



Bane Nor Sf
Postboks 4350
2308 HAMAR

25.06.2019

Seksjon/avd
Enhet overordnet
planlegging og miljø

Deres ref.

Vår ref
17/493- 141

Saksbehandler
David Bakke Haugen
,
david.bakke.haugen@sandefjord.kommune.no

Vedtaksbrev - Kommunedelplan for InterCity-utbyggingen på strekningen Stokke - Larvik grense: Sluttbehandling

Kommunestyret, sak 040/19, har i møte 20.06.2019 fattet følgende vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan for ny jernbane (InterCity) i korridoren «Torp vest-revidert», på strekningen Stokke – Larvik grense, sist revidert april 2019, vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15.
2. Det fremmes en politisk sak i løpet av inneværende år som drøfter muligheten for oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen.

Med hilsen

David Bakke Haugen
enhetsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur



Arkiv: PLANNAVN-
Kommunedelplan
for InterCity-
utbyggingen
Tønsberg - Larvik,
FA-L09
Arkivsak: 17/493-133
Saksbehandler: David Bakke
Haugen
Dato: 13.05.2019

Saksframlegg

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
028/19	Eldrerådet	11.06.2019
024/19	Ungdomsrådet	06.06.2019
033/19	Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne	06.06.2019
091/19	Hovedutvalg for miljø- og plansaker	29.05.2019
112/19	Formannskapet	04.06.2019
040/19	Kommunestyret	20.06.2019

Kommunedelplan for InterCity-utbyggingen på strekningen Stokke - Larvik grense: Sluttbehandling

Rådmannens innstilling:

1. Forslag til kommunedelplan for ny jernbane (InterCity) i korridoren «Torp vest-revidert», på strekningen Stokke – Larvik grense, sist revidert april 2019, vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15.
2. Det fremmes en politisk sak i løpet av inneværende år som drøfter muligheten for oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen.

Hovedutvalg for miljø- og plansaker behandlet saken 29.05.2019:

Behandling:

Ida Cathrine Nilsen SP, ba utvalget vurdere sin habilitet og fratrådte.
Utvalget besluttet at Ida Cathrine Nilsen anses inhabil ved behandling av saken.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt med 18 stemmer.

Ida Cathrine Nilsen tiltrådte.

MP- 091/19 Vedtak:

Hovedutvalg for miljø- og plansaker anbefaler at formannskapet legger saken frem for kommunestyret med følgende innstilling:

1. Forslag til kommunedelplan for ny jernbane (InterCity) i korridoren «Torp vest-

revidert», på strekningen Stokke – Larvik grense, sist revidert april 2019, vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15.

1. Det fremmes en politisk sak i løpet av inneværende år som drøfter muligheten for oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen.

Formannskapet behandlet saken 04.06.2019:

Behandling:

Nilsen, SP bad formannskapet vurdere hennes habilitet og redegjorde for dette.

Nilsen, SP fratrådte.

Formannskapet sluttet seg enstemmig med 18 stemmer til at Nilsen, SP er inhabil.

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt med 18 stemmer.

Nilsen, SP tiltrådte.

FSK- 112/19 Vedtak:

Formannskapet anbefaler at kommunestyret fatter følgende vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan for ny jernbane (InterCity) i korridoren «Torp vest-revidert», på strekningen Stokke – Larvik grense, sist revidert april 2019, vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15.
2. Det fremmes en politisk sak i løpet av inneværende år som drøfter muligheten for oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen.

Ungdomsrådet behandlet saken 06.06.2019:

Behandling:

Ungdomsrådet slutter seg enstemmig til rådmannens innstilling.

UR- 024/19 Vedtak:

Ungdomsrådets uttalelse:

Saken tas til orientering.

Råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne behandlet saken 06.06.2019:

Behandling:

RMNF slutter seg enstemmig til rådmannens innstilling.

RMNF- 033/19 Vedtak:

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevnes uttalelse:

Saken tas til orientering.

Eldrerådet behandlet saken 11.06.2019:

Behandling:

Eldrerådet slutter seg enstemmig til rådmannens innstilling.

ER- 028/19 Vedtak:

Eldrerådets uttalelse:

Eldrerådet slutter seg enstemmig til rådmannens innstilling.

Kommunestyret behandlet saken 20.06.2019:

Behandling:

(56 stemmeberettigede.)

Nilsen, SP bad kommunestyret om å vurdere hennes habilitet og redegjorde for dette.

Nilsen, SP fratrådte.

Kommunestyret sluttet seg enstemmig med 55 stemmer til at Nilsen, SP er inhabil.

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt med 55 stemmer.

Nilsen, SP tiltrådte.

KST- 040/19 Vedtak:

1. Forslag til kommunedelplan for ny jernbane (InterCity) i korridoren «Torp vest-revidert», på strekningen Stokke – Larvik grense, sist revidert april 2019, vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15.
2. Det fremmes en politisk sak i løpet av inneværende år som drøfter muligheten for oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen.

SAKSUTREDNING

Behandling:

Saken sendes råd for mennesker med nedsatt funksjonsevne, ungdomsrådet og eldrerådet for uttalelse. Hovedutvalg for miljø- og plansaker behandler saken og innstiller til formannskapet. Formannskapet behandler saken og innstiller til kommunestyret som fatter endelig vedtak.

Bakgrunn:

Det skal bygges ca. 30 km nytt dobbeltspor på strekningen Stokke - Larvik. Den nye jernbanen dimensjoneres for hastigheter opp til 250 km/t. I Sandefjord kommune skal det bygges nye jernbanestasjoner i Stokke, Sandefjord og på Torp. Hovedformålet med kommunedelplanen er å enes om fremtidig jernbanekorridor og stasjonsplasseringer.

I FSK-sak 206/18 ble det vedtatt at planforberedelsene skulle overføres til Bane NOR (heretter BN), forutsatt at alle utredningskorridorer skulle legges ut på høring/offentlig ettersyn. Fire utredningskorridorer var på høring (korridoroversikt, se vedlegg 1) i perioden 13.12.18 til 13.02.19. Med planforslaget fulgte det et anbefalingsnotat fra BN. Forslagstillers anbefaling var at «Torp vest-korridoren» skulle legges til grunn for videre planlegging.

Kommunen foretok en grundig vurdering av fordeler og ulemper ved de ulike korridorene i høringsuttalelsen, FSK-sak 021/19 (se vedlegg 7). Etter en samlet vurdering anbefalte kommunen at korridoren «Torp vest via Storås» burde legges til grunn for videre planlegging. Følgende vedtak ble fattet:

1. *Kommunens vurdering er at utredningskorridoren Torp vest via Storås bør legges til grunn for videre planlegging. Kommunen ser vesentlige ulemper ved de tre øvrige utredningskorridorene.*
2. *Gokstad og Unnebergkorridoren anses som uaktuell og kan fritas fra båndlegging ved fremtidig vedtak av kommunedelplanen.*

3. *BN må i samarbeid med kommunen igangsette et arbeid med en mulighetsstudie for å avklare hvordan en ny stasjon vest for Sandefjord by skal kobles bedre sammen med sentrum. Mulighetsanalysen må blant annet foreslå løsninger for:*
 - *Hvordan stasjonen kan bindes bedre sammen med Sandefjord sentrum, herunder vitalisering av en eller flere akser mellom ny stasjon og sentrum.*
 - *Hvordan det best kan tilrettelegges for transformasjon rundt den nye stasjonen og hvordan prosessene kan initieres før anlegget er ferdig.*
 - *Hvordan Sandefjordsveiens barrierevirkning skal reduseres.*
 - *Etterbruk av dagens stasjonsområde.*
4. *Før planen vedtas må det foreligge tilstrekkelig dokumentasjon på at den foretrukne stasjonsløsningen ikke får negative konsekvenser for trafikkflyten på Sandefjordsveien, at den er gjennomførbar med tanke på trafiksikkerhet i Tempokrysset og egnet som fremtidig kollektivterminal.*
5. *BN må i samarbeid med kommunen igangsette et arbeid med å vurdere avbøtende tiltak for å redusere barrierevirkningene av ny stasjon og omlegging av Frederik Stangs gate i Stokke.*
6. *Mindre feil og mangler i planforslaget, slik de er anført i vedlegg 8, forutsettes rettet før planen sluttbehandles.*
7. *Beslutningen om hvilken utbyggingskorridor som skal legges til grunn for detaljplanlegging tas av Sandefjord kommune som planmyndighet på bakgrunn av øvrige høringsuttalelser og dialog med Bane NOR frem mot sluttbehandling. Kommunen ønsker ikke å sluttbehandle planforslaget før ovennevnte vedtakspunkt 7 er sikret med rekkefølgekrav i planbestemmelsene.*
8. *Eventuell rømningstunnel/tverrslag i Breidablikkområdet må planlegges slik at inngrep i nærmiljøanlegget unngås.*
9. *BN må i samarbeid med kommunen igangsette et arbeid med å vurdere lokaliteter for deponering av overskuddsmasser nær fremtidig jernbanekorridor.*
10. *Nye anleggsveier og etterbruken av disse skal godkjennes av kommunen.*
11. *Mulighetene for å tilrettelegge for en ny vei mellom Tassebekkrysset og Torp Sandefjord lufthavn og inn til Stokke sentrum parallelt med jernbanen, må vurderes særskilt.*
12. *BN bes legge frem en faglig vurdering av alternative løsninger for jernbanens krysning av Fredriks Stangs gate.*
13. *I tråd med vedtak i sak 167/18 i Kommuneplanen 2019-2031 bes Rådmannen i samarbeid med BN å vurdere ulike løsninger for en omkjøringsvei rundt Stokke sentrum.*

Det har blitt gjennomført en tilleggshøring for to mindre utvidelser av planområdet, ved Jåberg og Breidablikk. Tilleggshøringen ble gjennomført i perioden 20.03.19 til 15.04.19.

Etter høring har BN lansert en ny korridorvariant (se senere omtale) gjennom nordre del av Hjertås. Denne korridorvarianten er innenfor det varslede planområdet og krever ikke ordinær varsling og høring, men grunneiere og regionale myndigheter har blitt orientert i brev fra BN datert 09.04.19.

Saksopplysninger:

Høringsinnspill, merknader og innsigelser

I høringsperioden ble det i regi av BN avholdt tre åpne kontordager, samt en rekke informasjonsmøter/særmøter med berørte grunneiere/privatpersoner, lag/foreninger og interesseorganisasjoner. BN har hatt flere orienteringer i formannskapet.

Det har kommet totalt 105 høringsinnspill til planforslaget, inkl. ovennevnte tilleggshøringer. Høringsinnspillene er sammenstilt og kommentert av BN i et eget merknadsdokument (se vedlegg 5). Høringsinnspillene er også vedlagt saken uavkortet (se vedlegg 6).

BN har fremmet innsigelse til Unnebergkorridoren og Torp vest-korridoren via Storås (se vedlegg 9). Det er ikke mottatt innsigelser fra øvrige innsigelsesmyndigheter til noen av korridorene. Samtlige korridorer kan således formelt sett vedtas uten mekling med andre statlige/regionale myndigheter enn BN.

Innspill om korridorvalg

Av de fire korridoralternativene er det klart flest innspill i favør enten «Torp vest via Storås» eller «Gokstadkorridoren». Hvertårs høye verdi som friluftss- og rekreasjonsområde påpekes av mange og brukes som argument for valg av en av disse korridorene.

Flest privatpersoner, enkelte grunneierlag og Sandefjord turistforening støtter valg av «Gokstadkorridoren». Et av høringsinnspillene er å anse som et innbyggerinitiativ for «Gokstadkorridoren». Rådmannen har fremmet en egen sak om innbyggerinitiativet til kommunestyret med innstilling om at behandlingen av dette gjøres planprosessen. Denne saken vil derfor også være endelig behandling av innbyggerforslaget.

Korridoren «Torp vest via Storås» støttes også av mange privatpersoner, men også av Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, Vestfold fylkeskommune, Sandefjord næringsforening, NHO Vestfold, Torp Sandefjord lufthavn, Naturvernforbundet, Vestfoldmuseene, kommuneoverlegen og elevrådet ved SVGS.

BNs anbefalte korridor «Torp vest» støttes av NSB, flere Telemarkskommuner og Telemark fylkeskommune. Flere andre, deriblant Sandefjord næringsforening, NHO Vestfold og Torp Sandefjord lufthavn støtter denne korridoren dersom et eventuelt vedtak av «Torp vest via Storås» medfører forsinkelser i planleggingen av tiltaket.

Det er få/ingen høringsinnspill som argumenterer at «Unnebergkorridoren» skal velges.

Øvrige innspill

- Flere (Telemarkskommuner, næringsforeningen og NHO) argumenterer for Torp stasjon er viktig, mens andre mener at BN har vektlagt nytten av sentral stasjonsplassering på Torp for høyt sett opp imot sentral stasjonsplassering i Sandefjord.
- Flere, deriblant Sandefjord byforum og Skiringssalveien vel, problematiserer avstanden mellom ny stasjon i vestkorridorene og Sandefjord sentrum og påpeker behov for tiltak/tilbringertjenester. Det bemerkes også at den eksakte stasjonsplasseringen bør utredes nærmere.
- Enkelte privatpersoner argumenterer for at Sandefjord stasjon bør ligge ved E18 eller inne i Mokollen.
- Flere, deriblant Jordvern Vestfold og Bondelagene er opptatt av jordvern, etterbruk av dagens jernbane og mulighetene for nydyrking.
- Flere grunneiere og privatpersoner mener at kommunen bør vurdere å kjøpe ut privatboliger innenfor den fremtidige båndleggingssonen.
- Bokemoa NMU er opptatt av at det planlegges gode forbindelser på tvers av fremtidig jernbane gjennom Stokke. Det påpekes også at det er behov for å tenke helhetlig om trafikk i Stokke som følge av de planlagte veiomleggingene.
- Ca. 25 høringsinnspill kan karakteriseres som innspill om egen eiendom fra privatpersoner og grunneierlag. Et flertall av disse innspillene omhandler den kommende grunnervvervsprosessen. Det uttrykkes bekymring for lang avklaringsstid i forhold til salg av bolig på grunn av båndlegging, og flere ønsker at

kommunen skal ta stilling til tidlig oppkjøp av eiendommer frem til BN starter sitt grunnverv.

Revidert planforslag

Revidert kommunedelplanforslag til sluttbehandling består av: Bestemmelser og retningslinjer (se vedlegg 2), plankart (se vedlegg 3), notat om ny korridor «Torp vest revidert» (se vedlegg 4), merknadsdokument med BNs kommentarer (se vedlegg 5) og trafikkvurdering for Sandefjord stasjon (se vedlegg 8).

Som nevnt har kommunedelplanen ikke vært til ordinær førstegangsbehandling i kommunen. Planforslaget som var på høring inkluderte fire korridorer, hvorav Torp vest-korridoren ble anbefalt av BN. Den viktigste endringen er således at planforslaget som nå fremmes for sluttbehandling inneholder fem korridorforslag (jf. vedlegg 3), hvorav ett skal velges og at forslagsstiller anbefaler den nye korridorvarianten «Torp vest revidert». Forslagsstiller opprettholder samtidig sin tidligere anbefaling om at «Torp vest-korridoren» også kan legges til grunn for videre planlegging.

Den korridoren som nå vedtas vil legges til grunn for videre og mer detaljert planlegging (reguleringsplaner).

Nytt korridorforslag i Hjertås («Torp vest revidert»)

Det nye korridorforslaget (se vedlegg 1 og 4) er den viktigste endringen i det reviderte planforslaget. Den nye korridoren kan anses som en kombinasjon mellom korridorene «Torp vest via Storås» og «Torp vest». Kort beskrevet skiller den seg fra «Torp vest-korridoren» ved at:

- Jernbanesporet senkes ca. 7 meter i nordre del av Hjertås slik at det kan bygges bergtunnel i stedet for åpen skjæring på ca. 1 km med bredde opptil 90 meter, slik det er forutsatt i «Torp vest-korridoren».
- Avskjæring av turstier og vilttrekk i nordre del av Hjertås unngås.
- Bruløsningen over Unnebergdalen er noe lengre og krysser noe lengre nord, men vurderes som likeverdig i konsekvensvurderingen.
- Prosjektkostnadene øker med 200 millioner.

BN har utarbeidet et eget notat som beskriver og konsekvensvurderer «Torp vest revidert» (se vedlegg 4). Konsekvensvurderingen viser at korridoren, etter en samlet vurdering, oppnår mindre negative verdier for ikke-prissatte tema (landskapsbilde, nærmiljø/friluftsliv, naturmangfold, kulturminner/kulturmiljø og naturressurser) enn «Torp vest-korridoren», «Unnebergkorridoren» og «Gokstadkorridoren», men likevel noe høyere negative verdier enn korridoralternativet «Torp vest via Storås».

Investeringskostnaden for «Torp vest revidert» antas å være ca. 200 millioner høyere enn «Torp vest-korridoren», men likevel ca. 600 millioner lavere enn «Torp vest via Storås». Når det gjelder prissatte tema (kostnad og prosjektnytte) oppnår «Torp vest revidert» nest beste rangering etter «Torp vest-korridoren» og anses som akseptabel for BN kostnadsmessig.

Øvrige endringer

Følgende endringer er også foretatt etter høring av planforslaget:

- Planområdet er utvidet noe ved Jåberg slik at alle korridorer i Sandefjord kan kobles mot alle korridorer i Larvik kommune
- Planområdet er utvidet ved Breidablikk som tilsvar på vedtakspunkt 8 i kommunens høringsuttalelse om å vurdere løsninger for tverrslag/rømningstunnel

- slik at inngrep i nærmiljøanlegget kan unngås.
- I Unnebergdalen er planområdet utvidet noe av hensyn til det nye korridoralternativet «Torp vest revidert».
 - Det er tatt inn en planbestemmelse om at det skal utarbeides en mulighetsstudie for områdene rundt ny stasjon vest for Sandefjord sentrum før reguleringsplan for nytt stasjonsområde fremmes til førstegangsbehandling (jf. vedlegg 2, § 3-4).
 - Det er foretatt presiseringer i ordlyden til flere bestemmelser og retningslinjer.
 - Det er utarbeidet en trafikkvurdering for ny stasjon vest for Sandefjord sentrum (se vedlegg 8).

Det vises til det vedlagte merknadsdokumentet for en utdypende vurdering av alle merknader og en mer utfyllende redegjørelse av endringene i planforslaget (se vedlegg 5).

Planmessige forhold

En kommunedelplan behandles etter plan- og bygningslovens § 11 (kommuneplan) og det er ikke klagerett på vedtaket.

Etter at kommunedelplanen er vedtatt vil den korridoren som velges bli gjenstand for detaljregulering. Det er i reguleringsplanene den detaljerte plasseringen av tiltaket blir avklart på meternivå, og det er først da det er kjent hvilke eiendommer som blir direkte berørt og i hvilket omfang. Gjennom detaljregulering vil man også ta stilling til hvordan aktuelle veier og annen infrastruktur må legges om, samt løsninger for anleggsgjennomføring, støyskjerming med mer.

Den korridoren som vedtas planlegges lagt inn som hensynssone (båndlegging for regulering) med tilhørende bestemmelse i revidert forslag til ny kommuneplan.

Rådmannens vurdering

Rådmannen mener at BN har besvart de mottatte innspillene på en tilfredsstillende måte i merknadsdokumentet (vedlegg 5). Den nye korridoren «Torp vest revidert» er et godt tilsvarende på de mange merknadene om verdien av Hjertås som et verdifullt rekreasjons- og friluftsområde, og de mange høringsuttalelsene som har kommet i favør av korridorene «Torp vest» og «Torp vest via Storås».

Rådmannen mener at det nye korridoralternativet «Torp vest revidert» fremstår som det beste korridoralternativ for Sandefjord kommune i et langsiktig perspektiv. Tunnel i stedet for dyp skjæring gjennom nordre del av Hjertås fremstår som langt mer skånsom og fremtidsrettet løsning med tanke på området høye verdi som natur- og friluftslivsområde. Det nye korridoralternativet svarer ut de vesentligste betenkelighetene kommunen hadde til den tidligere anbefalte «Torp vest-korridoren», og som gjorde at kommunen i sin høringsuttalelse anbefalte korridoren «Torp vest via Storås». Det har siden fremkommet at den største andelen av kostnadsforskjellene mellom «Torp vest-korridoren» og «Torp vest via Storås» knytter seg til dårlige grunnforhold vest for Drakeåsen. Grunnforholdene er dårligere jo lenger vest man kommer.

Det har ikke kommet nye momenter i høringen som endrer rådmannens tidligere vurdering av «Gokstadkorridoren» og «Unnebergkorridoren» som mindre gode alternativ for Sandefjord kommune (se vedlegg 7). Derfor mener rådmannen at det innkomne innbyggjerinitiativet for «Gokstadkorridoren» ikke bør tas til følge.

Av hensyn til prosjektets videre fremdrift (detaljregulering og bygging) er det problematisk at BN har fremmet innsigelse til korridoren «Torp vest via Storås». At korridoren «Torp vest revidert» vurderes å være økonomisk akseptabel for BN har betydning også for Sandefjord kommune, fordi det forventelig kan bidra til at prosjektet opprettholder sin prioritering i ny

nasjonal transportplan. Videre vil utbyggingsstrekningen Stokke – Larvik grense forventelig, dersom kommunedelplanen nå vedtas, stå sterkt med tanke på jernbanedirektoratets prioritering av planleggingsmidler (til reguleringsplaner). Av hensyn til de mange grunneierne som berøres av tiltaket er det i alles interesse at man raskt kan komme videre med detaljplanlegging og påfølgende grunnnerv.

Innspillene som problematiserer avstanden mellom ny stasjon i vestkorridorene og Sandefjord sentrum og påpeker behov for tiltak/tilbringertjenester er konstruktive. Kommunen har også problematisert dette i sin høringsuttalelse (vedlegg 7, vedtakspunkt 3). Dette er nå fulgt opp av forslagsstiller ved at det er innarbeidet et rekkefølgekrav til mulighetsstudie for områdene rundt ny stasjon vest for Sandefjord sentrum i de reviderte bestemmelsene. Hovedformålet med mulighetsstudien må være å vurdere hvordan ny stasjon kan sammenkobles med byen.

Rådmannen mener at de foreslåtte (mindre) utvidelsene av planområdet på Jåberg og Unneberg er fornuftige, med den begrunnelse som er gitt av BN. Når det gjelder utvidelsen av planområdet på Breidablikk så er den å anse som en oppfølging av vedtakspunkt 8 i kommunens høringsuttalelse, jf. vedlegg 7.

Trafikkvurderingen (se vedlegg 8), som BN har utarbeidet som oppfølging av vedtakspunkt 4 i kommunens høringsuttalelse (jf. vedlegg 7), gir en tilfredsstillende garanti for at ny stasjon vest for Sandefjord sentrum er gjennomførbar trafikalt sett. Ny stasjonsløsning vil gi en omfordeling av trafikk, men endringen i trafikksituasjon og trafikkavvikling på Sandefjordsveien/Tempokrysset blir ikke vesentlig endret. Utredningen er imidlertid mangelfull på noen områder. Det skyldes først og fremst at detaljerte løsninger for parkering og adkomst til nytt stasjonsområde ikke er detaljplanlagt, og det må derfor påregnes grundigere vurderinger på neste plannivå. Forslagsstiller må påregne detaljerte krav om tiltak knyttet til trafikkavvikling og trafikksikkerhet (herunder bedre løsninger for myke trafikanter) til/fra stasjonsområdet som konsekvens av et fremtidig planforslag for nytt stasjonsområde.

De mange gode høringsinnspillene om nye tverrforbindelser, veiløsninger, etterbruk av dagens jernbanetrasé, nydyrking, massedeponier med mer, tas til orientering. Dette er forhold skal følges opp av forslagsstiller gjennom optimalisering av valgt korridor, og av kommunen i saksbehandlingen av påfølgende detaljreguleringer. De presiseringer som nå er gjort ordlyden i bestemmelser og retningslinjer anses som tilfredsstillende for å sikre at alle relevante forhold kan avklares i påfølgende planprosesser. Dette gjelder også flere av vedtakspunktene i kommunens høringsuttalelse.

Innspillet fra flere privatpersoner om en ordning om oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen bør vurderes nærmere. Rådmannen er kjent med at enkelte andre kommuner har etablert en slik ordning, mens andre har valgt å ikke gjøre det. Det foreslås at administrasjonen utreder dette nærmere og legge frem en politisk sak om dette i løpet av inneværende år.

Avslutningsvis vil rådmannen bemerke at kommunedelplanprosessen har vært en konstruktiv og god prosess der forslagsstiller har holdt gode orienteringer og tilrettelagt for god medvirkning med kommunen, både administrativt og politisk. Videre har det også blitt gjennomført gode medvirkningsprosesser mot allmennheten, grunneiere, andre myndigheter, lag/foreninger og barn/unge i form av informasjonsmøter, særmøter og åpne kontordager.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at følgende vedtak fattes:

1. Forslag til kommunedelplan for ny jernbane (InterCity) i korridoren «Torp vest-

revidert» på strekningen Stokke – Larvik grense, sist revidert april 2019, vedtas i henhold til plan- og bygningslovens § 11-15.

2. Det fremmes en politisk sak i løpet av inneværende år som drøfter muligheten for oppkjøp (kommunal forskuttering) av eiendommer innenfor båndleggingssonen.

Vedlegg i saken:

Vedlegg 1 - Oversiktskart, utredningskorridorer

Vedlegg 2 - Planbestemmelser og retningslinjer

Vedlegg 3 - Plankart (alle korridorer)

Vedlegg 4 - Notat revidert korridor Torp vest (beskrivelse og konsekvensvurdering)

Vedlegg 5 - Merknadsdokument med BNs kommentarer

Vedlegg 6 - Alle høringsuttalelser (uavkortet)

Vedlegg 7 - Kommunens høringsuttalelse FSK-sak 029_19

Vedlegg 8 - Trafikkvurdering Sandefjord stasjon

Vedlegg 9 - Innsigelse fra Bane NOR