



Møteprotokoll

Utvalg:	Kommunestyret
Møtested:	Sliperiet, Pressverksalen
Dato:	21.08.2019
Tid:	Kl. 17.00

Følgende medlemmer møtte	Parti
Amedi, Nawzad Rashid	AP
Andre Lysnes	AP
Espen Hetty Carlsen	AP
Hillestad, Rolf Geir	AP
Kohlberg, Guro	AP
Liv Grinde	AP
Nyland, Elin	AP
Rune Høiseth.	AP
Saga, Elin	AP
Seierstad, Bente	AP
Turid Løsnæs	AP
Ulusso, Liban Mohamed	AP
Erik Andreas Sørensen	BL
Gry Anette Lie	BL
Døler, Ingar	FRP
Gina Merethe Johnsen	FRP
Odberg, Tor Kåre Hansen	FRP
Per Manvik	FRP
Vågen, Terje	FRP
Birgitte Gulla Løken	H
Bjarne Steen	H
Gjertsen, Gjert	H
Heyn, Øivind	H
Holthe, Ole Martin	H
Lars Johan Røsholt	H
Marie Offenberg	H
Walle, Bjørn	H
Bårnes, Dorthe Kyvik	KRF
Olaf Holm	KRF
Hallstein Bast	MDG
Rosendal, Vinjar Sten Olav	MDG
Tormod Knutsen	MDG
Lærum, Egil	PU
Even Borvik	SP

Knut Hansejordet	SP
Knut Olav Omholt	SP
Olav Nordheim	SP
Gunnar Eliassen	SV
Karlsen, Bruce Atle	SV
Magdalena F. Lindtvedt	V

Forfall	Parti	Varamedlem	Parti
Harald Ivar Schrøder	AP	Haga, Alf	AP
Johannessen, Ragnar	AP	Nilssen, Berit	AP
Løvald, Thomas	H	Høeg, Egil Irgens	H
		Jan Oddvar Alstad	AP

Underskrifter:

Turid Løsnæs

Rune Høiseth
ordfører

Bjarne Steen

Saksliste

Sak nr.	Sakstittel
152/19	Innleie av lokaler til Larvik læringscenter
153/19	Innbyggerforslag - Ja til folkeavstemning om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik
154/19	Kommunedelplan for ny Intercity-trasé for jernbanen på strekningen Sandefjord grense - Kleivertunnelen. Sluttbehandling.

152/19: Innleie av lokaler til Larvik læringscenter

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

1. Vedlagte signerte fremleieavtale i Mølla Nord mellom ABAX og Larvik kommune godkjennes.
2. Finansieringen dekkes innenfor gjeldende budsjett og økonomiplan.

Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 14.08.2019

Saken realitetsbehandles ikke. Rådmannen bes gå i dialog med ABAX med sikte på reduserte leiekostnader. Saken legges frem i kommunestyrets møte 21. august.

Formannskapet 14.08.2019:

Behandling:

Tormod Knutsen, MDG, fremmet alternativt forslag som følger:

I saksframlegget er det beregnet at kommunen faktisk sparer på å leie lokaler av ABAX. Det finnes ikke utredning eller økonomiske beregninger av alternativ lokalisering i bygninger/eiendommer kommunen allerede eier. Ved rehabilitering og bruk av ledige kommunale bygninger øker vi realverdien av kommunens bygninger, i stedet for å betale leie, som er penger som forsvinner ut av kommunekassa for godt.

Forslag:

Det inngås ikke leieavtale med ABAX om fremleie av Fritzøe Eiendoms lokaler i Mølla. Det legges snarest fram en sak om rehabilitering av mulige kommunale bygninger for Norskskolen, sett i sammenheng med lokaler for Verdensmester'n. Vi fortsetter (i tilløp til panikk) å leie (dyre) lokaler av private i stedet for å vedlikeholde, rehabiliterer og utvikle kommunens egne eiendommer/bygninger. Dette er en vesentlig del av bakgrunnen for at vi har drøyt 1000 millioner i gjeld. (H og Ap krangler om vi har dårlig økonomi eller ikke, og hvem av dem som eventuelt har ansvaret for det.) Vi har lenge visst at Melsombygget var elendig vedlikeholdt og passet dårlig for Norskskolen m.m. I mellomtiden har vi solgt Nansetskolen, (som riktignok også trengte vedlikehold/modernisering av f.eks. ventilasjon) som fungerte som skole inntil elevene flyttet til Fagerli. Nansetskolen er solgt, men vi har jo gamle Mesterfjellet og Torstrand skoler, som bør kunne rehabiliteres (mange andre har gjort det med tilsvarende bygg til kostnad langt under nybygging). Tilsvarende leier vi rådhus av Bøe (avtalen utløper ganske snart), i stedet for å utvikle Rombergkvartalet.

Birgitte Gulla Løken, H, fremmet følgende alternative forslag:

Den fremforhandlede leieprisen er for høy. Skal avtalen vedtas må leieprisen reduseres. Rådmannen legger frem en ny fremforhandlet avtale i kommunestyrets møte 21. august.

Olaf Holm, Krf, fremmet deretter nytt alternativt forslag, som et fellesforslag på vegne av H og Krf. Birgitte Gulla Løken trakk dermed sitt fremlagte forslag.

Saken realitetsbehandles ikke. Rådmannen bes gå i dialog med ABAX med sikte på reduserte leiekostnader. Saken legges frem i kommunestyrets møte 21. august.

Votering:

Det ble votert over Holms forslag som ble vedtatt mot 1 stemme fra Ap.

Tormod Knutsens innsendte forslag følger saken.

FSK- 106/19 Vedtak:

Saken realitetsbehandles ikke. Rådmannen bes gå i dialog med ABAX med sikte på reduserte leiekostnader. Saken legges frem i kommunestyrets møte 21. august.

Kommunestyret 21.08.2019:

Behandling:

Tormod Knutsen, MDG, fremmet følgende alternative forslag:

Forhandlingene har altså ikke ført til reduserte leieutgifter! Denne avtalen er jo tvert imot dårligere enn den tidligere! Den "binder oss til masta", slik at vi ikke har mulighet til å utnytte våre egne bygningsressurser! Vi har et ansvar som arbeidsgivere for at de ansatte har et brukbart arbeidsmiljø, likeså at elevene har et brukbart læringsmiljø. Kommunen har dessverre «malt seg inn i et hjørne» ved å støtte Norskskolens/Læringscenterets «eksklusive ønsker» om et sentralt plassert nybygg.

I denne situasjonen må jeg dessverre foreslå:

Det inngås leieavtale med ABAX om fremleie av Fritzøe Eiendoms lokaler i Mølla med varighet 3 år. Det legges snarest fram en sak om rehabilitering av mulige kommunale bygninger for Norskskolen/Læringscenteret, sett i sammenheng med lokaler for Verdensmester'n, slik at disse kan lokaliseres i tjenlige kommunale lokaler senest når avtalen utløper.

Ordfører fremmet forslag om følgende endring til rådmannens forslag;

1. Vedlagte signerte fremleieavtale i Mølla Nord mellom ABAX og Larvik kommune, *signert 20.8.2019*, godkjennes.
2. Finansieringen dekkes innenfor gjeldende budsjett og økonomiplan.

Egil Lærum, PU, løftet Tormod Knutsen, MDG, sitt forslag fra formannskapet:

Det inngås ikke leieavtale med ABAX om fremleie av Fritzøe Eiendoms lokaler i Mølla. Det legges snarest fram en sak om rehabilitering av mulige kommunale bygninger for Norskskolen, sett i sammenheng med lokaler for Verdensmester'n.

Bruce Atle Karlsen, SV, ba kommunestyret vurdere sin habilitet på bakgrunn av sitt ansettelsesforhold i ABAX. Han fratrådte under behandlingen av habiliteten. Han ble enstemmig vurdert inhabil, og Jan Oddvar Alstad, Ap, tiltrådte som hans vara.

Votering:

Lærums forslag ble votert over og falt mot 1 stemme fra Frp.

Deretter ble det votert punktvis over forslaget fra Knutsen;

Pkt. 1: falt mot 2 stemmer fra MDG

Pkt. 2: falt mot 4 stemmer: MDG 2, PU 2

Det ble til slutt votert over rådmannens forslag inkludert ordførers endringsforslag, som ble vedtatt mot 1 stemme fra PU (Lærum).

Karlsen gjeninntrodte etter votering og Alstad fratrådte.

KST- 152/19 Vedtak:

1. Vedlagte signerte fremleieavtale i Mølla Nord mellom ABAX og Larvik kommune, signert 20.8.2019, godkjennes.
2. Finansieringen dekkes innenfor gjeldende budsjett og økonomiplan.

153/19: Innbyggerforslag - Ja til folkeavstemning om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

Innbyggerforslag om folkeavstemning vedtas ikke.

Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 14.08.2019

Innbyggerforslag om folkeavstemning vedtas ikke.

Formannskapet 14.08.2019:

Behandling:

Erik A. Sørensen, BL, fremmet følgende alternative forslag:

Innbyggerforslaget om rådgivende folkeavstemning om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik tas til følge og rådmannen bes gjennomføre denne senest innen 01.09.2020. Plassering av ny jernbanestasjon med tilhørende trase berører svært mange innbyggere i vår kommune. En så stor inngripen og varig forandring som en ny jernbanestasjon med trase representerer, krever forankring blant innbyggerne. En rådgivende folkeavstemning er den beste løsningen for å få den plasseringen som innbyggerne mener er den beste.

Det er et sterkt folkelig ønske at et tredje alternativ utredes. I januar 2019 ønsket et flertall i en meningsmåling (<https://www.bedrelarvik.no/jernbanestasjon-meningsmaling/>), gjennomført av Opinion AS, at ny jernbanestasjon skulle lokaliseres til Bergeløkka. Indre havn var foretrukket som nest beste plassering av stasjon og Kongegata var den plasseringen som fikk lavest oppslutning. Kravet om sentrumsnærhet ivaretas godt med en stasjon på feks. Bergeløkka alternativt Bommestad og åpner også for en langt bedre og raskere tilgjengelighet for også de som ikke bor «midt i sentrum». De utredningene som BaneNOR hittil har gjennomført av annen stasjonslokalisering er basert på grove antakelser og av en forhåndsdomt karakter og bærer preg av dette. BaneNOR har som kjent et ønske om videre stasjon i indre havn.

Om ikke innbyggerforslaget blir gjennomført og et tredje alternativ legges frem til politisk behandling, er det stor fare for og meget sannsynlig at stasjon forblir i indre havn. Et tredje alternativ på Bergeløkka eller Bommestad vil gi 5-600 millioner i besparelser bare i reisetid, strekningen med trase vil være kortere og det vil knapt måtte tvangsinnløses boliger. Det er å anta at et 3. alternativ vil være milliardbeløp gunstigere enn feks. Kongegata alternativet som Larvik- Ap og H ønsker. Stortinget kommer med stor sannsynlighet til å ta hensyn til kostnadene når endelig løsning skal bestemmes, slik at stasjon i Kongegata kommer neppe aldri til å bli realisert.

Innbyggerforslaget ble levert rådmannen 6.5.2019. Det er kritikkverdig at saken om innbyggerforslag ikke er fremlagt tidligere, men svært kort tid før kommunevalget. Kommunevalget hadde vært en utmerket anledning til å gjennomføre den rådgivende folkeavstemningen. Vi ønsker engasjerte innbyggere som er med på å påvirke og delta indirekte frem til beslutningene tas i kommunestyret. Det er uheldig og ødeleggende for engasjement og initiativ å avslå innbyggerforslaget om rådgivende folkeavstemning.

Forslag til vedtak:

Innbyggerforslaget om rådgivende folkeavstemning om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik tas til følge og rådmannen bes gjennomføre denne senest innen 01.09.2020.

Rådmannen orienterte innledningsvis om bakgrunnen for rådmannens innstilling om å avslå innbyggerforslaget.

Votering:

De to forslagene ble satt opp mot hverandre, og det ble votert alternativt.

Rådmannens forslag ble anbefalt vedtatt, i det kun 1 stemte for Sørensens alternative forslag.

1=BL

FSK- 103/19 Vedtak:

Innbyggerforslag om folkeavstemning vedtas ikke.

Kommunestyret 21.08.2019:

Behandling:

Erik A. Sørensen, BL, løftet sitt alternative forslag fra formannskapet:

Innbyggerforslaget om rådgivende folkeavstemning om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik tas til følge og rådmannen bes gjennomføre denne senest innen 01.09.2020. Plassering av ny jernbanestasjon med tilhørende trase berører svært mange innbyggere i vår kommune. En så stor inngripen og varig forandring som en ny jernbanestasjon med trase representerer, krever forankring blant innbyggerne. En rådgivende folkeavstemning er den beste løsningen for å få den plasseringen som innbyggerne mener er den beste. Det er et sterkt folkelig ønske at et tredje alternativ utredes. I januar 2019 ønsket et flertall i en meningsmåling (<https://www.bedrelarvik.no/jernbanestasjon-meningsmalning/>), gjennomført av Opinion AS, at ny jernbanestasjon skulle lokaliseres til Bergeløkka. Indre havn var foretrukket som nest beste plassering av stasjon og Kongegata var den plasseringen som fikk lavest oppslutning. Kravet om sentrumsnærhet ivaretas godt med en stasjon på feks. Bergeløkka alternativt Bommestad og åpner også for en langt bedre og raskere tilgjengelighet for også de som ikke bor «midt i sentrum». De utredningene som BaneNOR hittil har gjennomført av annen stasjonslokalisering er basert på grove antakelser og av en forhåndsdomt karakter og bærer preg av dette. BaneNOR har som kjent et ønske om videre stasjon i indre havn. Om ikke innbyggerforslaget blir gjennomført og et tredje alternativ legges frem til politisk behandling, er det stor fare for og meget sannsynlig at stasjon forblir i indre havn. Et tredje alternativ på Bergeløkka eller Bommestad vil gi 5-600 millioner i besparelser bare i reisetid, strekningen med trase vil være kortere og det vil knapt måtte tvangsinnløses boliger. Det er å anta at et 3. alternativ vil være milliardbeløp gunstigere enn feks. Kongegata alternativet som Larvik- Ap og H ønsker. Stortinget kommer med stor sannsynlighet til å ta hensyn til kostnadene når endelig løsning skal bestemmes, slik at stasjon i Kongegata kommer neppe aldri til å bli realisert. Innbyggerforslaget ble levert rådmannen 6.5.2019. Det er kritikkverdig at saken om innbyggerforslag ikke er fremlagt tidligere, men svært kort tid før kommunevalget. Kommunevalget hadde vært en utmerket anledning til å

gjennomført den rådgivende folkeavstemningen. Vi ønsker engasjerte innbyggere som er med på å påvirke og delta indirekte frem til beslutningene tas i kommunestyret. Det er uheldig og ødeleggende for engasjement og initiativ å avslå innbyggerforslaget om rådgivende folkeavstemning.

Forslag til vedtak:

Innbyggerforslaget om rådgivende folkeavstemning om plassering av ny jernbanestasjon i Larvik tas til følge og rådmannen bes gjennomføre denne senest innen 01.09.2020.

Votering:

De to forslagene ble satt opp mot hverandre, og det ble votert alternativt.

Rådmannens forslag ble anbefalt vedtatt, mot 4 stemmer avgitt for Sørensens alternative forslag.

4=BL 2, PU 2

KST- 153/19 Vedtak:

Innbyggerforslag om folkeavstemning vedtas ikke.

154/19: Kommunedelplan for ny Intercity-trasé for jernbanen på strekningen Sandefjord grense - Kleivertunnelen. Sluttbehandling.

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

1. I henhold til Plan og bygningslovens § 11-15 vedtas forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny jernbane (InterCity) gjennom Larvik kommune, plankart og bestemmelser, sist revidert juni 2019, for
 - a. Kongegatakorridoren på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen og stasjonsalternativ Kongegata høy.
 - b. Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen.

2. For Kongegatakorridoren med stasjonsalternativ Kongegata høy på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:
 - c. Baseres på at den byggemetoden som gir kortest mulig byggeperiode og minst negative ringvirkninger for lokalsamfunnet, benyttes ved gjennomføringen av tiltaket.
 - d. Bygger på et valgt hovedgrep framkommet gjennom en plan- og designkonkurranse gjennomført i samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører. Denne bør omfatte brokonstruksjon i Hammerdalen, stasjonsløsning og knutepunktutvikling av de stasjonsnære områdene.
 - e. Tar stilling til hvilke verneverdige bygg i sentrum som kan flyttes og rekonstrueres enten på opprinnelig sted eller et annet egnet sted.
 - f. Samordnes med eventuelt reguleringsarbeid for nytt rådhus, nytt læringscenter og/eller nytt torg i sentrum dersom disse gjennom sentrumsplanarbeidet skulle bli lokalisert i tilknytning til stasjon eller jernbaneanlegg.
 - g. Bygger på gode analyser som gjør det mulig å sikre nødvendige tiltak for gående, syklende, kollektivreisende og bilister som til sammen vil gi en god helhetlig mobilitetsløsning.
 - h. Konkretiserer tiltak for attraktive og helsefremmende byrom og grøntanlegg, og for teknisk infrastruktur som tåler framtidens klimaendringer.
 - i. Konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse i Bøkelia, på Farriseidet/Veldre/Øvre Langestrand og i sentrum mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.
 - j. Fastsetter forebyggende tiltak for å forhindre at det oppstår negative ringvirkninger for Farriskilden.
 - k. Legger til rette for et forpliktende samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører om å sikre at InterCity-prosjektet gjennom Larvik sentrum skjer på en måte som i størst mulig grad forhindrer negative effekter av lang båndleggingstid og byggeperiode, og fremmer byreparasjon i etterkant av ferdigstilling. Tidlig grunnverv er ett av flere tiltak som bør drøftes inn i et slikt forpliktende samarbeid.

3. For Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:
 - a. Konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse på Verningen mot lyd, vibrasjoner og visuell støy. Miljøtunnel kan være et relevant alternativ som bør vurderes.
 - b. Utreder trafiksikker og barnevennlig adkomst til Timbo, alternativt at Timbo erstattes med et nytt leke og friluftsområde av tilsvarende eller høyere kvalitet etablert med tilsvarende nærhet til Verningen.
 - c. Utreder optimalisering av makeskifte og arrondering av landbrukseiendommer med sikte på å redusere omfanget av omdisponering av landbruksjord.

- d. Sikrer høy arkitektonisk kvalitet for brokonstruksjon og tilhørende anlegg ved kryssingen av Lågen.
 - e. Tar stilling til øvrige foreslåtte avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser.
4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensyn ved realisering av nytt dobbeltspor:
- f. Framtidig utvikling av Indre havn når nytt dobbeltspor og stasjonsplassering er besluttet, samt rekkefølge på utviklingen av Indre havn sett i sammenheng med annen utvikling i Larvik by
 - g. Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Temarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift for planlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.
 - h. Opprydding og etterbruk av eksisterende arealer og anlegg når ny jernbanelinje tas i bruk.
 - i. Samlet omfang og lokalisering av massedeponi, anleggsveier og andre midlertidige anleggstiltak.

Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 14.08.2019

1. I henhold til Plan og bygningslovens § 11-15 vedtas forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny jernbane (InterCity) gjennom Larvik kommune, plankart og bestemmelser, sist revidert juni 2019, for
 - a. Kongegatakorridoren på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen og stasjonsalternativ Kongegata høy.
 - b. Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen.
2. For Kongegatakorridoren med stasjonsalternativ Kongegata høy på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:
 - a. Baseres på at den byggemetoden som gir kortest mulig byggeperiode og minst negative ringvirkninger for lokalsamfunnet, benyttes ved gjennomføringen av tiltaket.
 - b. Bygger på et valgt hovedgrep framkommet gjennom en plan- og designkonkurranse gjennomført i samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører. Denne bør omfatte brokonstruksjon i Hammerdalen, stasjonsløsning og knutepunktutvikling av de stasjonsnære områdene.
 - c. Tar stilling til hvilke verneverdige bygg i sentrum som kan flyttes og rekonstrueres enten på opprinnelig sted eller et annet egnet

sted.

- d. Samordnes med eventuelt reguleringsarbeid for nytt rådhus, nytt læringscenter og/eller nytt torg i sentrum dersom disse gjennom sentrumsplanarbeidet skulle bli lokalisert i tilknytning til stasjon eller jernbaneanlegg.
 - e. Bygger på gode analyser som gjør det mulig å sikre nødvendige tiltak for gående, syklende, kollektivreisende og bilister som til sammen vil gi en god helhetlig mobilitetsløsning.
 - f. Konkretiserer tiltak for attraktive og helsefremmende byrom og grøntanlegg, og for teknisk infrastruktur som tåler framtidens klimaendringer.
 - g. Konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse i Bøkelia, på Farriseidet/Veldre/Øvre Langestrand og i sentrum mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.
 - h. Fastsetter forebyggende tiltak for å forhindre at det oppstår negative ringvirkninger for Farriskilden.
 - i. Legger til rette for et forpliktende samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører om å sikre at InterCity-prosjektet gjennom Larvik sentrum skjer på en måte som i størst mulig grad forhindrer negative effekter av lang båndleggingstid og byggeperiode, og fremmer byreparasjon i etterkant av ferdigstilling. Tidlig grunnverv er ett av flere tiltak som bør drøftes inn i et slikt forpliktende samarbeid.
3. For Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet sikrer at planen:
- a. Konkretiserer avbøtende tiltak, bl.a. miljøtunnel, for å skjerme eksisterende bebyggelse på Verningen mot lyd, vibrasjoner, visuell støy og sikring av matjord.
 - b. Utreder trafiksikker og barnevennlig adkomst til Timbo, alternativt at Timbo erstattes med et nytt leke og friluftsområde av tilsvarende eller høyere kvalitet etablert med tilsvarende nærhet til Verningen.
 - c. Utreder optimalisering av makeskifte og arrondering av landbrukseiendommer med sikte på å redusere omfanget av omdisponering av landbruksjord.
 - d. Sikrer høy arkitektonisk kvalitet for brokonstruksjon og tilhørende anlegg ved kryssingen av Lågen.
 - e. Tar stilling til øvrige foreslåtte avbøtende tiltak som kan bidra til

å redusere konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser.

4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensyn ved realisering av nytt dobbeltspor:
 - a. Framtidig utvikling av Indre havn når nytt dobbeltspor og stasjonsplassering er besluttet, samt rekkefølge på utviklingen av Indre havn sett i sammenheng med annen utvikling i Larvik by
 - b. Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Temarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift for planlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.
 - c. Opprydding og etterbruk av eksisterende arealer og anlegg når ny jernbanelinje tas i bruk.
 - d. Samlet omfang og lokalisering av massedeponi, anleggsveier og andre midlertidige anleggstiltak.
5. Det igangsettes planer og tiltak for å ivareta handel og tiltak for å opprettholde et levende sentrum. Rådmannen går i dialog med handelsstanden for å få til et godt resultat når vedtak om plassering er gjort.
6. Rådmannen går i dialog med beboere som blir berørt av godkjent KDP. Dialogen skal bidra til å trygge de berørte og gi de utfyllende informasjon om videre prosess og hvordan de vil involveres og bli ivaretatt underveis.

Formannskapet 14.08.2019:

Behandling:

Per Manvik, Frp, fremmet følgende alternative forslag til vedtak:

Nytt Pkt 1 A. Begrunnelse.

Kommunestyret har etter en helhetsvurdering kommet til at å etablere en togstasjon i Kongegata vil gi så store konsekvenser både for det etablerte næringsliv og beboere i området at det ikke kan forsvares hverken økonomisk eller moralsk.

Det er et faktum at kommunestyret skal og må søke å ivareta alle deler av befolkningen på en god og rettferdig måte. En etablering i Kongegata eller Indre Havn for den saks skyld vil ekskludere de som ikke bor i Larvik by i for stor grad. Det bor ca 35000 mennesker utafor Larvik by, og de fleste er avhengig av bil for å komme til togstasjonen som igjen generer store parkeringsarealer.

Kommunestyret mener at de fleste prognoser om økonomi, byggekonskvenser, parkeringsarealer, gevinster for byen, og ikke minst hva det vil gi den enkelte larvikborger - er tufta på antagelser og så usikker spådommer at å etablere en togstasjon i Kongegata ikke kan forsvares.

Vedtak: Sak om etablering av ny togstasjon i Larvik kommune utsettes i ett år. Kommunestyret ber Bane Nor utrede andre alternativer til plassering av ny togstasjon i Larvik kommune - som ivaretar hele befolkningen på en tilfredsstillende måte.

Pkt 1 B. Verningentraseen det eneste fornuftige, og ivaretar steinindustrien på en riktig måte. Det settes som vilkår at befolkningen på Verningen ivaretas via en miljøtunnel og andre tilfredsstillende miljøtiltak.

Pkt 2. Utgår som følge av nytt Pkt 1 a.

Pkt 3. Gjennomføres.

Pkt 4. Må være en forutsetning for etablering av ny jernbanetrasé gjennom Larvik kommune.

Olaf Holm, Krf, fremmet alternativt forslag som følger:

Larvik kommune står foran en stor investering innenfor offentlig kollektivtransport. Dette vil bidra til å binde Larvik kommune tettere sammen med byer og kollektivknutepunkt både vestover og retning Oslo.

KrF ønsker en stasjonsplassering i Indre Havn. Vi mener dette er fremtidsrettet med tanke på utvikling av arbeidsplasser rundt en ny jernbanestasjon, bevaring av torg og sentrumsfunksjoner, samtidig som en jernbanestasjon i Indre havn vil binde sammen sjøområdet og byen forøvrig. Tilstrekkelig med parkeringsplasser er en forutsetning for at jernbanen skal være et alternativ også for de som bor utenfor gang- og sykkelavstand.

Rådmannen sier i sin utredning:

«Sammen med Kongegataalternativet som berører næringsliv og handel i sentrum vil jernbaneprojektet ramme kommunens næringsliv og sysselsetting bredt. Rådmannen er bekymret for om Larviksamfunnet er robust nok til å håndtere den samlede samfunnsmessige virkningen av dette, og har derfor innstilt på Verningenkorridoren som en mer forutsigbar løsning som i liten grad berører næringsliv og arbeidsplasser».

Rådmannen sier indirekte gjennom dette, at en stasjonsplassering i Kongegata kan ha en samfunnsmessig belastning som er større enn hva Larviks samfunnet er istand til å tåle. De samme signaler er gitt fra handelsstanden i Larvik. Man frykter konsekvensene for butikker og næringsliv etter flere år med byggeaktivitet. Dersom sentrum ytterligere trekkes ned mot Indre Havn, noe som automatisk vil skje gjennom etablering av Grandkvartalet, kan man sitte igjen med et sentrum «tomt for næring og handel», men med en ny jernbanestasjon.

For å redusere total belastning på næringslivet i Larvik, anbefaler rådmannen Verningen korridoren. Med andre ord skal befolkningen på Verningen ta støytten for merbelastningen en stasjon i Kongegata påfører næringslivet i sentrum. Dette på tross av senere utredninger som viser at steinindustri og annen industri vil bli lite berørt om Stålåker øst velges.

Vi ser at det vil bli konsekvenser for landbruket om Stålåker øst velges. Totalt sett berøres 250 dekar (fulldyrka jord), men det samme arealet tas i bruk om Verningen korridoren velges. I tillegg beslaglegger Verningen korridoren mer matjord (dyrkbar jord) og mer enn det dobbelte i skogareal. Verningen korridoren beslaglegger totalt 470 dekar, mens tilsvarende for Stålåker øst er 350 dekar. Valg av Indre Havn og Stålåker øst alternativet vil i henhold til økonomiske beregninger spare samfunnet for flere hundre millioner kroner og øke sannsynligheten for en hurtigere realisering av ny jernbane gjennom Larvik.

Det vises til ovenstående:

Forlag til vedtak (rådmannens alternative innstilling):

1. I henhold til Plan- og bygningslovens § 11-15 vedtas forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny jernbane (InterCity) gjennom Larvik kommune, plankart og bestemmelser, sist revidert juni 2019, for: Indre havn-korridoren på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen og stasjonsalternativ Indre havn høy. b. Stålaker øst-korridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen.

2. For Indre havn-korridoren med stasjonsalternativ Indre havn høy på strekningen Byskogen Kleivertunnelen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:

a. baseres på at den beste og mest miljøvennlige byggemetoden, som vil gi kortest mulig byggeperiode og minst mulig negative ringvirkninger for lokalsamfunnet, benyttes ved gjennomføringen av tiltaket i de delene av traséen der eksisterende bebyggelse i stor grad vil kunne bli berørt.

b. bygger på et valgt hovedgrep for brokonstruksjon i Hammerdalen og Indre havn, stasjonsløsning og knutepunktutvikling av de stasjonsnære områdene, framkommet gjennom en plan- og designkonkurranse gjennomført i et samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører.

c. sikrer Herregården mot setnings-skader og istandsetter terreng, hageanlegg og forbindelser mot Larvik kirke på en måte som bidrar til å styrke sammenhenger og historiefortellingen rundt Larvik som grevskapsby i samarbeid med kommune og fylkeskommune.

d. sikrer at Munken og Larvik stasjon kan bevares, at eldre trehus ved Munken kan flyttes fremfor å rives og at vegomlegging av Storgata tar mest mulig hensyn til det historiske bymiljøet og terrenget rundt Bedehuset, Kirkestredet og Skottebrygga i samarbeid med kommune og fylkeskommune.

e. samordnes med eventuelt reguleringsarbeid for nytt rådhus, nytt læringscenter og/eller nytt torg i sentrum dersom disse gjennom sentrumsplanarbeidet skulle bli lokalisert i tilknytning til stasjon eller jernbaneanlegg.

f. bygger på gode analyser som gjør det mulig å sikre nødvendige tiltak for gående, syklende og kollektivreisende, bilister og parkerende som til sammen vil gi en god helhetlig mobilitetsløsning.

g. konkretiserer tiltak for gode og helsefremmende byrom og grøntanlegg, og for teknisk infrastruktur som dimensjoneres for å tåle framtidens klimaendringer.

h. konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse langs toglinja og spesielt ved Residensveien, Kirkestredet, i Hammerdalen, på Veldre/Øvre Langestrand og i nedre del av sentrum for øvrig mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.

i. fastsetter forebyggende tiltak for å forhindre at det oppstår negative ringvirkninger for Farriskilden.

3. For Stålaker øst-korridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:

a. utreder optimalisering av makeskifte og arrondering av landbrukseiendommer med sikte på å redusere omfanget av omdisponering av landbruksjord.

b. avklarer sikkerhetsavstand og rammebetingelser rundt jernbanetrasé gjennom steinressursene i området S20 kan skje på best mulig måte med hensyn på både å oppnå tilstrekkelig samfunnssikkerhet og effektiv utnyttelse av steinforekomstene.

c. konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse langs toglinje mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.

d. utreder eventuell flytting av Bærløkka i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen.

e. Sikrer høy arkitektonisk kvalitet for brokonstruksjon og tilhørende anlegg ved kryssingen av Lågen.

f. Tar stilling til øvrige foreslåtte avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser.

4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensyn ved realisering av nytt dobbeltspor:

a. Samlet omfang og lokalisering av massedeponi, anleggsveier og andre midlertidige anleggstiltak.

b. Framtidig utvikling av Indre havn når nytt dobbeltspor og stasjonsplassering er besluttet, samt rekkefølge på utviklingen av Indre havn sett i sammenheng med annen utvikling i Larvik by.

c. *Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Temarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift for planlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.*
d. *Opprydding og etterbruk av eksisterende arealer og anlegg når ny jernbanelinje tas i bruk.*

Erik A. Sørensen, BL, fremmet følgende alternative forslag til vedtak:

Plassering av ny jernbanestasjon med tilhørende trase berører svært mange innbyggere i vår kommune. En så stor inngripen og varig forandring som en ny jernbanestasjon med trase representerer, krever at den beste løsningen velges.

Det er et sterkt folkelig ønske at et tredje alternativ utredes. I januar 2019 ønsket et flertall i en meningsmåling (<https://www.bedrelarvik.no/jernbanestasjon-meningsmalning/>), gjennomført av Opinion AS, at ny jernbanestasjon skulle lokaliseres til Bergeløkka. Indre havn var foretrukket som nest beste plassering av stasjon og Kongegata var den plasseringen som fikk lavest oppslutning. Kravet om sentrumsnærhet ivaretas godt med en stasjon på feks. Bergeløkka alternativt Bommestad og åpner også for en langt bedre og raskere tilgjengelighet for også de som ikke bor «midt i sentrum». De utredningene som BaneNOR hittil har gjennomført av annen stasjonslokalisering er basert på grove antakelser og av en forhåndsdomt karakter og bærer preg av dette. BaneNOR har som kjent et uttalt ønske om videre stasjon i indre havn.

Om ikke et tredje alternativ utarbeides og legges frem til politisk behandling, er det stor fare for og meget sannsynlig at stasjon forblir i indre havn. Et tredje alternativ på Bergeløkka eller Bommestad vil gi 5-600 millioner i besparelser bare i reisetid, strekningen med trase vil være kortere og det vil knapt måtte tvangsinnløses boliger. Det er å anta at et 3. alternativ vil være milliardbeløp gunstigere enn feks. Kongegata alternativet som Larvik- Ap og H ønsker. Stortinget kommer med stor sannsynlighet til å ta hensyn til kostnadene når endelig løsning skal bestemmes, slik at stasjon i Kongegata kommer neppe eller aldri til å bli realisert.

Forslag til vedtak:

Rådmannens forslag til vedtak pkt. 1 – 4 avvises. De to hovedalternativene, Kongegata og Indre Havn med tilhørende foreslåtte traseer, ivaretar ikke kommunens behov og utvikling på den beste måten. Et tredje alternativ lokalisert i randsonen av Larvik by, som feks. Bergeløkka eller alternativt Bommestad vil ivareta kommunens helhetlige behov på en langt bedre måte. Et tredje alternativ kreves utredet innen 01.07.2020. Etter at en 3. og ny løsning er forelagt, foretas en rådgivende folkeavstemning og saken kommer opp til ny behandling i kommunestyret høsten 2020.

Tormod Knutsen, MDG, fremmet følgende forslag som et tillegg til rådmannens alternative innstilling:

Tillegg til Rådmannens alternative innstilling:

BaneNOR bes om å vurdere en justering av Stållåker Øst på strekninger Furustad-Vittersøtjern/Stållåker før reguleringsarbeidet starter opp.

Hensikten er å finne en trase som i større grad følger kanten av fjellformasjonene for å unngå diagonale føringer over rektangulære jorder, redusere bruk av dyrka/dyrkbar mark og ligger høyere i terrenget for å unngå konflikter med bekker med svært dårlig fall.

Bøndene langs denne korridoren har påvist svakheter ved BaneNORs forslag, men har valgt å foreslå

en variant av Verningen, i stedet for å se på mulighetene for optimalisering i sitt eget område (løfte traseen av hensyn til bekker med dårlig fall og føring langs fjellformasjonene for å unngå å krysse rektangulære jorder diagonalt). En slik optimalisering vil antagelig også kunne gi mindre tap av dyrka og dyrkbar jord.

Ordfører fremmet følgende tilleggsforslag til rådmannens forslag:

Pkt. 5. Det igangsettes planer og tiltak for å ivareta handel og tiltak for å opprettholde et levende sentrum. Rådmannen går i dialog med handelsstanden for å få til et godt resultat når vedtak om plassering er gjort.

Pkt 6. Rådmannen går i dialog med beboere som blir berørt av godkjent KDP. Dialogen skal bidra til å trygge de berørte og gi de utfyllende informasjon om videre prosess og hvordan de vil involveres og bli ivare tatt underveis.

Knut Olav Omholt, Sp, fremmet følgende endringsforslag til rådmannens innstilling på vegne av Larvik Senterparti, Larvik arbeiderparti, Larvik Høyre og Hallstein Bast (MDG):

3. For Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense - Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsarbeidet sikrer at planen:

A. Konkretiserer avbøtende tiltak, bl.a miljøtunnel for å skjerme eksisterende bebyggelse på Verningen mot lyd, vibrasjoner, visuell støy og sikring av matjord.

Ordfører innledet med å oppsummere prosessen så langt i saken.

Notat vedrørende "Sandefjord KDP InterCity trasévalg og konsekvenser for Sandefjord kommune" ble delt ut.

Votering:

Det ble votert fra kant slik;

Manviks forslag falt med 2 stemmer for forslaget.

2=FRP

Sørensens forslag falt med 1 stemme for forslaget.

1=BL

Holms forslag falt med 2 stemmer for forslaget.

2=KRF 1, MDG 1

Knutsens forslag falt med 1 stemme for forslaget.

1=MDG

Rådmannens innstilling ble deretter votert over og anbefalt vedtatt med 8 mot 5 stemmer.

8=AP 3, SP 2, MDG 1, H 2

5=FRP 2, KRF 1, BL 1, MDG 1

Ordførers tilleggsforslag til innstillingen i to punkter ble deretter votert over og enstemmig anbefalt vedtatt.

Det ble til slutt votert over Omholts endringsforslag til innstillingen, som likeledes ble enstemmig anbefalt vedtatt.

FSK- 104/19 Vedtak:

1. I henhold til Plan og bygningslovens § 11-15 vedtas forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny jernbane (InterCity) gjennom Larvik kommune, plankart og bestemmelser, sist revidert juni 2019, for
 - a. Kongegatakorridoren på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen og stasjonsalternativ Kongegata høy.
 - b. Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen.
2. For Kongegatakorridoren med stasjonsalternativ Kongegata høy på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:
 - a. Baseres på at den byggemetoden som gir kortest mulig byggeperiode og minst negative ringvirkninger for lokalsamfunnet, benyttes ved gjennomføringen av tiltaket.
 - b. Bygger på et valgt hovedgrep framkommet gjennom en plan- og designkonkurranse gjennomført i samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører. Denne bør omfatte brokonstruksjon i Hammerdalen, stasjonsløsning og knutepunktutvikling av de stasjonsnære områdene.
 - c. Tar stilling til hvilke verneverdige bygg i sentrum som kan flyttes og rekonstrueres enten på opprinnelig sted eller et annet egnet sted.
 - d. Samordnes med eventuelt reguleringsarbeid for nytt rådhus, nytt læringssenter og/eller nytt torg i sentrum dersom disse gjennom sentrumsplanarbeidet skulle bli lokalisert i tilknytning til stasjon eller jernbaneanlegg.
 - e. Bygger på gode analyser som gjør det mulig å sikre nødvendige tiltak for gående, syklende, kollektivreisende og bilister som til

sammen vil gi en god helhetlig mobilitetsløsning.

- f. Konkretiserer tiltak for attraktive og helsefremmende byrom og grøntanlegg, og for teknisk infrastruktur som tåler framtidens klimaendringer.
 - g. Konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse i Bøkelia, på Farriseidet/Veldre/Øvre Langestrand og i sentrum mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.
 - h. Fastsetter forebyggende tiltak for å forhindre at det oppstår negative ringvirkninger for Farriskilden.
 - i. Legger til rette for et forpliktende samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører om å sikre at InterCity-prosjektet gjennom Larvik sentrum skjer på en måte som i størst mulig grad forhindrer negative effekter av lang båndleggingstid og byggeperiode, og fremmer byreparasjon i etterkant av ferdigstilling. Tidlig grunnverv er ett av flere tiltak som bør drøftes inn i et slikt forpliktende samarbeid.
3. For Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet sikrer at planen:
- a. Konkretiserer avbøtende tiltak, bl.a. miljøtunnel, for å skjerme eksisterende bebyggelse på Verningen mot lyd, vibrasjoner, visuell støy og sikring av matjord.
 - b. Utreder trafiksikker og barnevennlig adkomst til Timbo, alternativt at Timbo erstattes med et nytt leke og friluftsområde av tilsvarende eller høyere kvalitet etablert med tilsvarende nærhet til Verningen.
 - c. Utreder optimalisering av makeskifte og arrondering av landbrukseiendommer med sikte på å redusere omfanget av omdisponering av landbruksjord.
 - d. Sikrer høy arkitektonisk kvalitet for brokonstruksjon og tilhørende anlegg ved kryssingen av Lågen.
 - e. Tar stilling til øvrige foreslåtte avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser.
4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensyn ved realisering av nytt dobbeltspor:
- a. Framtidig utvikling av Indre havn når nytt dobbeltspor og stasjonsplassering er besluttet, samt rekkefølge på utviklingen av

Indre havn sett i sammenheng med annen utvikling i Larvik by

- b. Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Temarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift for planlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.
 - c. Opprydding og etterbruk av eksisterende arealer og anlegg når ny jernbanelinje tas i bruk.
 - d. Samlet omfang og lokalisering av massedeponi, anleggsveier og andre midlertidige anleggstiltak.
5. Det igangsettes planer og tiltak for å ivareta handel og tiltak for å opprettholde et levende sentrum. Rådmannen går i dialog med handelsstanden for å få til et godt resultat når vedtak om plassering er gjort.
6. Rådmannen går i dialog med beboere som blir berørt av godkjent KDP. Dialogen skal bidra til å trygge de berørte og gi de utfyllende informasjon om videre prosess og hvordan de vil involveres og bli ivaretatt underveis.

Kommunestyret 21.08.2019:

Behandling:

Per Manvik, Frp, fremmet følgende alternative forslag:

Nytt Pkt 1 A. Alternativ til rådmannens forslag. Begrunnelse. Kommunestyret har etter en helhetsvurdering kommet til at å etablere en togstasjon i Kongegata vil gi så store konsekvenser både for det etablerte næringsliv og beboere i området at det ikke kan forsvares hverken økonomisk eller moralsk. Det er et faktum at kommunestyret skal og må søke å ivareta alle deler av befolkningen på en god og rettferdig måte. En etablering i Kongegata eller Indre Havn for den saks skyld vil ekskludere de som ikke bor i Larvik by i for stor grad. Det bor ca 35000 mennesker utafor Larvik by, og de fleste er avhengig av bil for å komme til togstasjonen som igjen generer store parkeringsarealer. Kommunestyret mener at de fleste prognoser om økonomi, byggekonskvenser, parkeringsarealer, gevinster for byen, og ikke minst hva det vil gi den enkelte larvikborger - er tufta på antagelser og så usikre spådommer at å etablere en togstasjon i Kongegata ikke kan forsvares.

Vedtak:

Sak om etablering av ny togstasjon i Larvik kommune utsettes i ett år. Kommunestyret ber Bane Nor utrede andre alternativer til plassering av ny togstasjon i Larvik kommune - som ivaretar hele befolkningen på en tilfredsstillende måte.

Pkt 1 B. Veringentraseen er det eneste fornuftige, og ivaretar steinindustrien på en riktig måte. Det settes som vilkår at befolkningen på Veringen ivaretas via en miljøtunnel og andre tilfredsstillende miljøtiltak.

Pkt 2. Utgår som følge av nytt Pkt 1 a.

Pkt 3. Gjennomføres.

Pkt 4. Må være en forutsetning for etablering av ny jernbanetrasé gjennom Larvik kommune.

Olaf Holm, Krf, løftet rådmannens alternative alternativt forslag som følger:

Larvik kommune står foran en stor investering innenfor offentlig kollektivtransport. Dette vil bidra til å binde Larvik kommune tettere sammen med byer og kollektivknutepunkt både vestover og retning Oslo.

KrF ønsker en stasjonsplassering i Indre Havn. Vi mener dette er fremtidsrettet med tanke på utvikling av arbeidsplasser rundt en ny jernbanestasjon, bevaring av torg og sentrumsfunksjoner, samtidig som en jernbanestasjon i Indre havn vil binde sammen sjøområdet og byen forøvrig. Tilstrekkelig med parkeringsplasser er en forutsetning for at jernbanen skal være et alternativ også for de som bor utenfor gang- og sykkelavstand.

Rådmannen sier i sin utredning:

«Sammen med Kongegataalternativet som berører næringsliv og handel i sentrum vil jernbaneprojektet ramme kommunens næringsliv og sysselsetting bredt. Rådmannen er bekymret for om Larviksamfunnet er robust nok til å håndtere den samlede samfunnsmessige virkningen av dette, og har derfor innstilt på Vervingenkorridoren som en mer forutsigbar løsning som i liten grad berører næringsliv og arbeidsplasser».

Rådmannen sier indirekte gjennom dette, at en stasjonsplassering i Kongegata kan ha en samfunnsmessig belastning som er større enn hva Larviks samfunnet er istand til å tåle. De samme signaler er gitt fra handelsstanden i Larvik. Man frykter konsekvensene for butikker og næringsliv etter flere år med byggeaktivitet. Dersom sentrum ytterligere trekkes ned mot Indre Havn, noe som automatisk vil skje gjennom etablering av Grandkvartalet, kan man sitte igjen med et sentrum «tomt for næring og handel», men med en ny jernbanestasjon.

For å redusere total belastning på næringslivet i Larvik, anbefaler rådmannen Vervingen korridoren. Med andre ord skal befolkningen på Vervingen ta støytten for merbelastningen en stasjon i Kongegata påfører næringslivet i sentrum.

Dette på tross av senere utredninger som viser at steinindustri og annen industri vil bli lite berørt om Stålåker øst velges.

Vi ser at det vil bli konsekvenser for landbruket om Stålåker øst velges. Totalt sett berøres 250 dekar (fulldyrka jord), men det samme arealet tas i bruk om Vervingen korridoren velges. I tillegg beslaglegger Vervingen korridoren mer matjord (dyrkbare jord) og mer enn det dobbelte i skogareal.

Verningen korridoren beslaglegger totalt 470 dekar, mens tilsvarende for Stålåker øst er 350 dekar.

Valg av Indre Havn og Stålåker øst alternativet vil i henhold til økonomiske beregninger spare samfunnet for flere hundre millioner kroner og øke sannsynligheten for en hurtigere realisering av ny jernbane gjennom Larvik.

Det vises til ovenstående:

Forslag til vedtak (rådmannens alternative innstilling):

1. I henhold til Plan- og bygningslovens § 11-15 vedtas forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny jernbane (InterCity) gjennom Larvik kommune, plankart og bestemmelser, sist revidert juni 2019, for

a. Indre havn-korridoren på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen og stasjonsalternativ Indre havn høy.

b. Stålåker øst-korridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen.

2. For Indre havn-korridoren med stasjonsalternativ Indre havn høy på strekningen Byskogen Kleivertunnelen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:

a. baseres på at den beste og mest miljøvennlige byggemetoden, som vil gi kortest mulig byggeperiode og minst mulig negative ringvirkninger for lokalsamfunnet, benyttes ved gjennomføringen av tiltaket i de delene av traséen der eksisterende bebyggelse i stor grad vil kunne bli berørt.

b. bygger på et valgt hovedgrep for brokonstruksjon i Hammerdalen og Indre havn, stasjonsløsning og knutepunktutvikling av de stasjonsnære områdene, framkommet gjennom en plan- og designkonkurranse gjennomført i et samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører.

c. sikrer Herregården mot setningsskader og istandsetter terreng, hageanlegg og forbindelser mot Larvik kirke på en måte som bidrar til å styrke sammenhenger og historiefortellingen rundt Larvik som grevskapsby i samarbeid med kommune og fylkeskommune.

d. sikrer at Munken og Larvik stasjon kan bevares, at eldre trehus ved Munken kan flyttes fremfor å rives og at vegomlegging av Storgata tar mest mulig hensyn til det historiske bymiljøet og terrenget rundt Bedehuset, Kirkestredet og Skottebrygga i samarbeid med kommune og fylkeskommune.

e. samordnes med eventuelt reguleringsarbeid for nytt rådhus, nytt læringscenter og/eller nytt torg i sentrum dersom disse gjennom sentrumsplanarbeidet skulle bli lokalisert i tilknytning til stasjon eller jernbaneanlegg.

f. bygger på gode analyser som gjør det mulig å sikre nødvendige tiltak for gående, syklende og kollektivreisende, bilister og parkerende som til sammen vil gi en god helhetlig mobilitetsløsning.

g. konkretiserer tiltak for gode og helsefremmende byrom og grøntanlegg, og for teknisk infrastruktur

som dimensjoneres for å tåle framtidens klimaendringer.

h. konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse langs toglinja og spesielt ved Residensveien, Kirkestredet, i Hammerdalen, på Veldre/Øvre Langestrand og i nedre del av sentrum for øvrig mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.

i. fastsetter forebyggende tiltak for å forhindre at det oppstår negative ringvirkninger for Farriskilden.

3. For Stålaker øst-korridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:

a. utreder optimalisering av makeskifte og arrondering av landbrukseiendommer med sikte på å redusere omfanget av omdisponering av landbruksjord.

b. avklarer sikkerhetsavstand og rammebetingelser rundt jernbanetrasé gjennom steinressursene i området S20 kan skje på best mulig måte med hensyn på både å oppnå tilstrekkelig samfunnssikkerhet og effektiv utnyttelse av steinforekomstene.

c. konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse langs toglinje mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.

d. utreder eventuell flytting av Bærløkka i samarbeid med kommunen og fylkeskommunen.

e. Sikrer høy arkitektonisk kvalitet for brokonstruksjon og tilhørende anlegg ved kryssingen av Lågen.

f. Tar stilling til øvrige foreslåtte avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser.

4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensyn ved realisering av nytt dobbeltspor:

a. Samlet omfang og lokalisering av massedeponi, anleggsveier og andre midlertidige anleggstiltak.

b. Framtidig utvikling av Indre havn når nytt dobbeltspor og stasjonsplassering er besluttet, samt rekkefølge på utviklingen av Indre havn sett i sammenheng med annen utvikling i Larvik by.

c. Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Tamarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift for planlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.

d. Opprydding og etterbruk av eksisterende arealer og anlegg når ny jernbanelinje tas i bruk.

Erik Sørensen, BL, løftet sitt alternative forslag fra formannskapet:

Plassering av ny jernbanestasjon med tilhørende trase berører svært mange innbyggere i vår kommune. En så stor inngripen og varig forandring som en ny jernbanestasjon med trase

representerer, krever at den beste løsningen velges.

Det er et sterkt folkelig ønske at et tredje alternativ utredes. I januar 2019 ønsket et flertall i en meningsmåling (<https://www.bedrelarvik.no/jernbanestasjon-meningsmaling/>), gjennomført av Opinion AS, at ny jernbanestasjon skulle lokaliseres til Bergeløkka. Indre havn var foretrukket som nest beste plassering av stasjon og Kongegata var den plasseringen som fikk lavest oppslutning.

Kravet om sentrumsnærhet ivaretas godt med en stasjon på feks. Bergeløkka alternativt Bommestad og åpner også for en langt bedre og raskere tilgjengelighet for også de som ikke bor «midt i sentrum». De utredningene som BaneNOR hittil har gjennomført av annen stasjonslokalisering er basert på grove antakelser og av en forhåndsdomt karakter og bærer preg av dette. BaneNOR har som kjent et uttalt ønske om videre stasjon i indre havn.

Om ikke et tredje alternativ utarbeides og legges frem til politisk behandling, er det stor fare for og meget sannsynlig at stasjon forblir i indre havn. Et tredje alternativ på Bergeløkka eller Bommestad vil gi 5-600 millioner i besparelser bare i reisetid, strekningen med trase vil være kortere og det vil knapt måtte tvangsinnløses boliger. Det er å anta at et 3. alternativ vil være milliardbeløp gunstigere enn feks. Kongegata alternativet som Larvik- Ap og H ønsker. Stortinget kommer med stor sannsynlighet til å ta hensyn til kostnadene når endelig løsning skal bestemmes, slik at stasjon i Kongegata kommer neppe eller aldri til å bli realisert.

Forslag til vedtak:

Rådmannens forslag til vedtak pkt. 1 – 4 avvises. De to hovedalternativene, Kongegata og Indre Havn med tilhørende foreslåtte traseer, ivaretar ikke kommunens behov og utvikling på den beste måten. Et tredje alternativ lokalisert i randsonen av Larvik by, som feks. Bergeløkka eller alternativt Bommestad vil ivareta kommunens helhetlige behov på en langt bedre måte. Et tredje alternativ kreves utredet innen 01.07.2020. Etter at en 3. og ny løsning er forelagt, foretas en rådgivende folkeavstemning og saken kommer opp til ny behandling i kommunestyret høsten 2020.

Tormod Knutsen, MDG, løftet følgende forslag som tillegg til rådmannens alternative forslag:

BaneNOR bes om å vurdere en justering av Stålåker Øst på strekninger Furustad-Vittersøtjern/Stålåker før reguleringsarbeidet starter opp.

Hensikten er å finne en trase som i større grad følger kanten av fjellformasjonene for å unngå diagonale føringer over rektangulære jorder, redusere bruk av dyrka/dyrkbar mark og ligger høyere i terrenget for å unngå konflikter med bekker med svært dårlig fall. Bøndene langs denne korridoren har påvist svakheter ved BaneNORs forslag, men har valgt å foreslå en variant av Verningen, i stedet for å se på mulighetene for optimalisering i sitt eget område (løfte traseen av hensyn til bekker med dårlig fall og føring langs fjellformasjonene for å unngå å krysse rektangulære jorder diagonalt). En slik optimalisering vil antagelig også kunne gi mindre tap av dyrka og dyrkbar jord.

Knut Olav Omholt, Sp, ba kommunestyret vurdere sin habilitet på bakgrunn av at styreleder i firmaet han er ansatt i er en av de berørte grunneierne. Kommuneadvokaten hadde på forhånd vært konsultert, og vurdert at det ikke er grunnlag for å vurdere ham inhabil til saken. Omholt fratrådte under voteringen, som enstemmig vurderte ham som habil, og han gjeninntrodte deretter.

Ordfører innledet med en orientering om prosessen i saken frem til endelig behandling.

Per Manvik, Frp, overrakte ordfører en signaturliste fra 44 næringsdrivende i Larvik, som har signert på at de ikke ønsker Kongegata som stasjonsalternativ.

Gina M. Johnsen, Frp, ba om å få fratre underveis i behandlingen, og det ble innvilget av ordfører. Espen Staer, Frp, tiltrådte som hennes vara.

Votering:

Det ble først votert over alternativt forslag fra Manvik, som fikk støtte av 10 stemmer og falt.
10=FRP 5, V 1, BL 2, PU 2

Sørensens alternative forslag ble deretter votert over og falt mot 9 stemmer avgitt for forslaget.
9=BL 2, FRP 5, PU 2

Det ble deretter votert over Knutsens tilleggsforslag som falt mot 1 stemme.
1=MDG

Forslaget fra Holm ble deretter votert over, og falt likeledes mot 4 stemmer.
4=KRF 2, MDG 1, PU 1 (Rosendal)

Det ble til slutt votert over innstillingen fra formannskapet, som ble vedtatt med 30 stemmer for og 13 stemmer mot forslaget.
30=AP 14, SP 4, H 9, SV 2, MDG 1
13=FRP 5, KRF 2, BL 2, MDG 1, V 1, PU 2

KST- 154/19 Vedtak:

1. I henhold til Plan og bygningslovens § 11-15 vedtas forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning for ny jernbane (InterCity) gjennom Larvik kommune, plankart og bestemmelser, sist revidert juni 2019, for
 - a. Kongegatakorridoren på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen og stasjonsalternativ Kongegata høy.
 - b. Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen.
2. For Kongegatakorridoren med stasjonsalternativ Kongegata høy på strekningen Byskogen – Kleivertunnelen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet bidrar til at planen:

- a. Baseres på at den byggemetoden som gir kortest mulig byggeperiode og minst negative ringvirkninger for lokalsamfunnet, benyttes ved gjennomføringen av tiltaket.
 - b. Bygger på et valgt hovedgrep framkommet gjennom en plan- og designkonkurranse gjennomført i samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører. Denne bør omfatte brokonstruksjon i Hammerdalen, stasjonsløsning og knutepunktutvikling av de stasjonsnære områdene.
 - c. Tar stilling til hvilke verneverdige bygg i sentrum som kan flyttes og rekonstrueres enten på opprinnelig sted eller et annet egnet sted.
 - d. Samordnes med eventuelt reguleringsarbeid for nytt rådhus, nytt læringscenter og/eller nytt torg i sentrum dersom disse gjennom sentrumsplanarbeidet skulle bli lokalisert i tilknytning til stasjon eller jernbaneanlegg.
 - e. Bygger på gode analyser som gjør det mulig å sikre nødvendige tiltak for gående, syklende, kollektivreisende og bilister som til sammen vil gi en god helhetlig mobilitetsløsning.
 - f. Konkretiserer tiltak for attraktive og helsefremmende byrom og grøntanlegg, og for teknisk infrastruktur som tåler framtidens klimaendringer.
 - g. Konkretiserer avbøtende tiltak for å skjerme eksisterende bebyggelse i Bøkelia, på Farriseidet/Veldre/Øvre Langstrand og i sentrum mot lyd, vibrasjoner og visuell støy.
 - h. Fastsetter forebyggende tiltak for å forhindre at det oppstår negative ringvirkninger for Farriskilden.
 - i. Legger til rette for et forpliktende samarbeid mellom tiltakshaver, kommunen og eventuelle andre relevante aktører om å sikre at InterCity-prosjektet gjennom Larvik sentrum skjer på en måte som i størst mulig grad forhindrer negative effekter av lang båndleggingstid og byggeperiode, og fremmer byreparasjon i etterkant av ferdigstilling. Tidlig grunnverv er ett av flere tiltak som bør drøftes inn i et slikt forpliktende samarbeid.
3. For Verningenkorridoren på strekningen Sandefjord grense – Byskogen, ber kommunestyret om at rådmannen i det kommende reguleringsplanarbeidet sikrer at planen:
- a. Konkretiserer avbøtende tiltak, bl.a. miljøtunnel, for å skjerme eksisterende bebyggelse på Verningen mot lyd, vibrasjoner, visuell støy og sikring av matjord.
 - b. Utreder trafiksikker og barnevennlig adkomst til Timbo,

alternativt at Timbo erstattes med et nytt leke og friluftsområde av tilsvarende eller høyere kvalitet etablert med tilsvarende nærhet til Verningen.

- c. Utreder optimalisering av makeskifte og arrondering av landbrukseiendommer med sikte på å redusere omfanget av omdisponering av landbruksjord.
 - d. Sikrer høy arkitektonisk kvalitet for brokonstruksjon og tilhørende anlegg ved kryssingen av Lågen.
 - e. Tar stilling til øvrige foreslåtte avbøtende tiltak som kan bidra til å redusere konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser.
4. Kommunestyret ber om at rådmannen i pågående og fremtidig planarbeid har fokus på følgende tema relatert til avvikling av eksisterende Vestfoldbane eller utenforliggende hensyn ved realisering av nytt dobbeltspor:
- a. Framtidig utvikling av Indre havn når nytt dobbeltspor og stasjonsplassering er besluttet, samt rekkefølge på utviklingen av Indre havn sett i sammenheng med annen utvikling i Larvik by
 - b. Framtidig havnesportilknytning til Larvik havn basert på utredet løsning vist i Temarapport IPC-36-A-25766 Havnespor Larvik, og fastsetting av denne i kommuneplanens arealdel i påvente av forventet avklaring av status og framdrift for planlegging og realisering i Nasjonal Transportplan 2022-2033.
 - c. Opprydding og etterbruk av eksisterende arealer og anlegg når ny jernbanelinje tas i bruk.
 - d. Samlet omfang og lokalisering av massedeponi, anleggsveier og andre midlertidige anleggstiltak.
5. Det igangsettes planer og tiltak for å ivareta handel og tiltak for å opprettholde et levende sentrum. Rådmannen går i dialog med handelsstanden for å få til et godt resultat når vedtak om plassering er gjort.
6. Rådmannen går i dialog med beboere som blir berørt av godkjent KDP. Dialogen skal bidra til å trygge de berørte og gi de utfyllende informasjon om videre prosess og hvordan de vil involveres og bli ivaretatt underveis.

