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling

Tjølling 12.03.2019

InterCity Vestfoldbanen, Dobbeltspor Tønsberg – Larvik

Kommunedelplan med konsekvensutredning

Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling har, etter vedtektene, til formål å ivareta grunneiernes felles interesser angående steinbrudd. Grunneiere som har larvikittforekomster eller grunn som leies av steinindustrien, kan bli medlemmer. I dag er nær alle med leiekontrakter i Tjølling medlemmer.

Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling takker for å bli invitert med i planarbeidet i forbindelse nytt dobbeltspor gjennom Tjølling og vi ser fram til et konstruktivt samarbeid.

Som grunneierlag er vi svært opptatt av å sikre og utnytte larvikittressursen best mulig både på kort sikt og i et langsiktig perspektiv. Som grunneiere er vi forvaltere av de arealer der steinressursen ligger og vi ønsker å være en aktiv og konstruktiv part for å få til dette. Steinindustrien inngår tidsbegrensede og oppsigelige leieavtaler med grunneierne, og ved avtalens utløp eller opphør i drift er det grunneiernes ansvar å forvalte arealene videre i den tilstand de befinner seg i. Grunneierne bør derfor, sammen med steinindustrien, trekkes aktivt inn i arbeidet med utarbeidelse av planer som berører larvikittressurser.

Til kommunedelplanen og konsekvensutredningen

Generelt:

Georessurser, inkludert larvikittforekomster, er omtalt under ikke prissatte konsekvenser. Vi registrerer at forekomstene er gitt stor verdi, men at arealbeslaget er lite og noenlunde likt for begge trassealternativer. For den økonomiske utnyttelse av ressursen er det i planprogrammet henvist til prissatte konsekvenser. Vi kan ikke se at dette temaet er tatt med der.

Ikke undersøkte larvikittforekomster i trasseforslaget.

I forbindelse med Kommunedelplan for steinressurser 2012 – 2024 ble det gjort en verdivurdering av larvikittforekomstene. NGU's ressurskart viser forekomster av larvikitt. Noen av disse områdene er undersøkt i forhold til mulig drift, andre ikke. Vi ba derfor om at det i forbindelse med KU burde utføres kartlegging/undersøkelser av områder som ikke allerede er vurdert for drift. Dette gjelder spesielt området nord for Skåra mot Istre/Auby. Vi kan ikke se at dette er gjort i konsekvensutredningen. Både Vervingenkorridoren og Stålakerkorridorene berører dett område, men i ulik grad. Vi etterlyser en overordnet verdivurdering med et lengre perspektiv enn det kommunedelplanen legger til grunn og det steinindustrien i dag argumenterer for.

Sikkerhetssoner.

Det er fortsatt uklart hvilke sikkerhetssoner som vil gjelde for steinbruddsdrift og hvilke begrensninger som vil ligge i sikkerhetssonene. Dette må utredes og konkretiseres i det videre utredningsarbeid.

Regulert vei fra Håkestadveien mot Amundrød

Det er regulert inn ny vei fra Håkestadveien (øst for Bredvei) og opp mot Amundrød (på østsiden av boligområdet Solåsen Park). Veringentrasseen vil krysse denne veien. Dette fremkommer ikke av kommunedelplanen. Veien er planlagt som en avlastningsvei for steinindustrien slik at noe av veitransporten kan gå her istedenfor på Håkestadveien mot Tjøllingvollen.

Arealbeslag:

Som grunneiere til jord, skog og utmark med steinressurser er vi opptatt av at traseen optimaliseres i forhold til arealbeslag. Dette gjelder både brudd i drift i dag og områder med drivverdig larvikitressurser som evt. kan utnyttes i et lengre perspektiv.

Eksisterende spor som fases ut når nytt dobbeltspor etableres bør tilbakeføres til landbruk og sikkerhetssoner for utnyttelse av areal og ressurser oppheves.

Med vennlig hilsen

Grunneierlaget for steinbrudd i Tjølling

Anders Skalleberg

leder

Fra: Kåre Johannessen <kaa-jo@online.no>
Sendt: fredag 15. mars 2019 14.24
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Traseen for Stålakerkorridoren

Mona B.Johannessen
Håkestadveien 212
3280Tjodalyng

Planid:201825
Arkivaks id:18/18573

Traseen for Stålakerkorridoren øst-vest vil dele eiendommene: Stålaker 1054-1 og 1054-3 i Larvik kommune .Vil ramme og beslaglegge jordbruksarealer som er større en det rapportene har beregnet. Det fordi jordene blir delt diagonalt og ødelegger i praksis mer areal en det som selve jernbanesporene og fundamentet utgjør. Det blir flere trekanten og kan ikke bli utnyttet optimalt.
Det er høy kvalitet på matjorden.

Det vil få store konsekvenser for steinindustrien på eiendommen for fremtid. Vi henviser til Lundh`s opplysninger.

SKULPTUR PARKEN ligger i sonen for traseen.

Med hilsen

Mona B.Johannessen
Kåre Johannessen

Lares Ueland Kobro
Bakåsveien 16
3265 Larvik
e-post: lars@kobro.no

Larvik kommune,
Postboks 2020,
3255 Larvik

Larvik 14.03.2019

Vedr. PlanID: 201825, Arkivsaks id: 18/18573
Høring - Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbeltspor Stokke - Larvik

Privat høringsuttalelse

Undertegnede har i en årrekke arbeidet med utforming og utprøving av teorier for stedsattraktivitet på oppdrag fra Kommunal og moderniseringsdepartementet, operasjonalisert i en rekke regionale og lokale analyser for norske regionsamarbeid, fylker og kommuner. Se:

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/programteori-for-attraktivitet/id727658/>

Se også eksempler og anvendelse av programteori for attraktivitet under <publikasjoner> på www.telemarksforskning.no

De siste to-tre årene har jeg også vært sentralt involvert i utvikling av «oversettelse» og nyskaping av teorier og modeller for samskapende lokal innovasjon, innenfor konteksten av norske kommuner. Se: www.ks.no/sesam

På denne bakgrunn tillater jeg meg å gi nedenstående innspill til Kommuneplanarbeidet knyttet til ny trasé for dobbeltspor Stokke – Larvik. Teksten er skrevet med tanke på at den både kan fungere som høringsinnspill og kommentar i ØP. Den vil derfor stedvis ha en annen retorisk temperatur enn hva høringsinnspill normalt har. Å la høringsinnspill også få en form og en synlighet i det offentlige rom, er et tiltak i tråd med den samfunnsteorien teksten bygger på.

Stedsinnovasjon gjennom samskaping

Byer og tettsteder over hele Norge er stivhengige. Stivhengighet er det når organisasjoner og virksomheter, i dette tilfelle en kommune, har vanskelig for å endre retning til tross for at det er åpenbare ulemper forbundet med en framtid som følger det sporet man er inne i. Larvik har vært en sjøfart- og industriby som har satt dype spor. Vi skal være glade for- og verne om de sporene som kulturminner gir som inspirasjon for framtidig utvikling. Men vi skal ikke bruke fortidens dype spor som kompass og retningsvisere. Dersom alt går på skinner som man sier, er det ikke så farlig og la ting skje som det skjer, med en litt avventende holdning. Men når tidene skifter, da er det tid for å ranke ryggen, pusse dugget av vinduene og se ut – helst framover, og spørre seg: Hva nå? Forskning om stedsinnovasjon viser hva som kjennetegner steder som evner å utvikle seg brått i en ny og bedre

retning. Det er ekstremt vanskelig å løfte seg ut av vanens spor ved bare å lage planer. Det er når noe brått skjer, ofte uventet – ikke sjeldent temmelig dramatisk, at det er anledning for å gjøre noe nytt; gjøre noe annerledes.

Det er et sterkt økende press på norske kommuner om å utvikle nye arbeidsplasser, å tiltrekke seg virksomheter, vinner kampen om kompetanse og investeringer, og tiltrekke seg folk. Kort sagt, å klatre på alle attraktivitetsindekser. Alle steder jobber med det, nesten ingen greier det. Det blir flikking og mindre korrigeringer langs spor som stedene allerede har fulgt lenge – en stivhengighet.

Å komme ut av vanespor krever kraftanstrengelser. Det er vanskelig. Men av og til blir steder dyttet kraftig ut av posisjon, av eksterne hendelser eller påtrykk. Da gjelder det ha være klar. Evje opplevde det da Forsvaret tok med seg alle sine offiser-arbeidsplasser og soldatene, da de la ned Evjemoen. Seljord opplevde det da Vegvesenet bestemte seg for å legge E134 utenfor sentrum, veien som folk i Seljord mente var bygdas livsnerve. Bodø er midt i et dramatisk rykk med nedleggelse av Luftforsvarets flybase. Da gjelder det å benytte anledningen! Larvik har opplevde en langtekkelig og seig transformasjon over 20-30 år fra industriby, til... ja, til hva? Byen har ikke funnet sin nye rolle og identitet helt ennå. Og dessverre ligger vi litt bak skjema når det gjelder både den arbeidsplassveksten og befolkningsøkningen som det attraktive byer kjennetegnes av i statistikkene.

Men nå har vi altså en historisk mulighet. Det handler naturligvis om togtrasé og stasjonsplassering. Å følge fortidens spor, bokstavelig talt, å forsterke stivhengigheten med en trasé i Indre havn vil være en kardinalbommert. Å skyve hele den enestående muligheten ut av byen, mot Elveveien, Bommestad eller andre satellitter, vil forsterke den spagatøvelsen byen altfor lenge har forsøkt seg med. Nå må vi ikke forsømme denne historiske muligheten. En trasé under Sentrum med stasjon i Kongegata er naturligvis dramatisk. Men det er altså ofte i dramatiske situasjoner byer finner nye spor. De dramatiske ulempene som enkelte frykter på kort sikt, helt sikkert med rette, vil kunne vendes til en dramatisk positiv stedsinnovasjon på lengre sikt.

Evje og Hornes kommune er en av Norges mest attraktive distriktskommuner, med et helt nytt arbeidsliv og vekst i befolkning, med flere arbeidsplasser på Evjemoen enn før Forsvaret dro, takket være kloke kollektive grep. Seljord fikk et oppsving med helt nye satsinger på handel, kultur og opplevelser etter at en person først sa; «hva om dette er vår mulighet?» Så begynte andre å se det han så, og etter hvert ble det en kollektiv dugnadsånd på tvers av sektorer, bransjer og kompetanser. Det ga resultater! Mer dramatisk; i den nederlandske byen Enschede gikk byens store industriforetak; en fyrverkerifabrikk bokstaveligtalt i lufta i 2003. Hvis vi ser forbi de dramatiske følgende av selve eksplosjonen og i stedet ser på hva som skjedde i ettertid, er bildet oppsiktsvekkende. Et bredt partnerskap hvor kommunen på ingen måte ble sittende med alle trådene, greide smått om senn å skape en helt ny by, langt mer attraktiv og vital enn det de la bak seg. Med bruk av en ny administrativ modell – gjennom samskaping.

Stedsinnovasjon er vanskelig. All innovasjon forutsetter en viss disrupsjon; en konstruktiv ødeleggelse. Det må ryddes plass til det nye, det kan ikke bare klattes oppå det eksisterende, slik Larvik har drevet sin byutvikling, med noen unntak. – Ja, innovasjon har noen uheldige virkninger. Men hvis de positive effektene på sikt vil være større, er det ikke bare lurt – det er en politisk forpliktelse å gripe slike anledninger. Carpe Diem, sa de gamle grekerne; Grip dagen! En klisje, ni av ti ganger uttrykket brukes. Men en sjelden gang treffer det. Og sjeldent har det passet bedre å snu seg og speide langt bakover, bak våre egne vaner og stier med jernbanespor langs byens attraktive strandpromenade, og gripe til gammel gresk visdom. Samtidig må vi se framover over neste kommunestyreperiode, og neste deretter også. Langt fram. Vi dyttes vi ut av vanene våre av Bane NOR. La oss gripe den muligheten til å lage den Fjordbyen vi ønsker oss. Og la oss gjøre det som en

dugnad med bruk av samskapende metoder og modeller. Ikke som et statlig tiltak, ikke engang som et kommunalt prosjekt. En kommune er ikke først og fremst en organisasjon, det er et sted. Det er på tide at vi utvikler det sammen!

Konklusjon

I lys av ovenstående, tar jeg derfor til orde for at Larvik kommunestyre for det første går videre med en beslutning om å gå videre med Bane NORs alternativ trasé og stasjonsplassering Kongegata Høy. For det andre, at arbeidet rigges så snart Bane NOR bestemmer seg for å følge kommunens vedtak, med en administrativ form og politisk styringsstruktur som bryter med dagens konvensjonelle praksis, og i stedet rigger en prosess i tråd med internasjonal kunnskap om demokratisk stedsinnovasjon/samskaping.

TOGSTASJON I KONGEGATA OG FRIE AREALER I INDRE HAVN

For oss er en stasjon i Kongegata (høy løsnings) det beste alternativet, og vi tror at det på lang sikt er det beste alternativet for Larvik også.

Plassering i Kongegata frigjør den eksisterende barrieren som toglinja utgjør i dag mellom Storgata og Indre Havn.

En høy løsnings for Indre Havn vil derimot bare forsterke den eksisterende barrieren ytterligere. Den vil i tillegg medføre mer utbygging ved stasjonen, noe som egentlig er positivt, bare ikke i ved Indre Havn. Indre Havn er i dag et flott område med åpne arealer som gir oss, ungdommer, tilgang til møteplasser for trening, avslapping og bading.

Det er ønskelig med etablering av restauranter og utesteder på indre havn, men det kan like gjerne gjøres med en stasjonsplassering i Kongegata. Kontorer, andre bygg for arbeidsplasser og leiligheter, kan bygges i nærheten av togstasjonen, mens de fine arealene i Indre Havn beholdes, og forbedres med restauranter og rekreasjonssteder. Vi skaper da et nytt, fungerende knutepunkt i sentrum med kort vei ned til store friarealer på indre havn; i historiske og naturskjønne omgivelser. Det skapes altså en fin kobling mellom indre havn, storgata og Grandkvatalet, samt en åpen linje opp til et oppusset, inkluderende og brukervennlig bysentrum. Brukervennlighet er viktig, og vi håper det satses på bl.a. grønn transport, og at løsningen blir tilrettelagt for både sykkel, buss og bil.

Når det gjelder hva som skal være i Indre Havn, så er det viktig med allsidighet og inkludering. I dag er Indre Havn et godt eksempel på et inkluderende sted, da det ikke koster å være der, spille volleyball, trene, eller bade. Dersom det kommer spisesteder der håper vi på et variert tilbud, slik at alle kan komme og nyte et måltid der. Vi, som ungdommer, savner steder å være, og håper at vi ikke blir uteglemt eller satt utenfor i en eventuelt videre utvikling av Indre Havn. Utenforskap snakkes det pent om, og vi håper at det også blir gjort når tiden for videreutvikling av Indre Havn kommer.

Vi mener at etableringen av Kongegata, etterfulgt av et fornyet sentrum er den beste løsningen. For hva skjer egentlig med bysentrum om vi senterer oss rundt indre havn?

Vi tror at en stasjon i Kongegata kan flette byen sammen, åpne for flere muligheter rundt Indre Havn, og skape nytt liv i Larvik. Det er viktig at det skapes et bysentrum tilpasset alle og alle aldersgrupper så godt det lar seg gjøre. Stasjonsutbygging i Kongegata blir krevende, men ikke umulig. Det vil kreve nøye planlegging og kommunikasjon mellom alle berørte parter. Vi håper og tror at Larvik kan vise pioner-evner i alle ledd slik at vi kan oppnå en togstasjon i byen, et fornyet og forsterket sentrum, og sist men ikke minst: Åpne og frie arealer med en sjøfront som er for alle.

Tor Martin T. Odberg (19), Anette Rauan (19).

Stein Martinsen
Lindhjemveien 171
3280 Tjodalyng

Larvik kommune
Arkivsaks id: 18/18573

Larvik 14.03.2019

Høringsuttalelse for nytt dobbeltspor fra Stokke til Larvik

Vil først si at jeg som grunneier syntes det er svakt at Bane-NOR ikke har tatt kontakt med oss grunneiere for å få med nyttig lokalkunnskap under planleggingsfasen.

Jeg er grunneier av 35 da dyrka mark som ligger plassert mellom Skaara og Kjær, øst for Vittersøbekken. Stålaker øst-korridoren vil krysse dette feltet.

Dette er et flatt, lettdrevet og nærmest kvadratisk jordstykke. Meget god jord som normalt gir svært gode korn og potetavlinger

Konsekvenser ved eventuell utbygging

Denne traseen vil skjære diagonalt over eiendommen, som gjør at et meget lettdrevet jorde blir til to trekanta lite rasjonelle jordstykker. All jordarbeiding, sprøyting, innhøsting m.m. vil ta vesentlig mer tid, særlig i potetproduksjonen. Mer traktorkjøring, mer snuing og pakking av jorda. Overlapping ved gjødsling og sprøyting vil gi overdosering, høyere kostnader og uheldig for miljøet.

Ikke minst vanning av arealet blir vesentlig mer komplisert pga formen og en jernbane å ta hensyn til.

Tilgjengeligheten vil bli vesentlig mer tidkrevende med et jordstykke på hver side av sporet, avhengig av hvor en overgang bygges. Særlig i potetproduksjonen med mange arbeidsoperasjoner og store volum. Nødvendige overganger her vil bli ruvende byggverk siden sporet i dette området ligger høyt i terrenget og vil kreve en meget høy bro.

Det vi ser av Stålaker øst traseen generelt er at den i stor grad skjærer jordstykkene diagonalt og gjør utnyttelsen og effektiviteten vesentlig dårligere, til dels ubrukeliggjør noen arealer. Noe som også medfører at et beregnet medgått areal til traseen i virkeligheten blir større.

Ser at kvaliteten på den dyrka marka i hele Stålakerkorridoren er vurdert til nest høyeste nivå, mens for eksempel Vervingenkorridoren er vurdert på høyeste nivå. Mine lokalkunnskaper her sier at det alt vesentlige av dyrka marka i Stålakerkorridoren er av topp kvalitet, så den vurderinga mener jeg er feil.

Ved eventuell utbygging forutsetter jeg at dreneringen av jordet, relativt nylig drenert, blir satt tilbake til nåværende stand. Det samme med hydranter og vannledninger til vanningsanlegg.

Mvh

Stein Martinsen

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Larvik kommune

Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236 Larvik, 15.03.2019

Høringsuttalelse kommunedelplan med konsekvensutredning Stokke - Larvik

Stålåkerkorridor øst og vest:

Naturmangfold:

Dyreliv og rødlistearter ser ikke ut til å nevnes. Dette må kartlegges:

Området langs Vittersøbekken har hekkende vipper, og myrene og de lavestliggende jordene der sporet er planlagt er landingsplass for mange trekkfugler. Vittersøtjønna, Lilletjønna med myrer, sumpskog, inkludert Vittersøbekken hører sammen. Det er stor aktivitet av rådyrtrekk på tvers av planlagt spor, og også elgtrekk som klart vil bli berørt.

Kulturmiljø.

Vi kan ikke se at hverken Stålåker Øst eller Vest har tatt tilstrekkelig hensyn til landskapet.

Rapporten: «Skinner og Minner, Modernisering av Vestfoldbanen, 1993» vurderer landskapet rundt

Vittersøbekken som svært verdifullt. Dette kommer ikke fram i høringsdokumentet. De skriver, (om traseforslagene den gang, - som ikke er identiske med i dag, men som gikk i det samme landskapet):

«Gårdene ligger i en stor åkerholme, flatt og åpent, ikke utsatt for planering. -- Traseforslagene deler området i to på en svært uheldig måte.--- Området henger sammen både historisk og visuelt. -- Skjærer området i to på tvers av naturgitt og kulturgitte strukturer i landskapet.»

Landbruk Stålåker Vest:

Viser til utfyllende forklaring fra Vittersøbekken Grøftelag, der mange viktige forhold belyses godt og det påpekes store mangler ved utredningen av Stålåker Øst. Vi vil fremholde at det meste av disse forholdene helt klart også gjelder Stålåker Vest. Dette gjelder de store ulemperne ved at jernbanen deler alle jorder diagonalt, med miljømessige og næringsmessige store konsekvenser på sikt.

I tillegg vil Stålåker vest berøre fruktbar jord på Lijordet med optimal helling mot Øst Sør-Øst, tidligere frukthage, for tiden brukt til jordbær. Ser ikke at jorda her er anmerket som verdifull i høringen.

Kulturminner.

Kongeveien på tvers mellom Kjær og Vittersø er ikke nevnt så vidt vi kan se.

Vederlag for bygninger og areal avgitt til bane, og vederlag for ulempe.

Vi synes den nye jernbanen er bra. Dette kommer mange til gode nå, og i lange tider. Det har imidlertid kommet fram grelle eksempler på Bane Nor sin knallharde linje mot de som prøver å få igjen verdien de mister. Det er EN STOR FEIL at enkeltpersoner skal lide for dette som kommer hele samfunnet (ja hele kloden) til nytte.

A: Ulemper påført næring, for eksempel landbruk, må kompenseres fullt ut.

NB: Verdi på eiendom (som ikke innløses) som synker, må kompenseres fullt ut. De enkeltpersoner som må ofre noe for jernbanen, må få det igjen. Mange berørte husstander langs den nye linjen får milliontap, og vil heller ikke ha råd til å selge og etablere seg på nytt fordi verdien på boligen deres har sunket drastisk. Dette er ingen verdig framgangsmåte.

Aud-Mari og Odd Ivar Langegard
Håkestadveien 318, Lijordet, 3280 Tjodalyng

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Aud-Mari og Odd Ivar Langegard
Lijordet, Håkestadveien 318, 3280 Tjodalyng
E-post: odd.ivar.langegard@gmail.com

SAKS-ID: 18/18573

**UTTALELSE TIL KOMMUNEDELPLAN MED KONSEKVENSTREDNING FOR NYTT
DOBBELTSPOK FOR JERNBANEN PÅ STREKNINGEN STOKKE - LARVIK**

Jeg er eier av Gårdsbakken 23A i Bøkeli som ligger rett ovenfor eksisterende jernbanetrasé og bru over Farriselva. Jeg har ingen kommentarer til de alternative traseene som kalles Vervingenkorridoren eller Stålakerkorridoren frem til Byskogen. Ingen av disse alternativene berører Sameiet i Gårdsbakken 19-23 og er derfor heller ikke relevant å ha en mening om.

Det er imidlertid gode grunner til å ta stilling til den videre fremføringen og alternativene for plassering av det nye stasjonsområdet i Kongegatakorridoren eller Indre-Havn-korridoren. Undertegnende har for liten kunnskap om alle konsekvenser av alternativene: økonomiske, geologiske, trafikale, sosiale, demografiske eller annet til å innta et bastant standpunkt.

Jeg har imidlertid en mening om de byplanmessige konsekvensene av de to alternativene.

Indre Havn-korridoren synes ikke å ha tilstrekkelig ønskede konsekvenser for byen Larvik. I det korte løp synes det å være billigere siden traseen krever kortere tunnel under enklere geologiske forhold og traseen medfører riving av færre hus. Særlig hus som ligger i det tradisjonelle sentrum. Det negative med alternativet ligger i barrierevirkningen stasjonen både har og får med nåværende plassering. Det er allerede en fysisk barriere når den ligger på bakkenivå og det blir en visuell barriere desom det heves opp over bakken. Forslaget tar forholdsmessig mye areal i et område som heller burde få en moderne utvikling til glede for alle ved å åpne byen mot havnen og fjorden. Dessuten er traseen 210 meter lenger som gir økt energiforbruk og toget vil bruke 6 sekunder lenger tid per tog. Dette har jeg beregnet til 50 timer per passasjer og år eller 1000 timer per år dersom det sitter gjennomsnittlig 20 passasjerer på toget. Med flere passasjerer og over mange år koster dette naturligvis enormt mye mer både i tid og penger. Det vil heller ikke være gunstig ved dette trasévalget og legge inn tre ekstra kurver for hurtigtog selv om det er i et stasjonsområde. Jeg viser til en video på nettet over et ekspresstog "accident of Santiago de Compostela" i Spania den 24.07.2013.

Kongegatakorridoren frigjør arealer i havneområdet til fantastisk byutvikling som kan gi fjorden tilbake til byen. På 1880-tallet ble jernbanen av mange kritisert for å ha ødelagt Larvik der den sprengte seg inn mellom byen og vannet. Dessuten blir Kongegatakorridoren både kortere og raskere selv om den blir dyrere. De husene som må rives i sentrum, vil også skape mulighet for en fornyet byutvikling i sentrum som Larvik trenger. Kanskje må noen hus ofres for et løft for Larvik. Hvem savner gamle Ålesund fra før brannen i 1904? Dersom man i tillegg kunne skyve stasjonen litt eller helt inn i tunnelen, kunne man etablere en fjellstasjon med heistilgang rett fra Larvik sentrum og torg til en spennende ny fjellstasjon. Dersom man senker banelegemet litt, kan man kanskje la være å rive så mange hus både over tunnelen og ved utgangen av tunnelen mot Farriselva.

Denne uttalelesen er levert av Peter Sollie, Gårdsbakken 23A, 3256 Larvik

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Hei,

vi mener at alle 4 forslag for stasjon i Larvik har sine store ulemper. Det beste hadde vært å plassere stasjonen litt utenfor sentrum, for eksempel på Bergeløkka i Larvik. Byen er ikke så stor, så det likevel blir som i sentrum.

Om man skal velge et forslag, så er forslaget Indre Havn Høy best. Ved å plassere stasjon og jernbane i Kongegata ødelegger man den historiske Larviks sentrum. Mange beboere må flytte ut midlertidig eller permanent . Det blir vanskelig å skaffe seg boliger i Larvik for tilsvarende pris, både ved kjøp og leie. Det er stor sannsynlighet for at folk skal finne bosted i en annen by og det er vanskelig å tro at de kommer tilbake senere. Spesielt gjelder det unge familier med skolebarn. Dette kan medføre store konsekvenser i fremtiden. Det blir trist å se en ødelagt by i en relativt lang periode. Nabomiljø som er etablert over mange år er ikke så lett å bygge opp igjen. Mennesker er en viktig ressurs i en by og kommune, like viktig som de historiske bygningene.

Med vennlig hilsen

Rita Tiskeviciene og Algis Tiskevicius

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998778&y=6560083.53041283&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Rita Tiskeviciene

Solliveien 5, 3292 Stavern

E-post: ritatisk2002@yahoo.no

Høringsuttalelse til arkivsak 18/18573.

Larvik Kommune har bedt om innbyggernes mening om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik.

Roller:

Grunnleggende for en god avgjørelse og en fremtidsrettet stasjonplassering er at Larviks politikere har klart for seg sin egen og Bane NORs roller, og erkjenner at de kan ha vidt forskjellige mål.

Bane NOR har som første prioritet å bygge en billigst mulig jernbaneløsning, som samtidig tilfredsstiller deres forståelse av oppdragsgiverens (Staten) føringer for sentrumsnær beliggenhet.

Larvik Kommunes første prioritet derimot, må være å skaffe en best mulig løsning for byen i et langt, fremtidsrettet perspektiv, minst 100 år. Dette er høyst sannsynlig ikke sammenfallende med Bane NORs ønske om en billigst mulig løsning.

Men i mitt hode er en noe dyrere løsning vel verdt å vurdere i et 100-års perspektiv.

Indre Havn:

Indre Havn er Bane NORs foretrukne valg, basert på pris, pris og en mengde diskuterbare forutsetninger.

Ny stasjon i Indre Havn vil true byens kulturskatter Herregården og Tollerodden, og bli en massiv barriere av en betongkonstruksjon mellom byen og fjorden. Larviks kanskje fineste kvalitet; ubrutt nærhet til fjorden, vil bli knust. En varslet langtidskatastrofe.

Kongegata,:

Bane NOR kan akseptere Kongegata som stasjonsalternativ. Dette er midt i byen og det vil bevare fjordbyen. Det vil sannsynligvis bli en etappevis byggeprosjekt noen år. Flere bygg må rives, folk må flytte. En stor kostnad på mange plan, men det kan åpne for en revitalisering av sentrum, samtidig som sjøfronten reddes og åpnes for fantastiske muligheter.

Og igjen; dette må sees i et langt perspektiv, 5 års bygging kontra kanskje 130 års stasjonsliv. Det er mange generasjoner.

Bergeløkka:

Som indikert tidligere, og senest i et åpent orienteringsmøte på Sanden i mars 2019, opplyser Bane NOR på direkte spørsmål at det teknisk sett er fullt mulig å bygge stasjonen på Bergeløkka og forsere den nye trafikkmaskinen som bygges på Farriseidet. Videre østover kan traseen ligge dypt i kanten av Bøskeslogen/ E18/ området gamle E18.

Alternativt kan banen legges på bro over hele trafikkmaskinen og kombineres med en høyere stasjonsløsning.

Den soleklare gevinsten er at knapt et hus må rives, stasjonen er fortsatt sentrumsnær (kanskje 6 minutter å gå), byen graves ikke opp, samtidig som parkering, og kollektivtransport kan samlokaliseres.

Løsningen vil trolig bli dyrere rent anleggsmessig, men i det lange perspektivet denne utbyggingen må sees, må dette være for overkommelige endringer å regne.

Parkering/ kollektivknutepunkt:

Bergeløkka vil ligge rett ved av/påkjøring til E18, og vil dermed være veldig gunstig for videre kollektivforbindelser (ekspressbusser stopper knapt i Larvik lenger). Med et parkeringsanlegg i tillegg, vil de kanskje 30.000 innbyggerne i kommunen, som bor lenger unna det urbane Larvik, også kunne få praktisk tilkomst og parkeringsmulighet ved stasjonen.

For de 2 andre løsningene vil det måtte jobbes hardere for å få til parkering (BaneNor, slik jeg forstår det, sier at dette er et kommunalt anliggende), og de har begge ulempen at bilene må mere inn i selve byen.

Alternativt;

med stasjonsplassering i Kongegata kan det bygges et parkeringsanlegg/ kollektivpunkt på Bergeløkka med de nevnte fordeler dette har, og det kan etableres en moderne gangvei/ bytrikk e.l den korte avstanden mellom Kongegata og Bergeløkka.

Fortettingssyndromet:

Jeg har ofte hørt argumentet; vi kan like gjerne bygge en høy betongbro/barriere i Indre havn fordi politikerne kommer likevel til å vedta nedbygging av området mot fjorden, slik de har tillatt betongblokker fra Farris Bad til Tollboden, og fra Tollerodden til Revet.

Dette er kort og godt historie. Denne saken dreier seg om framtiden. Jeg nekter å være med på at gårsdagens «feil» fører til flere blokker. Det er Larvik Kommunes politikere som skal bestemme over Indre Havn. Jeg forsvarer enhver utbyggers ubendige higen etter å bygge ut, det er hans levebrød. Men jeg tror og håper vi har et politisk system som er i stand til å følge egne planer, stå for dem, og si NEI, beklager; for Larviks sjøfront har vi en helhetsplan for sjøtilgang, lave hus, friområder, fri horisont, småbåthavn etc, noe for alle fremtidige Larviksborgere de neste 130 år. Det kan ikke være noen tvil om at Larviks potensielt fabelaktige sjøfront bare vil bli mere og mere verdsatt i tidene som kommer.

Sporet videre:

Sett en strek over Indre Havn-forslaget. Krev at Bane NOR må utrede stasjonsalternativet på Bergeløkka, slik at vi får de to reelle alternativer å vurdere, slik Bane Nor faktisk er pålagt.

Bli enige, og gå for stasjonsplassering på Bergeløkka, med Kongegata som en god reserve. La oss ikke skremme av en fordekt trussel om at dette kan bli en såkalt omkamp og at Bane NOR/ staten eventuelt kan peke på Indre Havn igjen med begrunnelse manglende enighet.

Jeg har tro på at vi alle er selvstendige Larviksborgere, som evner å se det beste for Larvik i et langt perspektiv.

Larvik, 15. mars 2019, Ole Engen.

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Hei, Larvik!

Både Kongegata og Indre Havn er svært dårlige løsninger for byen. Kommunen må ikke gjøre knefall for Bane NOR, men tvert imot kreve at Bergeløkka utredes skikkelig.

Bergeløkka er minst inngripende, formodentlig billigere, og er sentrumsnær nok i massevis.

Mvh

Atle Kjelsrud

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998777&y=6560102.60001761&zoom=11>

Oppgitt brukerinformasjon:

Atle Kjelsrud

Løveåsen 119, 3280 Tjodalyng

E-post: kjels@altiboxmail.no

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

I media her det fremkommet at Riksantikvaren har uttalt seg i forhold til eventuelle konsekvenser av utbyggingen for Herregården og fremmet sin uttalelse med dette som utgangspunkt. Jeg forutsetter av Riksarkivaren har gjort tilsvarende vurderinger for øvrig potensielt berørt historisk bebyggelse, som den gamle bebyggelsen rundt torget knyttet til alternativet i Kongegata. Her er det etter hva jeg forstår bebyggelse med historie tilbake til 1700-tallet, som mange vil hevde også utgjør en vesentlig del av Larvik's identitet og som står i fare for å måtte rives dersom dette alternativet velges. Hvordan stiller Riksantikvaren seg til dette alternativet og riving av denne delen av sentrumsbebyggelsen (Felumb, Odberggården osv)? Dersom slik vurdering ikke er gjort forutsettes det at dette gjennomføres før beslutningsgrunnlaget kan anses for komplett.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998775&y=6560112.13482&zoom=12>

Oppgitt brukerinformasjon:

Terje Vidar Harangen

Torget 2B, 3256 Larvik

E-post: terje.harangen@mac.com

Fra: Halvor Skaara <halvorsk@online.no>
Sendt: fredag 15. mars 2019 22.32
Til: Postmottak_Larvik_kommune
Emne: Arkivsaks id : 18/18573

Kategorier: Rød kategori

Høringsuttalelse vedr. jernbaneutbygging:

Vi er en familie på 4 som bor på gården Vestre Skaara i Lindhjemveien 283 på Tjodalyng.

Gnr.1052 Bnr.1og 3

Familien er : Halvor Skaara 47år

Jacqueline Cristina Costa Skaara 41 år

Martin Aron Costa Skaara 9år

Kristian Costa Skaara 8år

Litt om oss:

Vi bor her på Skaara som er mitt (Halvor) barndomshjem.

Gården er en slektsgård ,og jeg er 3. generasjon som driver gården nå.

Her vokser i dag mine barn opp i gode og trygge omgivelser tett på naturen.

Nedenfor listes opp momenter som vil bli utfordrende for oss ved en eventuell utbygging, og spesielt hvis Stålaker Øst ,men også Stålaker Vest, blir valgt:

1. Jordressurser:

Vi har gården og dens resurser som en vesentlig del av vår inntekt. Jeg er utdannet ved Gjennestad Gartnerskole innen plantedyrking (gartner).

I tillegg til egen jord leier vi jord av flere gårder i nærområdene.

Ved en utbygging av Stålaker korridoren vil vi miste deler av jorda vår, med ett bortfall av inntekt som resultat. Jorda her på Skaara er meget dyrkingssikker, og det er også jorda på Kjær som jeg leier. Dette kan dere lese om i uttalelse innsendt fra Harald Haakestad. Jeg leier også jord som ligger inne i Verningen korridoren. Jorda der er mye mer tørkeutsatt og ikke av samme gode kvalitet. Her må det dyrkes rug som er eneste kornart som overlever tørkesommere i den karrige jorda. Rug er ikke en etterspurt kornart i det norske kornmarkedet.

Jeg leier også Jord på Furustad (Stange-gården), og også jord ned mot Istre elva som vil bli berørt ved en Stålakerutbygging, så jeg vil påstå jeg er godt kjent med jorda i hele utbyggningsområdet for begge korridorer. Bane Nors vurdering av jordkvaliteten som dårligere på Stålakerkorridoren enn Verningen korridoren er DIREKTE FEIL! og dette kan bekreftes av flere bønder her i området. Dette vet vi bedre enn Bane Nor!

Utbyggingen av banen og en nødvendig omlegging av veien vil dele opp jordene mine i småbiter, og vil gi en veldig urasjonell drift.

Jeg er også skeptisk til hva som vil skje med jord som vil bli båndlagt i utbyggingen. Jord som blir kjørt på i fuktig tilstand blir ødelagt for MANGE ÅR framover. Arealer til anleggsveier som blir tilbakeført til dyrking etter at anleggsarbeidene er ferdige, vil aldri bli de samme igjen m.h.t. jordkvalitet. Jordpakking i dybden er nærmest som permanente å regne.

2. Bygninger og boforhold:

Gårdens huser vil ved en utbygging av Stålaker Øst antagelig måtte rives. Bolighuset vårt er, etter min mening, ett flott gammelt Sveitserhus oppført i 1927. Jeg er også utdannet tømrer/byggmester, med stor interesse for gamle hus. Mitt eget hus har jeg restaurert etter 100 % antikvariske prinsipper. Huset har flotte gråsteinsmurer i Larvikitt. Vinduer er restaurert (ikke byttet ut!) med originale håndlagede glass, nye vinduer er vinduer som er godkjent av riksantikvaren. Innvendig er originale paneler, listverk og maling beholdt urørt i noen rom. Veggene mot øst er utvendig helt original fra 1927. Huset er i det hele tatt ett av de aller best original-bevarte Sveitserhusene i kommunen vår.

Hvis bolighuset vårt ikke må rives, frykter vi for støy til alle døgnets tider fra tog som dunderer forbi i høy fart. Vi frykter også at byggeperioden kan bli svært krevende med støy og diverse ulemper med anleggstrafikk tett innpå tunet med små barn. Minstemann her i huset er langt over gjennomsnittet nysgjerrig og kreativ til å finne ut av ting, så vi er veldig bekymret. Huset vil bli liggende inneklemt mellom bane og vei, og dagens boverdi vil bli kraftig redusert.

Vi er også spent på alle ulemper som vi kanskje ikke vil få noen kompensasjon for. Verdien på gården vil bli redusert ved ett eventuelt salg på det åpne markedet.

Gårdens driftsbygning er fra 1980 og godt tilpasset dagens drift.

3. Som eier og forpakter langs Vittersø-bekken vil jeg henvise til utførlig innsendt uttalelse fra Vittersø-bekkens Grøftelag, innsendt av Paul Edvard Vittersø.

Her påpeker vi flere ting, bl.a. ting vi mener er nærmest gjort i spekulativ vridning i disfavør for å velge Verningen korridoren.

Det er gjort direkte feil m.h.t. høyder og kryssing av vittersøbekken som vil fordyre stålakerkorridoren. Banen må løftes, eller så må bekken senkes.

Hvordan kan det ha seg at det går 25 flere hus på Verningen korridoren enn på Stålaker?

De er i hvert fall ikke på strekningen fra Furustad til Lågen. Og hvorfor brukes ikke den samme traseen ut fra Sandefjord stasjon og fram til Furustad? Det er jo først ved Furustad at traseene skiller og endrer retning. Dette er tendensiøst

Oppsummert:

Jeg mener kalkylene som legges til grunn for å velge Stålaker korridoren framfor Verningen korridoren ikke er riktige. Dette fordi de Bane Nor har gjort flere direkte feil i deres beregningsgrunnlag som påpekt ovenfor.

Innsendt av:

Halvor Skaara, Jacqueline Cristina Costa Skaara, Martin Aron Costa Skaara og Kristian Costa Skaara

Tilbakemelding på plan 201825, arkivsaksnummer 2018/18573

Vi er seksjonseier i Storgata 17, et bygg med 14 leiligheter.

Hvis løsning faller på Kongegata, ønsker vi å påpeke at vårt bygg kommer veldig nærme den nye stasjonsbygningen med økt persontrafikk og støy, og påpeker at dette må tas med i vurderingen om det er hensiktsmessig å la dette bygget ligge som eneste bebodde hus i dette området mellom stasjonen og storgata. Hvis valget faller på Kongegata ønsker vi en dialog rundt dette før endelig beslutning tas om bygget skal beholdes eller kjøpes ut. Ønsker videre å påpeke at jeg ikke tror det er positivt for Larvik å legge stasjonen i Kongegata med all den graving/riving det vil medføre, ei heller den høye løsningen i indre havn. Tror det ville vært langt mer transportøkonomisk å legge jernbanen parallellt med E18 for kortest mulig reisetid, mange parkeringsmuligheter oppe ved Farriseidet, og en stasjon der oppe med shuttlebuss til sentrum.

Link til plan i kart:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?planid=201825>

Link til brukerens kartutsnitt:

<https://tema.webatlas.no:443/larvik/Planinnsyn?x=219014.586998778&y=6560083.53041282&zoom=10>

Oppgitt brukerinformasjon:

Øystein Larsen

Gonveien 48, 3260 Larvik

E-post: Oysteiin.larsen@eltek.com

postmottak@larvik.kommune.no

id 18/18573

Høring – Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbelt spor Stokke – Larvik.

Elveveien/Lågen:

Her skal jernbanestasjonen ligge!

Tor Bjørvik og jeg har tillatt oss å løsne på jerngrepet til BaneNor og/eventuelt Stortinget. – Og i den sammenheng vet vi at vi har mange med oss, og politikere som Per Manvik og FrP. - BaneNor og/eventuelt Stortinget vil jo, nær sagt for enhver pris, legge jernbanestasjonen i Larvik sentrum, og det uten forbehold. BaneNor har primært valgt Indre Havn og alternativt Kongegata. Med det som resultat at over 220 boenheter og mange forretningsgårder i byen vil bli revet i forbindelse med Kongegata-alternativet. Også Indre Havn-alternativet fører til svært uheldige resultater, etter vår mening.

For å ivareta utviklingen av byen Larvik på best mulig måte, mener vi at det er helt nødvendig å ta hensyn til de spesielle topografiske og naturgitte forhold. Selv med globale klimaproblemer, ønsket om fortetning i sentrum og endring av kommunikasjonen. Det er bare å fastslå at landskapet på sørsiden av Bøkeskogen og ned mot Havna er en flaskehals som stadig blir smalere jo nærmere en kommer Hammerdalen og Farriseidet. I tillegg har vi de ekstreme grunnforholdene med moréne, kvikkleire og lagdelinger med kompakte masse, dessuten avrenning under jorda.

Det er klart at i det BaneNor bestemmer seg for et punkt/en plass for jernbanestasjonen (Indre Havn eventuelt Kongegata) som ligger i denne flaskehalsen, så har BaneNor allerede i utgangspunktet låst trasévalget fullstendig gjennom byen.

Ved å løsne på det krampaktige kravet om sentrumsnær jernbanestasjon, vil vi stå mye friere med hensyn til plasseringen av traséen sør for Bøkeskogen, idet vi hele tida sikter oss inn på hullet i Martineåsen. Dermed kan fagekspertisen/BaneNor så å si «finkjemme» området og bestemme hvor grunnforholdene er optimale. Da kan man også på en helt annen måte ta hensyn til eksisterende bebyggelse. Jo nærmere opp mot Øvre Bøkeligate det er forsvarlig å gå i forhold til Bøkeskogen og Farriskilen, desto dypere i terrenget vil man kunne legge en tunnel og den dobbeltsporede traséen i forhold til koten for hullet Martineåsen. Og da vil heller ikke bebyggelsen bli berørt.

For å spesifisere vårt forslag mer i detalj: I vår kartskisse kommer jernbanesporet ut i dagen like ved Gårdsbakken ved Trudvang og knytter seg til den planlagte brua over Farriselva (Kongegata-alternativet). Brua ligger på kote 23m.

Tar vi for oss en jernbanetrasé i tunnel under Nedre Bøkeligate som stort sett ligger på kote 35m, får vi følgende regnestykke med hensyn til koten på skinnegangen i tunellen:

$35\text{m} - 23\text{m} = 12\text{m} + 17$ promille stigningsgrad til brua som har en avstand på ca. 500m fra Nedre Bøkeligate ved krysset til Fjellgata, så blir det $8,5\text{m} = 20,5\text{m}$. altså god margin under gata for tunell. Uten å rive hus.

Tar vi for oss en jernbanetrasé i tunnel under Øvre Bøkeligate som stort sett ligger på kote 45m, får vi følgende regnestykke med hensyn til koten på skinnegangen i tunellen:

$45\text{m} - 23\text{m} = 22\text{m} + 17$ promille stigningsgrad til brua som har en avstand på ca. 500m fra Øvre

Bøkeligate, ved krysset til Fjellgata, så blir det $8,5\text{m} = 30,5\text{m}$. altså god margin under gata for tunell. Uten å rive hus.

Med disse gode marginene er det klart at man også kan legge en underjordisk tunell noe lengre ned i Bøkelia mot Kongegata uten å rive hus.

Jernbanetraséen som er tegnet i retning Elveveien, vil passere Dr. Holms vei ved krysset til Sophus Bugges vei og videre nordøstover i en slak kurve. Terrenget langs denne traséen fra Bøkelia til Elveveien har så å si overalt en kote over 40m eller mer opp til 80m.

Jernbanestasjonen som på kartskissen er lagt litt nord for Tagtvedtbakken må ligge på følgende kote: Koten på Elveveien pluss avstand opp til jernbanesporet/stasjonen: $5\text{m} + 8\text{m} = 13\text{m}$. Dette er altså koten for jernbanestasjonen.

Dette tilsier at jernbanesporet mellom Bøkelia, kote $30,5\text{m}/20,5\text{m}$, og jernbanestasjonen, kote 13m, slik som traséen er tegnet, ligger i tunell godt under overflaten på ca. kote 40m.

Snittkote for jernbanesporet i tunell i Bøkelia ($30,5\text{m} + 20,5\text{m}$) : $2 = 25,5\text{m}$ og kote 13m for jernbanestasjonen. Med snitthøyde på terrenget på 40m, vil jernbanesporet i tunellen altså hele veien ligge mellom 14,5m og 27m under bakkenivå.

Når man deretter bestemmer seg for et passende sted ved Elveveien/Lågen i forhold til dette trasévalget, kan jernbanestasjonen delvis legges i dagen (perrongen for passasjer), delvis inn i terrenget/ i fjell og eventuelt ut mot brua over Lågen, og selvfølgelig i en nødvendig høyde over Elveveien. I dette området bør det være et godt «slingringsmonn» i nord/syd-retning mellom Tagtvedtbakken og Kråkelunden ved Findus, før den endelige avgjørelsen tas om plasseringen. Deretter legges jernbanesporene i bru over Lågen og kobles til Verningen-korridoren nord for Heggedal Industripark, i retning Sandefjord. Jernbanestasjonen som ligger ved Elveveien knyttes også til en firefelts Ringvei; Elveveien – Tjøllingveien/Storgata – Farriseidet og E18.

Sporet fra Larvik Havn legges i en halvsirkel og kobles inn på Inter-City-spolet litt vest for krysset Greveveien – Sveinsgate godt under jorda. Sporet går inn i tunell nordnordvest for Thor Heyerdahl videregående skole.

Våre argumenter om fordelene med jernbanestasjon ved Elveveien/Lågen er følgende:

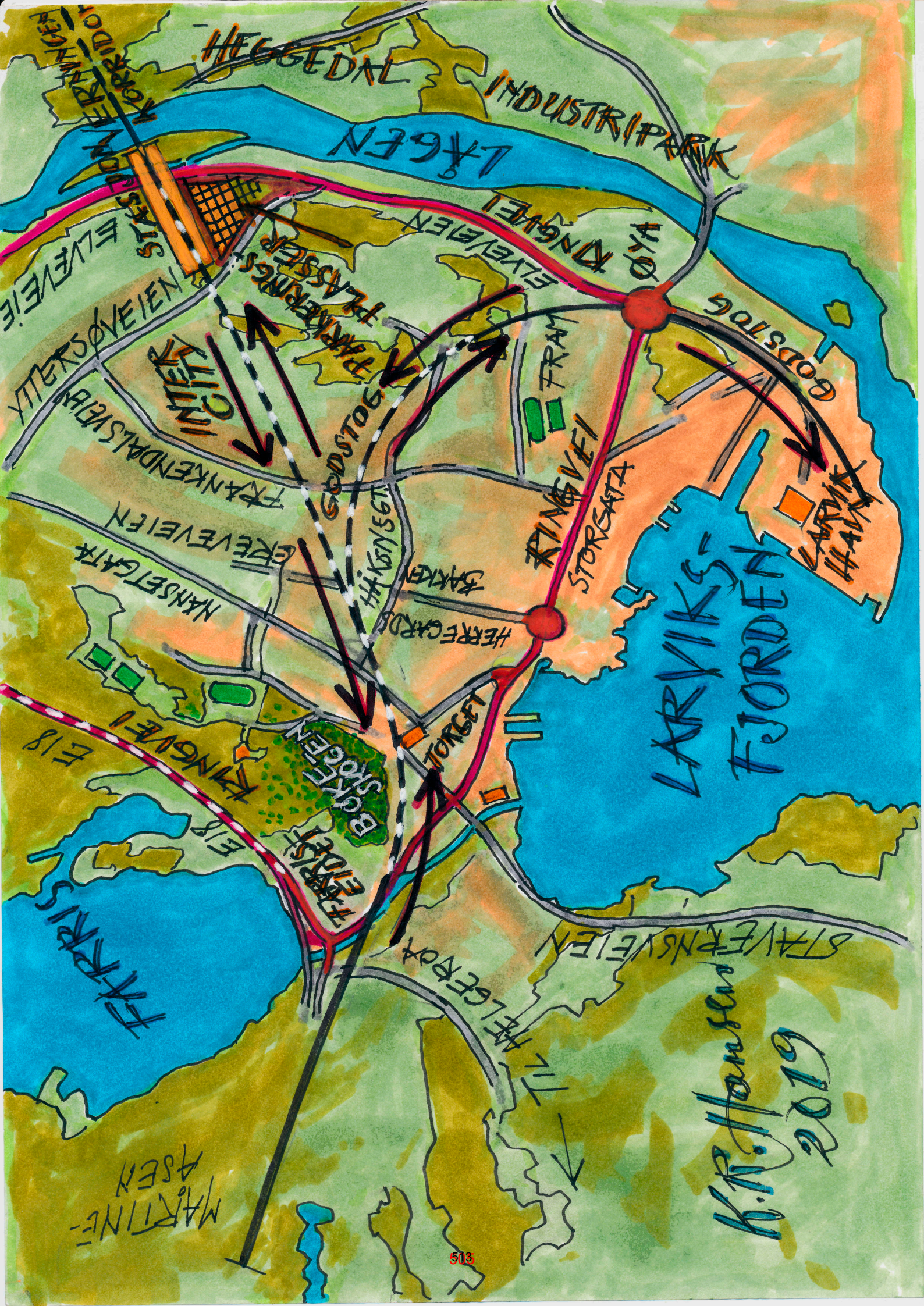
1. **Adkomst:** Enkel og god adkomst for alle, busser og biler, i Larvik kommune på alt slags føre.
2. **Trafikkterminal:** God plass for en trafikkterminal, uten å rive store bygningsmasser. Trafikkterminalen kan bygges eventuelt inn i terrenget/ i fjell.
3. **Parkeringsarealer:** Store parkeringsarealer, uten å rive hus. Store parkeringsarealer kan bygges eventuell inni terrenget/ i fjell.
4. **Ringvei:** 4-felts Ringvei rundt bykjernen; Elveveien – Tjøllingveien/Storgata – Farriseidet og E18 som knyttes til jernbanestasjonen ved Elveveien/Lågen. Med store rundkjøringer ved Øyakrysset og ved Herregården, utvidet trafikkryss og trafikkavvikling ved Thaulowsvingen og bedre avkjøring til Stavern, jernbanebrua fjernes! Et trafikkgrunnlag som tilsier høy frekvens. Fra Ringveien vil det dessuten være lett å ta seg inn til sentrum.
5. **Jernbanebrua ved avkjøringen til Stavern fjernes.**
6. **Riktig kjøreretning:** Stasjonen ligger i riktig retning fra sentrum, dvs. i retning Tønsberg – Drammen - Oslo. Vi vil tro at 80 - 90% av de reisende skal i denne retningen. - (Hvis stasjonen blir lagt i Kongegata, Indre Havn eller på Bergeløkka, vil alle som bor i Tjølling og østre del av Hedrum, bruke Sandefjord stasjon som vil komme nær Sandefjord videregående skole, og bare 5 - 10 minutter fra grensa mot Larvik.)

7. **Pendlere og arbeidsplasser:** Med tanke på pendlere til Larvik, vil en stasjon ved Elveveien/Lågen trolig ha minst like mange arbeidsplasser i sitt nærområde som en stasjon i sentrum.
8. **Unngår riving:** En unngår å rive et stort antall hus i sentrum eller langs traséen i forbindelse med Indre Havn. (Et dobbeltspor krever mye plass.)
9. **Godstransport med jernbanetog:** Et jernbanespor for godstransport fra Larvik Havn via et nytt Øya-kryss vil kunne knyttes til jernbanetraséen etter jernbanestasjonen ved Elveveien/Lågen, Inter-City-traséen, som altså legges i tunnel gjennom øvre del av Larvik sentrum. Denne løsningen er selvfølgelig bare mulig hvis Inter-City og godstransport kan benytte det samme sporet.
10. **NB! Jernbanesporet gjennom Torstrand kan dermed fjernes!**
11. **Heggedal industriområde spares.**
12. **Naturressurser spares:** Natur, skog, jord og steinressurser i Tjølling vil i større grad kunne spares.
13. **Økonomiske besparelser:** Dette kan gi besparinger i milliardklassen.

P.S.: Det må være mulig å utvikle og modernisere byen Larvik, uavhengig av en jernbanestasjon i sentrum, og uavhengig av hva BaneNor måtte mene og gjøre. Kompetente by- og arealplanleggere og lokalpolitikere med integritet og framtidsvyer, burde sammen kunne løse dette til fellesskapets beste i Larvik kommune. Ved f.eks. å flytte Torget nærmere Bøkkerfjellet. Vårt forslag om å legge jernbanestasjonen litt utenfor sentrum, ved Elveveien/Lågen, kan da ikke gå på akkord med hensynet til Klimaendringene og Global oppvarming!

Kjell Ronald Hansen

Tor Bjørvik



HEGGEDAL
INDUSTRI PARK
LÅGEN

ØYA
RINGVEI
STORSØTA
GODSTOG
ELVEVEIEN
PARKERINGS-
PLASSER
ELVEVEI
NÆVAEN
STORSØVEIEN
FRAM
GODSTOG

FRANKENDALSVEIEN
NANSETGATA
EREVEVEIEN
HÅKONSGT.
BARKEN
HERREGARDS
RINGVEI
STORSØTA
LARVIKS-
FJORDEN
HÅRVIK
HÅRVIK

STAVFKNSEVEIEN
TIL HELGERØK
TORGET
BARKEN
SKOLEN
KINGVEI
EIS
EIS
FRARIS

MARTINE-
ASEN
K.R. Hansen
2019

postmottak@larvik.kommune.no

id 18/18573

Høring – Kommunedelplan med konsekvensutredning for dobbelt spor Stokke – Larvik.

Elveveien/Lågen:

Her skal jernbanestasjonen ligge!

Tor Bjørvik og jeg har tillatt oss å løsne på jerngrepet til BaneNor og/eventuelt Stortinget. – Og i den sammenheng vet vi at vi har mange med oss, og politikere som Per Manvik og FrP. - BaneNor og/eventuelt Stortinget vil jo, nær sagt for enhver pris, legge jernbanestasjonen i Larvik sentrum, og det uten forbehold. BaneNor har primært valgt Indre Havn og alternativt Kongegata. Med det som resultat at over 220 boenheter og mange forretningsgårder i byen vil bli revet i forbindelse med Kongegata-alternativet. Også Indre Havn-alternativet fører til svært uheldige resultater, etter vår mening.

For å ivareta utviklingen av byen Larvik på best mulig måte, mener vi at det er helt nødvendig å ta hensyn til de spesielle topografiske og naturgitte forhold. Selv med globale klimaproblemer, ønsket om fortetning i sentrum og endring av kommunikasjonen. Det er bare å fastslå at landskapet på sørsiden av Bøkeskogen og ned mot Havna er en flaskehals som stadig blir smalere jo nærmere en kommer Hammerdalen og Farriseidet. I tillegg har vi de ekstreme grunnforholdene med moréne, kvikkleire og lagdelinger med kompakte masse, dessuten avrenning under jorda.

Det er klart at i det BaneNor bestemmer seg for et punkt/en plass for jernbanestasjonen (Indre Havn eventuelt Kongegata) som ligger i denne flaskehalsen, så har BaneNor allerede i utgangspunktet låst trasévalget fullstendig gjennom byen.

Ved å løsne på det krampaktige kravet om sentrumsnær jernbanestasjon, vil vi stå mye friere med hensyn til plasseringen av traséen sør for Bøkeskogen, idet vi hele tida sikter oss inn på hullet i Martineåsen. Dermed kan fagekspertisen/BaneNor så å si «finkjemme» området og bestemme hvor grunnforholdene er optimale. Da kan man også på en helt annen måte ta hensyn til eksisterende bebyggelse. Jo nærmere opp mot Øvre Bøkeligate det er forsvarlig å gå i forhold til Bøkeskogen og Farriskilen, desto dypere i terrenget vil man kunne legge en tunnel og den dobbeltsporede traséen i forhold til koten for hullet Martineåsen. Og da vil heller ikke bebyggelsen bli berørt. I tilfellet bare i ubetydelig grad.

Når man deretter bestemmer seg for et passende sted ved Elveveien/Lågen i forhold til dette trasévalget, kan jernbanestasjonen delvis legges i dagen (perrongen for passasjer), delvis inn i terrenget/ i fjell og eventuelt ut mot brua over Lågen, og selvfølgelig i en nødvendig høyde over Elveveien. I dette området bør det være et godt «slingringsmonn» i nord/syd-retning mellom Tagtvedtbakken og Kråkelunden ved Findus, før den endelige avgjørelsen tas om plasseringen. Deretter legges jernbanesporene i bru over Lågen og kobles til Vervingen-korridoren nord for Heggedal Industripark, i retning Sandefjord. Jernbanestasjonen som ligger ved Elveveien knyttes også til en firefelts Ringvei; Elveveien – Tjøllingveien/Storgata – Farriseidet og E18.

I det følgende vil vi spesifisere vårt forslag i detalj. Og da legger vi vårt inntegnede trasévalg på kartskissa til grunn. Her kommer jernbanesporet i tunnelen under Bøkelia ut i dagen i terrenget like nordøst for krysset Nedre Bøkeligate/Gårdsbakken, **terrengkote 35m**. Vårt traséforslag krysser Farriselva like ovenfor Mellomdammen der hvor brua for Kongegata-alternativet er lagt. Vårt

bruforslag må muligens vris noe for å tilpasse det den inntegnede traséen under Bøkelia. Kotehøyden for brua er **23m**.

Vårt forslag ifølge kartskisse vil gå i tunell under krysset Nedre Bøkeligate/Øvre Torggate. Her er koten på gateplan **36m**. Videre passerer vårt traséforslag et punkt litt vest for krysset Greveveien/Sveinsgate med terrengkote **50m**. Og forbi et punkt i Frankendalsveien litt sør for Borgejordet, kote **70m**. Til slutt kommer vi fram til jernbanestasjonen ved Elveveien/Tagtvedtbakken. Kotehøyden på Lågen er her **1,5m**.

Jernbanestasjonen som på kartskissen er lagt litt nord for Tagtvedtbakken ved Elveveien, må ligge på følgende kote: Koten på Elveveien, 5m, pluss avstand fra veien opp til jernbanesporet/stasjonen, 8m: $5m + 8m = 13m$. **Koten for jernbanesporet/stasjonen er 13m.**

Kotehøyden på jernbanesporet for strekningen Farriselva – Lågen med kote 13m på jernbanesporet/stasjonen som utgangspunkt:

Brua ved Farriselva: **23m** – Tunellåpning Nedre Bøkeligate/Gårdsbakken: $13m + 16$ promille stigningsgrad (500m strekningen Tunellåpning – Nedre Bøkeligate/Øvre Torggate = 8m): **21m** – Nedre Bøkeligate/Øvre Torggate: **13m** – Greveveien/Sveinsgate: **13m** – Frankendalsveien: **13m** – Elveveien/Lågen jernbanestasjon: **13m**.

Kotehøyden på Terrenget for strekningen Farriselva – Lågen:

Brua ved Farriselva: **23m** – Tunellåpning Nedre Bøkeligate/Gårdsbakken: **35m** – Nedre Bøkeligate/Øvre Torggate: **36m** – Greveveien/Sveinsgate: **50m** – Frankendalsveien: **70m** – Lågen: **1,5m**.

Avstanden mellom terrengkote og skinnegang:

Brua ved Farriselva: **0m** – Tunellåpning Nedre Bøkeligate/Gårdsbakken: $35m - 21m = 14m$ - Nedre Bøkeligate/Øvre Torggate: $36m - 13m = 23m$ – Greveveien/Sveinsgate: $50m - 13m = 37m$ – Frankendalsveien: $57m - 13m = 44m$ – Lågen: **0m**.

Med disse marginene er det klart at man også kan legge en underjordisk tunell noe lengre ned i Bøkelia mot Kongegata uten å rive hus.

Jernbanesporet fra Larvik Havn legges i en halvsirkel og kobles inn på Inter-City-sporet litt vest for krysset Greveveien – Sveinsgate godt under jorda. Koten her er **50m**, og dybden ned til sporet her blir da: $50m - 13m = 37m$. Altså godt under gatenivå. Jernbanesporet fra Larvik Havn går inn i tunell nord-nordvest for Thor Heyerdahl videregående skole.

Våre argumenter om fordelene med jernbanestasjon ved Elveveien/Lågen er følgende:

1. **Adkomst:** Enkel og god adkomst for alle, busser og biler, i Larvik kommune på alt slags føre.
2. **Trafikkterminal:** God plass for en trafikkterminal, uten å rive store bygningsmasser. Trafikkterminalen kan bygges eventuelt inn i terrenget/ i fjell.
3. **Parkeringsarealer:** Store parkeringsarealer, uten å rive hus. Store parkeringsarealer kan bygges eventuell inni terrenget/ i fjell.
4. **Ringvei:** 4-felts Ringvei rundt bykjernen; Elveveien – Tjøllingveien/Storgata – Farriseidet og E18 som knyttes til jernbanestasjonen ved Elveveien/Lågen. Med store rundkjøringer ved Øya-krysset og ved Herregården, utvidet trafikkryss og trafikkavvikling ved Thaulowsvingen og bedre avkjøring til Stavern, jernbanebrua fjernes! Et trafikkgrunnlag som tilsier høy frekvens. Fra Ringveien vil det dessuten være lett å ta seg inn til sentrum. - **NB! Hvis det blir for omfattende med 4-felts vei Tjøllingveien/Storgata/Farriseidet, på grunn av riving av hus**

og andre forhold, så kan man selvfølgelig beholde 2-felts vei, eventuelt utvide veien til 3-felts vei.

5. **Jernbanebrua ved avkjøringen til Stavern fjernes.**
6. **Riktig kjøreretning:** Stasjonen ligger i riktig retning fra sentrum, dvs. i retning Tønsberg – Drammen - Oslo. Vi vil tro at 80 - 90% av de reisende skal i denne retningen. - (Hvis stasjonen blir lagt i Kongegata, Indre Havn eller på Bergeløkka, vil alle som bor i Tjølling og østre del av Hedrum, bruke Sandefjord stasjon som vil komme nær Sandefjord videregående skole, og bare 5 - 10 minutter fra grensa mot Larvik.)
7. **Pendlere og arbeidsplasser:** Med tanke på pendlere til Larvik, vil en stasjon ved Elveveien/Lågen trolig ha minst like mange arbeidsplasser i sitt nærområde som en stasjon i sentrum.
8. **Unngår riving:** En unngår å rive et stort antall hus i sentrum eller langs traséen i forbindelse med Indre Havn. (Et dobbeltspor krever mye plass.)
9. **Godstransport med jernbanetog:** Et jernbanespor for godstransport fra Larvik Havn via et nytt Øya-kryss vil kunne knyttes til jernbanetraséen etter jernbanestasjonen ved Elveveien/Lågen, Inter-City-traséen, som altså legges i tunnel gjennom øvre del av Larvik sentrum. Denne løsningen er selvfølgelig bare mulig hvis Inter-City og godstransport kan benytte det samme sporet.
10. **NB! Jernbanesporet gjennom Torstrand kan dermed fjernes!**
11. **Heggedal industriområde spares.**
12. **Naturressurser spares:** Natur, skog, jord og steinressurser i Tjølling vil i større grad kunne spares.
13. **Dette er helt klart en bedre løsning for Bøkeskogen i forhold til alternativ løsning med Jernbanestasjon på Bergeløkka.** I det forslaget føres dobbeltsporet jernbanetrasé 200m i åpent terreng i høyde med nåværende, gammel viadukt mellom Bøkeskogen og Kilen, - på innsiden av denne nåværende viadukten nedenfor festplassen. Da må også Den lille utsikten fjernes.
14. **Muligheter å bygge ut Bergeløkka med boliger ol. ifølge framlagte/presenterte planer.**
15. **Økonomiske besparelser:** Dette kan gi besparinger i milliardklassen.

P.S.: Det må være mulig å utvikle og modernisere byen Larvik, uavhengig av en jernbanestasjon i sentrum. Kompetente by- og arealplanleggere og lokalpolitikere med integritet og framtidsvyer, burde sammen kunne løse dette til fellesskapets beste i Larvik kommune. Ved f.eks. å flytte Torget nærmere Bøkkerfjellet. Vårt forslag om å legge jernbanestasjonen litt utenfor sentrum, ved Elveveien/Lågen, kan da ikke gå på akkord med hensynet til Klimaendringene og Global oppvarming!

Larvik, 15/3, 17/3 2019

Kjell Ronald Hansen

Tor Bjørvik

Arkivsak 18/18573

Høringsuttalelse til kommunedelplan dobbeltspor Stokke-Larvik

Jeg er eier av eiendommen 1034/3 i Tjølling og jeg driver også jorda på eiendommen 1035/4. Begge Stålakertrasèene krysser disse eiendommene. Denne uttalelsen vil derfor dreie seg om de vurderingene som er gjort rundt Bane Nors grunnlag for anbefaling av Stålaker. Dette er et område jeg kjenner svært godt. Til tross for de enorme mengdene med dokumenter som er utarbeidet, har ikke Bane Nor funnet tid til å kvalitetssikre sine «fakta» med (store) grunneiere. Det overrasker meg siden det utvilsomt ville ha gitt en større presisjon i planarbeidet.

Prissatte konsekvenser

1. I forbindelse med åpen kontordag på Bylab den 15. januar -19, etterlyste jeg beregningene som viste hvorfor Verningen-alternativet var 500 millioner dyrere enn Stålaker øst, til tross for at Verningen-alternativet er 120 meter kortere. Jeg fikk beskjed om at dette var for komplisert til å vise offentlig (!), men at jeg skriftlig kunne begjære innsyn. Dette gjorde jeg i brev til Bane Nor den 25. januar. På møte på Sanden den 12. februar etterlyste jeg svar på min begjæring om innsyn. Svaret fra Bane Nor var at de hadde besluttet å avvise slike krav, som de også hadde fått fra andre.

Ettersom Bane Nor gjentatte ganger har sagt at kostnad er viktig for valg av trase, er det ikke akseptabelt at de kun presenterer en sum for korridorkostnadene, uten at dette er etterprøvbart.

Jeg krever derfor at Larvik Kommune sørger for at kostnadsberegningene gjøres offentlig i god tid før kommunedelplanen skal opp til politisk behandling i kommunen.

Det faktum at Verningen-alternativet er 120 meter kortere enn Stålaker Øst er for øvrig også et faktum som ikke kommer frem i plandokumentene.

Ikke prissatte konsekvenser

2. Landskapsbilde.
Bane Nor sier: *...eller krysser over mer trivielle områder som Kjønnadal....* (side 66 i planbeskrivelsen).

I fagrapporten som danner grunnlag for dette er det lagt ved et bilde av et jorde på Kjønnndal som ligger ca 300 meter nord for stedet hvor jernbanen er tenkt å krysse Kjønnndalbekken. Det stedet som jernbanen er tenkt å krysse Kjønnndalbekken ligger på Gjerstad og inngikk i det området som av Vestfold Fylkeskommune i 2018 ble foreslått som Nasjonalt landskapsvernområde (Kaupang, Huseby, Gjerstad)

For meg synes det klart at uttalelsen om dette området baserer seg på feil bildebruk. Det henger ikke på greip at et område som det ene øyeblikket er så unikt at man vil ha det som nasjonalt landskapsvernområde (i så fall det andre i Vestfold), mens man litt senere kaller dette for trivielt område. Dette er feilinformasjon fra Bane Nor.

3. Nærmiljø- og friluftsliv.

Bane Nor sier: *Stålakerkorridoren er vurdert å ha liten negativ konsekvens for....friluftsliv* (side 70 i planbeskrivelsen.)

De gamle ferdselstiene i Gjerstadskogen har vært et mye brukt turområde gjennom generasjoner. Det er godt vedlikeholdte stier som er lett tilgjengelig både fra nord og sør. På en vanlig søndag er det normalt mer enn 50 personer som benytter disse stiene.

Bane Nor sier ikke et ord om at dette området inngår i et satsningsområde for Tjølling idrettsforening, hvor man arbeider med å legge til rette for at folk i nærmiljøet, særlig barn og unge, skal kunne bruke skogsstier til tur og trening i sitt nærområde. Denne satsningen er tilgodesett med tippemidler og støtte fra Gjensidigestiftelsen. Ved valg av Stålakerkorridoren vil man fjerne ca 1/3 av løypenettet for dette området, altså en vesentlig reduksjon. Også Tjodalving barne- og ungdomsskole og befolkningen generelt på Tjøllingvollen vil kunne utnytte dette området enda bedre når arbeidet til Tjølling Idrettsforening er ferdigstilt. Dette må ses i sammenheng med at Tjøllingvollen er utpekt som et av tre nærsentra i Larvik, hvor det skal satses på utvikling og utbygging. Store deler av det aktuelle turområdet ligger innenfor 1,5 km grensen fra «sentrum» på Tjøllingvollen.

Valg av Stålaker vil altså gi et vesentlig tap for friluftslivet for en stor befolkning på Tjøllingvollen. Dette faktum underslår Bane Nor.

4. Naturmangfold.

I forbindelse med skjæringer på begge sider av Kjønnndalbekken, særlig stor på den østre siden, vil nedbørsvannets mengde og hastighet for avrenning til Kjønnndalbekken øke vesentlig. Konsekvensen av dette er at man må senke og øke dimensjonen på dagens rørgate i bekken. Kjønnndalbekken renner ut i Viksfjord og er en viktig gytebekk for sjøørret. Med en slik omlegging av bekken vil sjøørreten miste viktige gyteplasser. Uten en slik omlegging/dimensjons-økning vil anslagsvis 30-40 dekar matjord bli permanent ødelagt på grunn av regelmessig flom.

Bane Nor har ingen betraktninger omkring den tidvis sterkt økte vannføringen i Kjønnndalbekken og konsekvensene dette vil ha mht flom, sjøørret og matjord. Det er mangelfullt.

5. Naturressurser. Jord.

Bane Nor sier: *Jordressursene i delområdet STÅ3 er vurdert til å ha liten verdi.* (side 145 i fagrappport naturressurser)

Etter å ha drevet en del av denne jorden i mange år. Har jeg god kjennskap til hva jeg kan forvente å høste av korn og poteter her. Potetavlingene ligger på 4-5 tonn pr. da, kornavlingene ligger på 7-900 kg pr da for høstkorn og 4-500 kg pr. da for vårkorn. Når Bane Nor karakteriserer denne jorda som av «liten verdi» så er dette en fullstendig skivebom og manipulering av fakta.

Når det gjelder bruk av dyrket mark har Bane Nor i sine verbale presentasjoner sagt at Verningen-alternativet tar 20 da mer dyrket mark enn Stålaker Øst. Går man derimot inn og ser på detaljene i fagrappporten, så viser summeringen for de enkelte områdene at Stålaker Øst tar 3 da mindre enn Verningen, mens oppsummeringen viser 5 da mer enn Verningen. De fleste av tallene er angitt med ca. Dette viser at tallene er beheftet med usikkerhet. I tillegg har Bane Nor vurdert midlertidig beslag av jord i anleggsperioden til å være vesentlig mindre for Verningen enn for Stålaker Øst. Hvor mye av denne jorda som risikerer å gå permanent tapt synes ikke å være vurdert. Tapt matjord for de to alternativene Verningen og Stålaker Øst må derfor sies å være like, feilmargin hensyntatt. Dette er før vurderingene av tapt matjord i forbindelse med flom i Kjønnalbekken, jf ovenfor.

Naturressurser. Granitt.

Den foreslåtte traséen i Stålaker Øst går rett igjennom en meget verdifull forekomst av Larvikkitt. Målinger viser at larvikitten går dypt. En jernbanelinje rett igjennom dette området vil forårsake store tap av verdier og arbeidsplasser. Når Bane Nor skriver at tapet vurderes til å være om lag 4% så viser dette at de ikke har noen som helst kunnskap om hva det vil si å produsere granittblokker. Andre uttalelser fra Bane Nor som at «*man kan utvinne granitt når jernbanen blir flyttet om 100-200 år*» er tragisk å høre. Jeg vil derfor henstille til Larvik Kommune til å lytte til eksterne eksperter som kan denne produksjonen, og som vet hva det vil si for denne ressursen å legge en jernbanelinje rett over den.

Bane Nors vurdering av denne granittforekomsten tyder på at de heller ikke har avsatt store beløp til å erstatte denne. En nøktern vurdering tilsier at en slik erstatning eventuelt må bli vesentlig. Dermed vil det samlede kostnadsbildet for Verningen og Stålaker Øst vil bli betydelig endret i forhold til hva som er lagt til grunn i forslaget til kommunedelplan. Larvik Kommune burde også foreta en beregning av hva en slik ødeleggelse av granittressursen vil ha å si for tapte skatteinntekter og generell tap av aktivitet i Larvik.

Oppsummering

Min vurdering av Bane Nors forslag til kommunedelplan er at den er sterkt tendensiøs i favør av å velge Stålaker Øst. Mange av vurderingene i området jeg kjenner veldig godt underbygger dette. Når man så setter disse vurderingene sammen til et samlet skjønn, fargelegger disse og presenterer dette som en fasit er det lett å bli fanget av dette. Jeg håper at mine påpekninger vil bidra til nye vurderinger av disse punktene. Jeg vil også sterkt henstille til Larvik Kommune om å gjennomføre en reell analyse av kostnadene for Verningen og Stålaker Øst. Det at Bane Nor ikke gjør disse beregningene offentlig gjør at man ikke kan ha tillit til tallene.

Rolf Kr. Gjerstad

MOTTATT

18 MAR 2019

DOKUMENTERET

Larvik kommune
Postboks 2020
3255 Larvik

LARVIK KOMMUNE	
Arkiv Sak ID	18/18573
Journalpost ID	
18 MAR 2019	
Klassering	

Larvik 14.03.2019

**Høringsuttalelse til arkivsak 18/18573
Kommunedelplan med konsekvensutredning for nytt dobbeltspor for jernbanen på
strekningen Stokke – Larvik.**

Å føre nytt dobbeltspor inn til stasjon i Kongegata eller Indre Havn, mener jeg vil være fullstendig feil. Det vil rasere byen vår, og fremstår som ren skrivebordsplanlegging, tredd ned over hodene på oss som bor her.

Larvik vokser og sprer seg utover. Mon ikke stasjonsbeliggenhet i utkant av dagens sentrum vil bli vel så sentralt i fremtiden, som for eksempel Bergeløkka, Bommestad, Alfred Andersen-tomta eller Heggdal. Og fremtiden vil også sikkert evt. kunne frembringe en nyttig elektrisk pendlerbuss e.l. tilknyttet det resterende bussnettet.

Og hvorfor skal alle de kommunens innbyggere som ikke bor i innerste sentrum, inn til bykjernen for å bruke toget? De vil da like greit, eller greiere, kunne bruke en stasjon som ligger i dagens utkant og kan by på en romslig parkeringsplass.

At ikke flere, eller andre, alternativer er med i forslaget til kommunedelplanen, er nesten ikke til å tro. Dette har kommet helt ut av lokalforvaltningens styring, later det til. En bedre plassering, gjerne på et av de allerede nevnte stedene, må kunne finnes.

At prosessen har kommet langt, må ikke hindre at den må stanses, for at vi skal kunne unngå «pest eller kolera».

Og for all del: IKKE ny stasjon i Indre Havn. Selve lungene og livsnerven vår mot fjorden og havet må ikke sperres av dominerende togs Skinner!

Mvh
Marianne Johansen



Steingt. 8
3257 Larvik

Renate Skaara
Lindhjemveien 252
3280 Tjodalyng
renate_s_96@hotmail.com

Larvik kommune
postmottak@larvik.kommune.no
Arkivsaks Id 18/18573

Skåra 14.03.2019

Jeg heter Renate Skaara, er 22 år og har planer om å overta familiegården Skåra Vestre i Tjølling. Uheldigvis for meg, så ser det ut til at Bane NOR har valgt å gå for Stålaker Øst-korridoren, som da vil medføre at jordene blir delt diagonalt.

Det som i dag er en rasjonell gård å drive, vil her få ødelagt sin gode arrondering.

Det er dyrket gulrot, brekk-og aspargesbønner, engfrø, såkorn og poteter, det er også jordvanning til hele arealet.

Da all produksjon er avhengig av vann, blir det vanskelig med vanning nær traseen, som da medfører redusert produksjon.

Det virker som Bane NOR i sin rapport, har valgt å legge banen slik i terrenget, at det vil forringe vårt boforhold.

Det vil også legge beslag på noe av vår beste grønnsakjord.

- Bane NOR velger Stålaker Øst-korridoren , fordi de tror det er billigere å bygge her, de legger da beslag på noe av den beste matjorda vi har.
- Korridoren vil også treffe Vittersøbekken diagonalt, som da fører til enda flere trekantede jorder som ikke blir driveverdige. Dette arealet er ikke tatt med i Bane NORs beregninger av tapt matjord, og her vil det heller ikke hjelpe med makeskifte.
- I Vittersøbekken er det ørret som går opp og gyter, og langs bekken er det en tursti som brukes av mange.
- På jordene her er det vipe som hekker, det er en hardt truet fugleart som er rødlistet.
- Jernbanetraseen blir også en stor barriere for rådyr, hjort og elg i området.
Tjølling Jeger og Fisk har avtale med å sette ut fasan, for trening av fuglehunder.

Jeg kan ikke se at Stålaker Øst-korridoren legger beslag på noe mindre matjord enn Verningen-korridoren. Bane NOR har fremstilt Verningen-korridoren som et veldig dårlig alternativ, noe jeg opplever som misvisende. På Stålaker Øst-korridoren opplever jeg at Bane NOR ikke tar med en rekke negative forhold i sine vurderinger.

Det er synd at Bane NOR tenker mer på kroner enn beslaglegging av matjord.

Ved å bruke Verningen-korridoren rett til Bommestad og videre til Farriseidet, så vil reisetiden bli redusert og matjord spart, så Verningen-korridoren er den beste.

Med hilsen Renate Skaara

From: jongregar@gmail.com
Sent: 22. mars 2019 20:15
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236»

Hei,

Indre havn i Larvik MÅ ikke røres!

Det er mitt klare budskap. Dette er en del av hjertet til det moderne Larvik. Jeg husker godt hvordan det var her i barndommen, lukta, ferja og industrien i Hammerdalen.

Det er det nye positive og naturskjønne Larvik, som gjør at vi har valgt å flytte tilbake hit med våre 2 barn.

En skjult perle, omtaler jeg oppriktig Larvik som, til alle som ikke bor her.

Med det alternativet som løsning til ny jernbanestasjon vil det ødelegge mye av potensialet i byen.

Om man ser på Larvik fra en båt i fjorden, eller om man ser på fjorden fra byen, ser man uansett et unikt perspektiv. Det vil være utrolig synd å ødelegge dette med en høy jernbanetrasé. Det vil komme til ødelegge i resten av min levetid. Det vil bli sårt.

Rent praktisk bør man også tenke over hva den egentlige gevinsten av en stasjon i hjertet av byen er. Om hele kommunen er grunnlaget, vil det bare være tåpelig å påstå at indre havn er strategisk riktig. Netthandel kommer sannsynligvis heller ikke til å minske. Rekreasjon er nok over tid større trekkplaster enn handel.

Tog er dyrt. Logisk sett blir det ikke billigere etter en milliardinvestering heller. Ergo, folk vil ikke benytte det som primær transport.

Om man tar med at det sannsynligvis kommer flere alternativer til selvkjørende biler. Flere delingsbaserte og mer effektive transportløsninger enn i dag. I tillegg generelt smartere og mer effektive løsninger på alle områder. Ja da er det vanskelig å tenke seg at dette er det beste alternativet. Folk kommer seg fint rundt uten tog. Dette bør ikke være byens varemerke på noen måte.

Det som derimot er mer sannsynlig er at folk vil fortsette å glede seg over en tur langs promenaden i indre havn i fremtiden. Byen vil være minst like vakker om 50 år. Med bøkeskogen på toppen av Larvik som en krone.

Skjul jernbanen, gjør den billig og la folk ha plass til å hente/levere sine kjære der.

Bussrutene kan også enkelt legges innom jernbanen.

Vær så snill, ikke ødelegg indre havn for fremtiden! VY skamme seg..

Vennlig hilsen

Jon G. Røsholt
f.1985



INNSPILL TIL LARVIK KOMMUNE VEDR, KOMMUNEDELPLAN FOR PLASSERING AV NY JERNBANESTASJON I LARVIK SENTRUM.

Vi går for Kongegata alternativet og håper at kommunestyret i Larvik velger dette.

Hvis man velger Indre Havn vil byen bli enda mer fragmentert, (for stor spredning av butikker og handel) og man nedbygger sentrum rundt torget.

Ved å velge Kongegata vil man på sikt styrke sentrum og handelen der.

Vi fulgte med på øp.no's videooverføring på fremleggelse av mulige løsninger for de to områdene rundt ny jernbanestasjon. Kongegata alternativet kom klart best ut.

For det første blir Indre havn nedbygd med høye hus for å dempe støyen som vil komme fra toget, det vistes også at jernbanesporet kommer til å legges langt ut i de områdene som nå er et parklignende fellesområde med sandvollyball o.a. Dette fordi toget ikke kan gå i en i 90 graders vinkel når det kommer ut av tunnelen, men må ha en større bue pga. hastigheten det skal gå i. Det ble også opplyst at man kom til å fylle ytterligere ut i fjorden der. Arkitekturen som ble presentert var ikke noe bedre enn det Bane Nor presenterte (stygge 60-talls inspirerte bygg) og kjennskapen til Larvik var liten. Ved å legge stasjonen til Indre havn ødelegger man også Larvik som fjordbyen for de mange, og kun en by for de få som «står på første rad» nærmest sjøen. Vi mister også utsikten til «amfiet Larvik sentrum» sånn som det kan sees fra fjorden, Tollerodden og Stavernsveien.

Gamlebyen i Larvik er Tollerodden, Herregården og Steinbakken og nærområdene der. Det er ikke husene rundt torget. En jernbanestasjon i Indre havn vil kunne ødelegge synsinntrykket av dette.

Det synes også nå klart at Bane Nor konsekvent velger det billigste alternativet når de kommer med sine anbefalinger. Ikke det som best for byen.

Larvik har nå en fantastisk sjanse til å få et nytt og levende sentrum.

Det ble opplyst at trehusene kunne bygges opp igjen oppå det tunellokket som bygges til jernbanen og det kan bli riktig fint. Bl.a. bygget som Glassmestern er i, kan være verdt å sette opp igjen.

Det er nå også kommet forslag om å flytte sporet litt sånn at Felumb-bygget kan bevares. Det vil være veldig positivt hvis det er mulig.

Det som nå er viktig er at man ikke bygger høyblokker rundt den nye stasjonen i Kongegata, eller andre steder i byen, som stenger for de som bor lengre oppe. Og at de byggene som bygges, er fulle av muligheter sånn at også barnefamilier kan tenke seg å bo der. At man tenker oaser med grønt, mulighet for kjøkkenhager og bikuber, muligheter for et felles hobbyverksted o.l. Larvik skal være en god by å bo i for alle.

Vennlig hilsen

Elisabeth Sundby og Kjell Peder Haugene.

Innspill til jernbanestasjon i Larvik.

Jeg har bodd i Larvik Kommune i mange år, men har nå flyttet ut.
Jeg er fremdeles engasjert i forskjellige saker i Larvik, for eksempel denne.

Jeg mener at Indre Havn høy er ingen god løsning. Larvik er en havneby, med en Indre Havn Høy så blir sjøen «sperret ute» av jernbanen. I dag er det en jernbanestasjon som kanskje ikke fungerer optimalt, men den fungerer. I dag så ønsker NSB og Bane Nor at det skal være dobbeltspor for å kunne kjøre raskest. Bare se på Farriseidet – Porsgrunn som nylig har åpnet.

Jeg mener at sånn som jernbanen er i dag er grei, med den gamle stasjonen. Forøvrig blei dagens jernbanestasjonsbygning FREDET i 1997. Er dette kommet fram i alle høringene?

Bane Nor og NSB ønsker bare mer dobbeltspor og komme seg raskere til og fra byene. Men om det kunne vært en løsning for Larvik å hatt dobbeltspor til Bommestad og hatt det som det er i dag fram til jernbanestasjonen og videre til Farriseidet der det allerede er bygget dobbeltspor til nærmere Porsgrunn? Det er ihvertfall en løsning jeg stemmer for.

Indre Havn Høy fraråder jeg på det sterkeste!

Sender kopi til Østlands-Posten.

Mvh
Lars Skalstad
Kristiansand.

From: Marie Kaspersen <v2912kama@skole.vfk.no>
Sent: 14. mars 2019 10:35
To: Postmottak Bane NOR SF
Subject: Kommunedelplan Larvik saksnr. 201811236
Attachments: Høringssvar THVS_Kommunedelplan Larvik saksnr.
201811236_140319.pdf

Hei.

Her kommer et høringssvar knyttet til kommunedelplanen i Larvik kommune fra elevrådet ved Thor Heyerdahl videregående skole.

Med vennlig hilsen
Marie Kaspersen

Høringssvar fra elevrådet ved Thor Heyerdahl videregående skole. InterCity-utbygging, strekning Sandefjord-Larvik.

Elevrådet ved Thor Heyerdahl videregående skole (THVS) er glad for at det skal bygges dobbeltsporet bane i Vestfold, og vi ønsker endringene velkommen. Vi tror det vil bety et betydelig løft for Larvik som by på sikt. Gjennom en bred involvering av elever ved THVS, har vi kommet frem til punkter vi mener er viktige for fremtidens jernbane og plassering av stasjon i Larvik. Vi mener togstasjon bør plasseres i Kongegata fordi det vil gi mulighet til å bygge en attraktiv by for fremtiden.

1. Sentral plassering av stasjonen

En stasjon i Kongegata vil være det mest riktige valget av plassering fordi det da vil bli kortere og enklere vei til stasjonen, byen vil bli mer attraktivt for næringsliv, tilreisende og privatpersoner, reisetiden blir kortere og sentrumsstasjon muliggjør et nytt knutepunkt for kollektivtrafikk i byen.

1.1. Attraktiv for flere

Dersom togstasjonen blir liggende mer sentralt, mener vi det vil gjøre at byen kan bli mer attraktiv enn det den er i dag. Med en stasjon i Kongegata vil det åpne opp for at det blir bedre å etablere butikker og restauranter i byen. Det vil gi mer liv i sentrum som vil skape grobunn for næring hvor flere bedrifter ønsker å etablere seg i Larvik med flere kontorfellesskap. Vi vil få et mer levende sentrum! Passasjerer som må vente på toget eller bussen, kan benytte seg av alle tilbudene vi håper kommer på plass i tilknytning til stasjonen. Det blir en motsetning til slik det er i dag, hvor det er begrenset med muligheter i umiddelbar nærhet til togstasjonen.

Vi mener også det vil bli lettere for tilreisende å finne frem og orientere seg i byen, noe som igjen vil føre til at flere kommer til Larvik.

1.2. Kortere vei til kollektivtransporten

For oss er det viktig at togstasjonen i Larvik blir plassert i sentrum fordi det vil bety at flere får kortere vei til stasjonen ettersom sentrum blir et knutepunkt og samlingssted. Med plassering av togstasjon i Indre havn som i dag er det vanskelig for alle aldersgrupper å komme seg til og fra stasjonen.

Dersom togstasjonen ligger midt i byen vil det bli enklere å komme seg dit, og det blir dermed lettere for flere mennesker å benytte seg av kollektivtransport. At flere mennesker enn i dag tar toget bør være et mål i seg selv, og vi mener en sentral plassering av stasjonen vil legge bedre til rette for det enn det gjør i dag.

1.3. Kortere reisetid

Ved å velge Kongegata-korridoren vil det ta kortere tid å komme seg til og fra Larvik siden strekningen er rettere enn Indre havn-korridoren. Sporet går i lengre strekk under bakken som gjør at togene kan holde en høyere fart frem til stasjonen. For pendlere – som kan være oss i 2032 – er det viktig med kortest mulig reisetid mellom byene. Vi tror at dersom reisetiden mellom Larvik og andre byer som Oslo blir kortest mulig, kan Larvik bli en attraktiv by å pendle til eller bosette seg i.

1.4. Nytt knutepunkt for kollektivtrafikk

Dagens bussterminal finner vi i Larvik sentrum. Slik det er i dag må man ta bussen fra Indre havn til sentrum, og så bytte buss hvis man skal videre. Vi mener det vil bli veldig viktig å koble jernbane og busstransport sammen på en god måte slik at flere kan benytte seg av både buss og tog, og at man sparer tid og krefter. Med en plassering av stasjon i Kongegata vil vi få til et naturlig knutepunkt for kollektivtrafikken, der det vil bli mye lettere å koble bussterminalen med jernbanestasjonen.

En annen fordel med å legge til rette for at det er enkelt å ta buss til togstasjonen, er at færre tar i bruk bil til togstasjonen.

2. Visuelt løft

Vi mener det er viktig å benytte seg av muligheten vi har nå til å gi byen et stort visuelt løft. På tomter der det må rives bygg for å frigjøre plass til byggingen av ny jernbane, vil det være mulighet til å gjøre en oppgradering av byen. Det mener vi er positivt. Vi håper sentrum der togstasjonen er en del av det, kan fungere som et naturlig samlingspunkt i fremtiden.

Vi er også opptatt av at det skal være en god kobling mellom byens sentrum og havutsikten i Indre Havn. Denne forbindelsen er det viktig å ivareta.

Dersom den nye jernbanestasjon blir lagt i Kongegata vil man ikke miste utsikten, men den vil heller bli mye bedre. Etter vårt syn så kommer byen til å se moderne ut og mindre «industriell» enn det den fremstår som i dag. Vi har tro på at ved å legge jernbanen i sentrum av Larvik, vil byen få mer helhet enn det den har i dag.

3. Mindre støy

Tog kan føre med seg en del støy for omgivelsene, både for de som oppholder seg midlertidig der toget går, og de som bor eller jobber rundt jernbanen. Uansett hvilken korridor som velges, er det viktig at det bråker så lite som mulig. Vi tror at ved å velge Kongegata-korridoren så vil mye støy “forsvinne” i tunnelen.

4. Praktisk tilrettelegging

Både pris på togbilletter, god bussforbindelse fra togstasjonen til byens videregående skole og parkeringsmuligheter på togstasjonen er viktige momenter for å tilrettelegge slik at flere benytter seg av toget.

4.1. Pris på togbilletter

I dag er det ganske dyrt å reise med tog. For at flere skal benytte seg av toget, må det bli billigere. Vi ønsket at det i fremtiden kan vurderes mulighet for å få på plass en kollektivbillett, der man kombinere buss og tog i en billett. Samtidig som det vil redusere prisen for å ta kollektivtransport, vil det gjøre det mer praktisk og lettere for folk og velge miljøvennlig alternativ. Det er vi opptatt av.

4.2. Forbindelse mellom jernbanestasjonen og THVS

God forbindelse mellom togstasjon og Thor Heyerdahl videregående skole er viktig, fordi man på den måten kan tiltrekke seg elever fra andre byer i tillegg til Larvik. Det er allerede en del elever fra nærliggende byer ved skolen i dag og vi er opptatt av at det må være lett å komme seg til THVS, og komme seg dit i tide. En viktig faktor da er at det må være mulig å komme seg til skolen uten å bytte buss i sentrum. Fra Kongegata kan man lett ta en buss ned til skolen. Vi tror at det vil redusere reisetida, noe som resulterer i at flere velger å komme hit.

4.3. Parkeringsmuligheter

Alle har ikke mulighet til å benytte seg av kollektivtransport for å komme seg til togstasjonen. For at flere skal benytte seg av toget bør det være nok parkeringsplasser i tilknytning til stasjonen. På den måten sikrer vi at det blir attraktivt å ta toget også for dem som ikke har mulighet til å ta kollektivt til togstasjonen.

5. Bevare Indre havn

For oss er det viktig å bevare Indre havn og alle aktivitetene som er der i dag. Vi må ikke fjerne eller endre det ene stedet for aktiviteter som Tufteparken (klatrepark), volleyball-, fotball- og basketballbane. Ungdom i Larvik benytter seg mye av disse aktivitetene i dag.

Ved at jernbanetraseen legges til Kongegata og bort fra Indre havn mener vi det vil bli bedre plass i havneområdet, og ikke minst en god mulighet til å bygge ut og videreutvikle området videre. Vi mener det blir bedre muligheter for bedrifter og restauranter å etablere seg ved vannkanten, og at vi kan få enda flere aktiviteter både om sommeren og vinteren i området, uforstyrret av jernbane. Ved å fjerne jernbanen fra Indre havn vil man få den fine utsikten, i motsetning til hvis jernbanen bygges der og man ikke ser mye med mindre man går til fots.

For oss er det veldig viktig å bevare Herregården som vi anser som noe av det eneste Larvik har av eldre dato. Vi er redd Herregården blir påvirket negativt dersom jernbanen legges til Indre havn. For selv om vi er klare for å fornye byen så må vi bevare det gamle og ærverdige, det betyr mye også for oss som er unge i dag.

Oppsummering

Vi mener Kongegata-alternativet vil være det beste alternativet for ny togstasjon. Det vil gjøre Larvik til en attraktiv by for fremtiden. Det er viktig at byen ivaretas under bygging, og at byggetiden blir kortest mulig. Likevel er det de langsiktige fordelene ved en ny dobbeltsporet jernbane gjennom Larvik som er det viktigste å ta hensyn til.

Det viktigste for oss er å bygge opp sentrum i Larvik, slik at det blir ett naturlig samlingspunkt i motsetning til i dag hvor vi har tre. Kongegata-alternativet gir totalt kortere reisetid til og fra Larvik, noe vi vektlegger høyt. I tillegg vil byen få et visuelt løft, og det vil bli enklere for både privatpersoner og bedrifter å etablere seg i byen.

En plassering av togstasjon i Kongegata vil gjøre at kollektivtransporten kan kobles sammen på en god måte, og vi vil få et bra knutepunkt i sentrum. Det anser vi som veldig viktig dersom flere skal benytte seg av kollektivtransport. Vi håper også at det blir billigere å ta både tog og buss i fremtiden.

Vi mener at dersom Kongegata-korridoren velges vil mye plass frigjøres i Indre havn, noe som gjør det mulig å bygge opp området og gjøre det mer attraktivt om både sommeren og vinteren. I dag er det mange aktiviteter i Indre havn som gjør området til et naturlig samlingspunkt for unge i Larvik. Vi er opptatt av å bevare dette også i fremtiden.

14. mars 2019

For elevrådet ved Thor Heyerdahl videregående skole

Marie Kaspersen
Prosjektansvarlig

Krenare Olomani
Prosjektansvarlig

Larvik 14.03.19

Kommunedelplan dobbeltspor InterCity-prosjektet

Vestfoldbanen Tønsberg - Larvik

Uttalelse til formannskapet i Larvik Kommune vedrørende etablering av jernbanetrasè

De ansatte i Lundhs AS ønsker å uttrykke sin mening om de drastiske konsekvenser den vil få ved trasèvalget Stålaker korridoren. Det er en faktisk overhengende frykt og utrygghet for tap av arbeidsplasser. Den ansatte og deres familie er urolige for fremtiden. En Lundhs ansatt er "ryggraden" i den respektive familieøkonomien.

En bærebjelke bør stå!

En ansatt i Lundhs er i gjennomsnittet 53 år, og har en ansiennitet på 28 år. Han har en unik erfaringskompetanse. En samlet kompetanse av de kunnskaper, ferdigheter, evner og holdninger som anvendes til å løse sin oppgave som steinarbeider. Han er meget stolt i sitt fagfelt, steinfaget. Han er med på å utvinne Norges nasjonalstein, Larvikite. En kommunal, nasjonal og internasjonal ressurs.

Dette er hva han kan!

Da steinfaget er nokså snevert og innehar en sjelden kompetanse som i liten grad kan benyttes i andre bransjer, så vil det mest sannsynlig være svært vanskelig å få seg en ny jobb. Sannsynligheten for å få ny jobb, blir som å "flytte et fjell". Og i dette tilfellet er det umulig å flytte ressursen til et annet sted, det vet vi.

Umulig å flytte fjell!

Lundhs, er som andre bedrifter, er i en kontinuerlig effektiviseringsprosess. Omstillinger i form av nye maskiner og utstyr, tilsier også en optimalt bemannet bedrift, som er status i dag. Overføring av ansatte til andre avdelinger ser vi derfor på som en uaktuell løsning.

En optimal bemanning!

Lundhs er også en industribedrift som kan ivareta og gi en trygg jobb til praktisk anlagt ungdom, skoletrette, m.m. Mange ungdommer klarer ikke å stake ut en klar retning, og med en steinfaglinjen som ikke eksisterer mer, så kan dette være en god inngang til en yrkeskarriere. Lundhs praktiserer da all egen opplæring og dette gjøres internt i bedriften. Lundhs har vært og vil være en god bidragsyter til dette lokalsamfunnsarbeidet. Vi synes det er viktig for Larvik kommune å inneha denne type behendige arbeidsplasser i fremtiden.

Et lokalt ansvar!

Båndlegges denne stedsressursen for alltid, vil jo også generasjoner av arbeidsplassene være borte for alltid. Og vi bør heller ikke glemme andre arbeidsplasser i form av ringvirkninger, som er en del av steinindustrien.

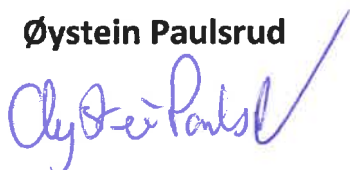
Er vi tjent med dette?

Mvh

Klubben i Lundhs

V/Hovedtillitsvalgt

Øystein Paulsrud



ICP-36-A-25647

Utgitt Juni 2019

Revisjon 01A

Utgitt av Bane NOR SF

Foto Anne Mette Storvik / Bane NOR SF

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

Epost postmottak@banenor.no

05280

Sentralbord/vakttelefon