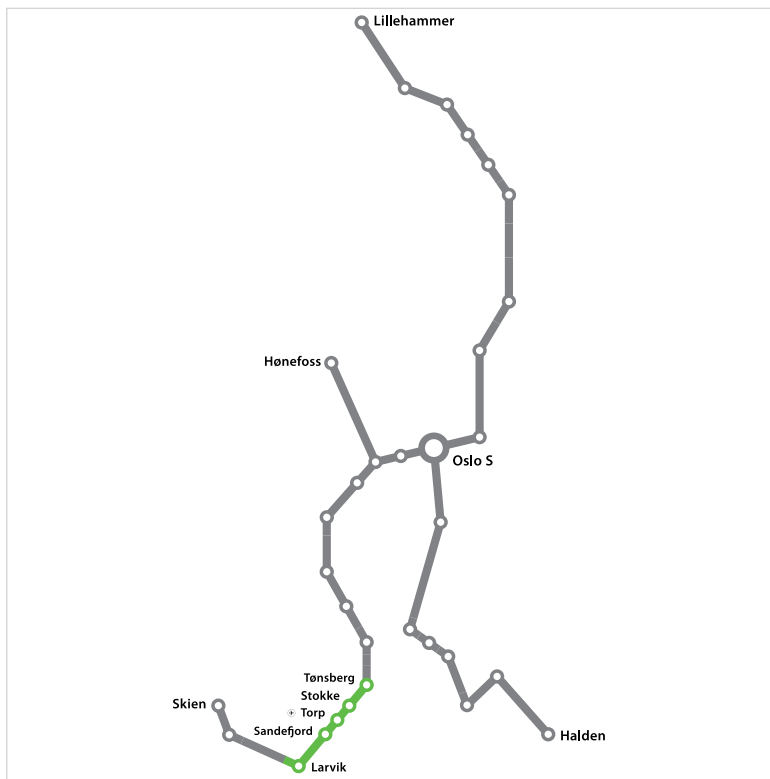
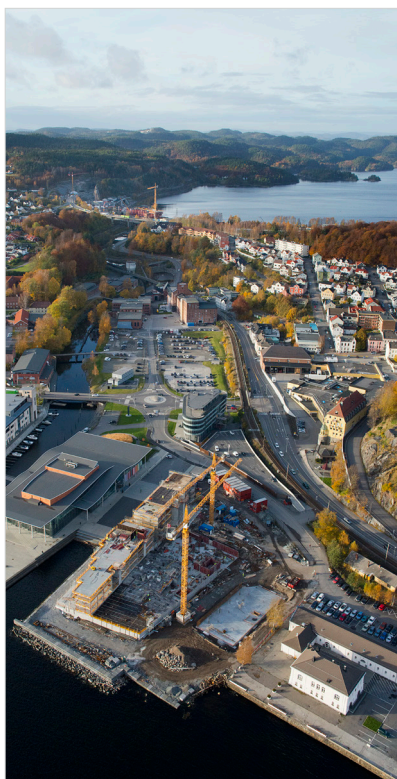


Fagrappport landskapsbilde

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

Desember 2018



INNHOLDSFORTEGNELSE

INNHOLDSFORTEGNELSE	2
SAMMENDRAG	5
OVERSIKT OG INNDELING AV KORRIDORENE STOKKE - LARVIK.....	5
VERDIKART TEMA LANDSKAPSBILDE STOKKE - LARVIK.....	6
DEFINISJON AV TEMA LANDSKAPSBILDE.....	7
VERDI, OMFANG OG KONSEKVENNS STOKKE - VIRIK.....	8
<i>Torp vest-korridoren</i>	8
<i>Unnebergkorridoren</i>	10
<i>Gokstadkorridoren</i>	10
<i>Stokke – Virik, rangering av korridorer og alternativer</i>	11
VERDI, OMFANG OG KONSEKVENNS VIRIK - BYSKOGEN.....	13
<i>Verningenkorridoren</i>	13
<i>Stålakerkorridoren</i>	14
<i>Virik – Byskogen, rangering av korridorer og alternativer</i>	15
VERDI, OMFANG OG KONSEKVENNS BYSKOGEN - KLEIVERTUNNELEN.....	17
<i>Kongegatakorridoren</i>	17
<i>Indre havn-korridoren</i>	18
<i>Byskogen – Kleivertunnelen, rangering av korridorer og løsninger</i>	20
SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER STOKKE – LARVIK.....	22
FORSLAG TIL AVBØTENDE ELLER KOMPENSERENDE TILTAK.....	23
KONSEKVENSER I ANLEGGSPHASEN.....	24
1 INNLEDNING	25
1.1 BAKGRUNN.....	25
1.2 FORMÅL.....	25
1.3 GRUNNLAG FOR UTREDNING.....	25
2 BESKRIVELSE AV TILTAKET	27
2.1 OVERORDNET BESKRIVELSE.....	27
2.2 STREKNINGEN STOKKE - VIRIK.....	27
2.2.1 <i>Torp vest-korridoren</i>	27
2.2.2 <i>Unnebergkorridoren</i>	29
2.2.3 <i>Gokstadkorridoren</i>	30
2.3 STREKNINGEN VIRIK – BYSKOGEN.....	31
2.3.1 <i>Verningenkorridoren</i>	31
2.3.2 <i>Stålakerkorridoren</i>	31
2.4 STREKNINGEN BYSKOGEN - KLEIVERTUNNELEN.....	32
2.4.1 <i>Indre havn-korridoren</i>	32
2.4.2 <i>Kongegatakorridoren</i>	33
3 METODE	36
3.1 NASJONALE, REGIONALE MÅL OG RETNINGSLINJER.....	36
3.2 REFERANSEALTERNATIVET.....	36
3.3 PLANPROGRAMMET.....	36
3.4 METODE OG DATAGRUNNLAG.....	36
3.4.1 <i>Definisjon av plan og influensområde</i>	36
3.4.2 <i>Inndeling i delområder</i>	37
3.4.3 <i>Kriterier for verdi og verdivurdering</i>	37
3.4.4 <i>Omfangsvurdering</i>	38
3.4.5 <i>Konsekvensvurdering</i>	38
3.4.6 <i>Bebyggelse som blir berørt av tiltaket</i>	39
3.4.7 <i>Kunnskaps- og datagrunnlag</i>	39
4 TEMA LANDSKAPSBILDE	42
4.1 BESKRIVELSE AV PLAN- OG INFLUENSOMRÅDE.....	42

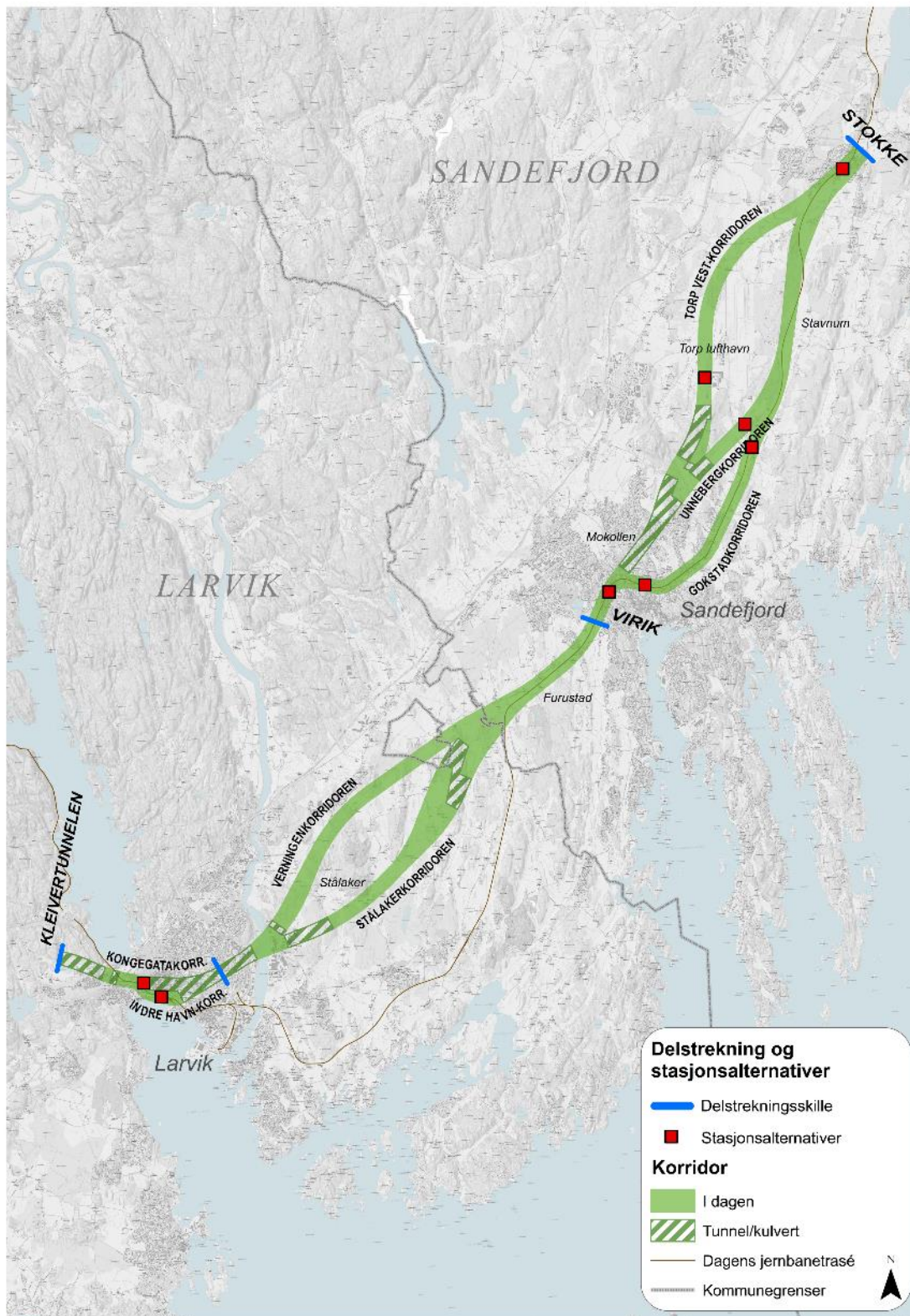
5	VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING STOKKE - VIRIK.....	43
5.1	TORP VEST-KORRIDOREN.....	45
5.1.1	Utredningsområde 1 Stokke	45
5.1.2	Utredningsområde 2 Torp vest.....	47
5.1.3	Utredningsområde 5 Sandefjord vest.....	54
5.1.4	Utredningsområde 7 Sandefjord sør	62
5.1.5	Konsekvenser av at dagens spor fjernes mellom Stokke og Sandefjordsveien.....	68
5.1.6	Oppsummering Torp-vest korridoren.....	70
5.1.7	Vurdering av andre traseer innenfor Torp vest-korridoren	73
5.1.8	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Torp vest-korridoren	74
5.2	UNNEBERGKORRIDOREN.....	74
5.2.1	Utredningsområde 1 Stokke	74
5.2.2	Utredningsområde 3 Torp øst.....	75
5.2.3	Utredningsområde 4 Unneberg	78
5.2.4	Utredningsområde 5 Sandefjord vest.....	79
5.2.5	Utredningsområde 7 Sandefjord sør	80
5.2.6	Oppsummering Unnebergkorridoren	81
5.2.7	Vurdering av andre traseer innenfor Unnebergkorridoren.....	83
5.2.8	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Unnebergkorridoren.....	84
5.3	GOKSTADKORRIDOREN	84
5.3.1	Utredningsområde 1 Stokke	84
5.3.2	Utredningsområde 3 Torp øst.....	84
5.3.3	Utredningsområde 6 Sandefjord øst.....	86
5.3.4	Utredningsområde 7 Sandefjord sør	99
5.3.5	Oppsummering Gokstadkorridoren	102
5.3.6	Vurdering av andre traseer innenfor Gokstadkorridoren	106
5.3.7	Forslag til avbøtende eller kompenserende tiltak Gokstadkorridoren	106
5.4	SAMMENSTILLING STOKKE – VIRIK.....	107
6	VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING VIRIK – BYSKOGEN	109
6.1	VERNINGENKORRIDOREN	110
6.1.1	Utredningsområde 8 Furustad.....	110
6.1.2	Utredningsområde 9 Verningen.....	117
6.1.3	Utredningsområde 11 Lågen	122
6.1.4	Oppsummering Verningenkorridoren	125
6.1.5	Vurdering av andre traseer innenfor Verningenkorridoren	128
6.1.6	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Verningenkorridoren	129
6.2	STÅLAKERKORRIDOREN	129
6.2.1	Utredningsområde 8 Furustad.....	129
6.2.2	Utredningsområde 10 Stålaker.....	137
6.2.3	Utredningsområde 11 Lågen	147
6.2.4	Oppsummering Stålakerkorridoren.....	148
6.2.5	Vurdering av andre traseer innenfor Stålakerkorridoren	154
6.2.6	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Stålakerkorridoren	154
6.3	SAMMENSTILLING VIRIK - BYSKOGEN.....	154
7	VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN	156
7.1	KONGEGATAKORRIDOREN.....	158
7.1.1	Utredningsområde 12 Kongegata.....	158
7.1.2	Utredningsområde 14 Veldre.....	167
7.1.3	Konsekvens av at dagens spor fjernes i Indre havn og Hammerdalen.....	174
7.1.4	Oppsummering Kongegatakorridoren	175
7.1.5	Vurdering av andre traseer innenfor Kongegatakorridoren	177
7.1.6	Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Kongegatakorridoren ...	177
7.2	INDRE HAVN-KORRIDOREN	178
7.2.1	Utredningsområde 13 Indre havn	178
7.2.2	Utredningsområde 14 Veldre.....	192
7.2.3	Oppsummering Indre havn-korridoren.....	195
7.2.4	Vurdering av andre traseer innenfor Indre havn- korridoren	198

7.2.5	<i>Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Indre havn-korridoren ..</i>	198
7.3	SAMMENSTILLING BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN.....	199
8	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSVURDERING STOKKE - LARVIK.....	200
8.1	SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSER.....	200
8.1.1	<i>Stokke – Virik rangering av korridorer og alternativ.....</i>	200
8.1.2	<i>Virik - Byskogen rangering av korridorer og alternativ</i>	200
8.1.3	<i>Byskogen - Kleivertunnelen rangering av korridorer og løsninger</i>	201
8.2	DRØFTING AV USIKKERHET.....	201
8.2.1	<i>Tiltak i driftsfase.....</i>	201
8.2.2	<i>Tiltak anleggsfase.....</i>	202
8.3	KONSEKVENSER I ANLEGGSPERIODEN STOKKE – LARVIK.....	202
8.4	AVBØTENDE OG EVENTUELLE KOMPENSERENDE TILTAK STOKKE - KLEIVERTUNNELEN.....	203
8.5	REISEOPPLEVELSE	203
8.5.1	<i>Referansealternativet: dagens Vestfoldbane.....</i>	203
8.5.2	<i>Torp vest-korridoren</i>	204
8.5.3	<i>Unnebergkorridoren.....</i>	204
8.5.4	<i>Gokstadkorridoren</i>	204
8.5.5	<i>Verningenkorridoren</i>	204
8.5.6	<i>Stålakerkorridoren</i>	205
8.5.7	<i>Kongegatakorridoren</i>	205
8.5.8	<i>Indre havn-korridoren</i>	205
8.5.9	<i>Kort oppsummering av reiseopplevelse på strekningen Stokke - Larvik.....</i>	205
9	DOKUMENTINFORMASJON.....	207
9.1	ENDRINGSLOGG	207
9.2	REFERANSELISTE	207

Foto tatt av andre enn Bane NORs rådgiver er merket med kilde eller fotograf, øvrige foto er tatt av rådgiver. Kart og illustrasjoner som ikke er utarbeidet av rådgiver er merket med kilde.

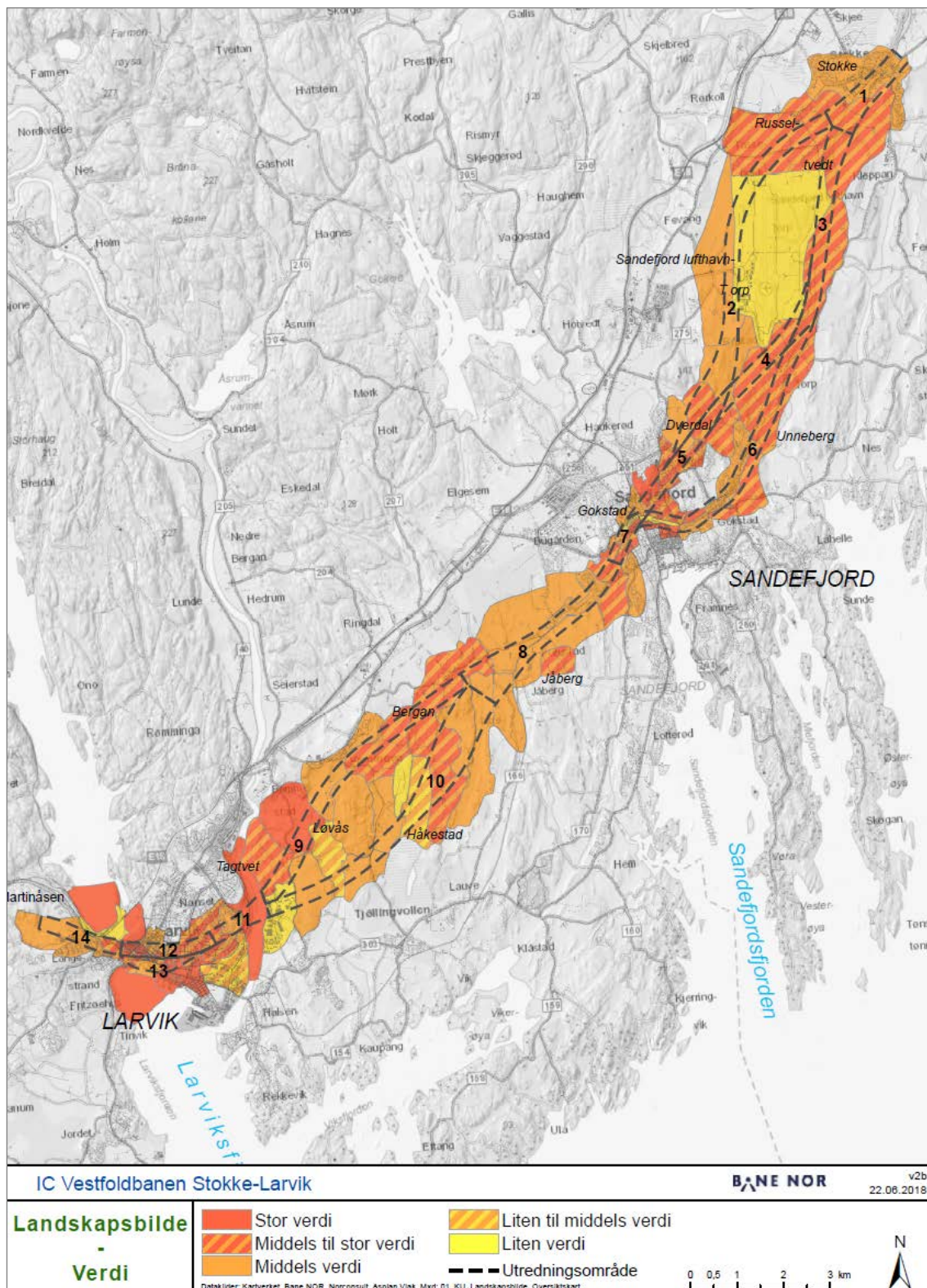
SAMMENDRAG

Oversikt og inndeling av korridorene Stokke - Larvik



Figur 0-1: Korridorer Stokke – Larvik

Verdikart tema landskapsbilde Stokke - Larvik



Figur 0-2: Verdikart alle korridorer og utredningsområder Stokke - Larvik

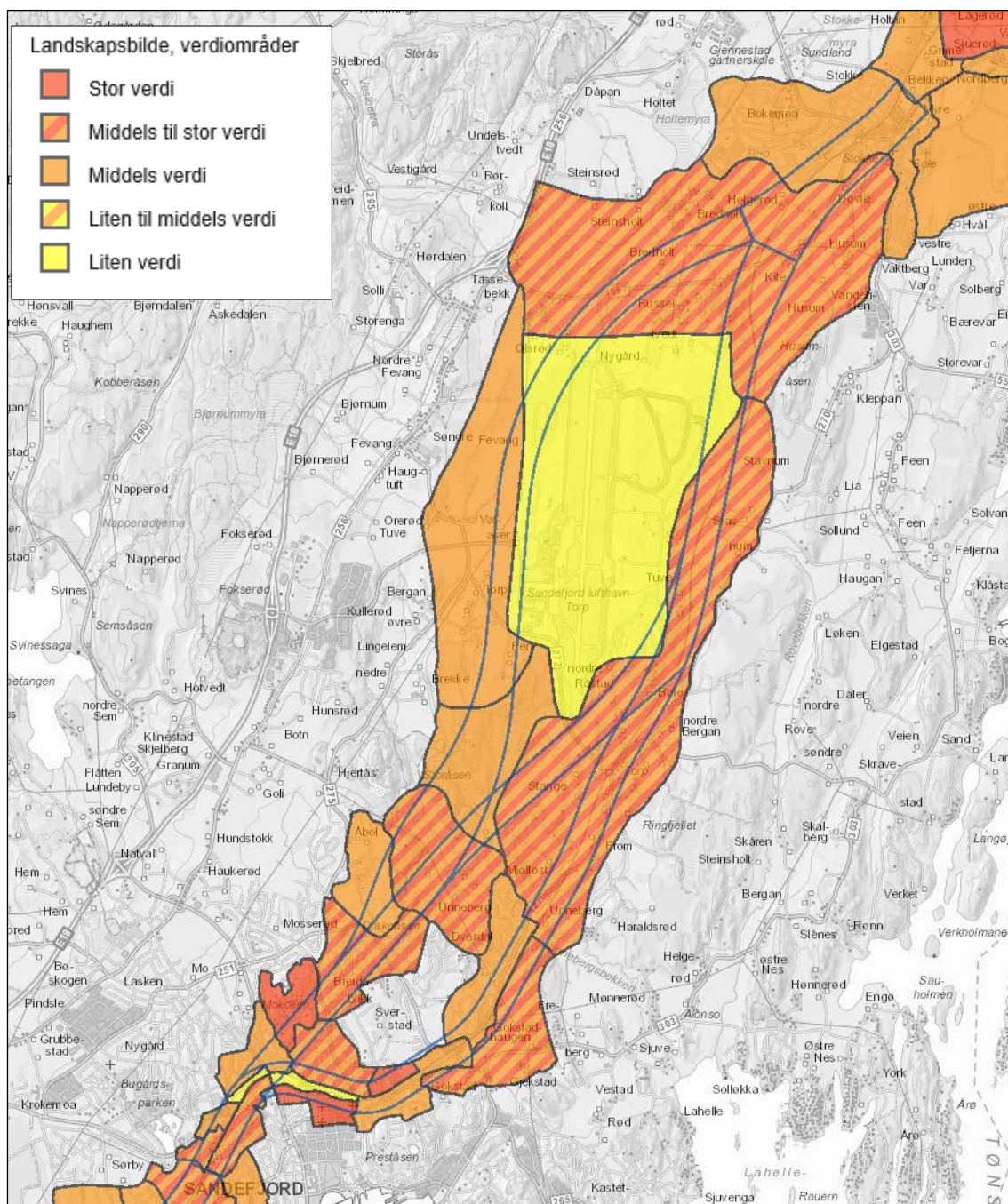
Definisjon av tema landskapsbilde

Innholdet i tema landskapsbilde består av de ulike landskapselementene som spiller sammen og danner horisontale/vertikale skiller, landskapsrom, retningsdannelser, linjer, landemerker, knutepunkter, skala/størrelse og så videre. Disse visuelle kvalitetene danner det aktuelle områdets karakteristiske trekk og uttrykk, og legges til grunn for konsekvensutredningen.

For å unngå dobbeltvektning er landskapsbilde avgrenset til å omfatte de visuelle kvalitetene i omgivelsene. Det er dermed de visuelle forhold ved tema som kulturlandskap, kulturminner og kulturmiljø som omtales. Historisk innhold er bare vektlagt i den grad det er synlig og tilfører et delområde visuelle kvaliteter. Se for øvrig Statens vegvesens håndbok V712 (2014) konsekvensanalyser.

Alle tiltak som gir synlige fysiske inngrep i omgivelsene legges til grunn ved vurdering av omfang. Tiltak som blir anbefalt for å redusere negative virkninger omtales som avbøtende tiltak. Mulige avbøtende tiltak er omtalt for hver korridor.

Verdi, omfang og konsekvens Stokke - Virik



Figur 0-3 Verdikart landskapsbilde Stokke- Virik

Torp vest-korridoren

Verdi

I Torp vest-korridoren er høydedraget og utsiktspunktet Mokollen, med storslagen utsikt over Sandefjord og kulturlandskapet rundt, det enkeltområdet som har høyest verdi. Ellers er det langsetter korridoren dels flere kulturlandskap med over middels verdi (middels til stor) på grunn av sitt rike innholds og intakte kulturlandskapspreg: Bredholt sør for Stokke, Unneberg nord for Sandefjord by og Virik sør for byen. Bebygde og kultiverte områder med middels til stor verdi i tilknytning til Sandefjord by på grunn av sin homogenitet, grønne preg eller identitetsfaktor er i Torp vest-korridoren Drakeåsen, Bredablikk samt Ekeberg gravlund og tilgrensende boligkvartaler mellom gravlund og Skiringssalveien.

Omfang og konsekvens

Til å være et så arealmessig omfattende inngrep er traseen i Torp vest-korridoren et relativt skånsomt inngrep. Lengst i nord medfører tiltaket riktignok en del inngrep i kulturlandskap som berører viktige elementer, slik som kryssing av Vårnesbekken og inngrep i gårdstun ved Bredholt. Ellers tilpasser anlegget seg landskapet gjennomgående godt mellom Stokke og sørover forbi Torp Sandefjord lufthavn, og bare unntaksvis med store terrenginngrep i form av større skjæringer. Det blir en del lokale vegomlegginger, uten at disse virker spesielt forstyrrende inn på landskapet. Ny stasjon på Torp blir et diskret anlegg i omgivelsene.

Sør for Torp blir det en markant skjæring gjennom Stangeskogen, men inngrepene er visuelt avgrenset til de nære omgivelsene. Ved Unneberg danner anlegget en markant kontrast til det relativt intakte kulturlandskapet gjennom en brukryssing som deler dalrommet i to, men herfra og sørover går traseen i sammenhengende tunnel over en lang strekning gjennom bebygde områder i Sandefjord by og under utsiktspunktet Mokollen, før den kommer ut i dagen i boligområdet innunder og vest for Mokollen. Der traseen går i betongtunnel ved Drakeåsen og Breidablikk vil noen hus bli berørt.

Alternativ Torp vest via Storås bøter på mange av ulempene ved Torp vest-alternativet som beskrevet over. Den lange tunnelen gjennom Storås bidrar til å minimere inngrepene i dette turområdet, og den mer tilbaketrunkne jernbanebrua ved dalkryssingen på Unneberg gjør anlegget mye mer neddempet.

Fra det søndre utløpet av Mokolltunnelen og sørover gjennom den ytre del av byen ut mot kulturlandskapet i Virik blir det en konsentrasjon av inngrep: jernbaneanlegget vil medføre riving av en del bebyggelse i boligområdene på begge sider av Sandefjordsveien og i kvartalene langsetter og inntil Skiringssalveien, med følge at eksisterende boligområder og tilhørende grønnstruktur splittes opp og fragmenteres. Plasseringen av ny Sandefjord stasjon ved Sandefjord videregående skole vil føre til en utvidelse av sentrumsstrukturen mot den nye stasjonen, noe som kan gi opphav til store endringer i det lokale bybildet her som kan være både positive og negative virkninger. Ny vegkryssing ved Leikvollgata vil bidra til å forringe boligkvartalene mellom Skiringssalveien og Ekeberg gravlund.



Figur 0-4: Ny stasjon i Torp vest-korridoren sett fra Mokollen. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

Dersom Torp vest-korridoren velges som korridor for ny jernbanetrasé vil dagens anlegg med sviller, skinner og ledningsanlegg fjernes på strekningen fra rett sør for Stokke og fram til Sandefjordsveien.

Virkingen vil være positiv for enkelte kulturlandskap, stasjonsområdet og boligområdene mellom Gokstad og sentrum.

Som følge av den betydelige konsentrasjonen av inngrep i byen rundt Sandefjordsveien og i tilknytning til ny Sandefjord stasjon, og i noen grad også lokalt uheldige inngrep i kulturlandskapet, vurderes Torp vest-korridoren å ha middels negative konsekvenser for landskapsbildet. For alternativ Torp vest via Storås blir omfanget en del lavere, og konsekvensen er satt til liten til middels negativ. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg er vektlagt ved vurdering av samlet konsekvens.

Unnebergkorridoren

Verdi

I Stokke sentrum er det liten eller ingen forskjell på hvilke deler av tettstedet som blir berørt i Unnebergkorridoren og i Torp vest-korridoren. Mellom Stokke og nordre utkant av Sandefjord by går Unnebergkorridoren gjennom flere kulturlandskap med over middels verdi (middels til stor): Bredholt (med Vårnesbekken), Stavnum, Råstad og Unneberg, men det er også mer trivielle partier, som der korridoren går gjennom skogspartiene på østsiden av Torp Sandefjord lufthavn.

Fra Unneberg og sørover til Virik er korridoren sammenfallende med Torp vest-korridoren (men ikke alternativet via Storås).

Omfang og konsekvens

I nordre del av korridoren fra Stokke til Stavnum har inngrepene gjennomgående begrenset negativt omfang. Her ligger sporet godt forankret i landskapet og uten store terrenginngrep, med unntak av en stor skjæring i Kihlåsen. Traseen har små eller moderate konflikter med gårdsbebyggelsen, og krysser Vårnesbekken i lav bru nær eksisterende spor.

Mellom Stavnum og Unneberg er inngrepene i kulturlandskapet større, og omfanget derved også mer negativt. På deler av strekningen er det dype skjæringer, og sporet krysser flere steder dagens vegnett slik at det blir til dels omfattende og visuelt framtrædende omlegginger av både lokalvegnett og gjennomgående vegnett mellom Sandefjord og Torp. Ved Unneberg krysses dalgangen i en markant bruløsning som er nokså lik den i Torp vest-korridoren.

Fra Unneberg og sørover til Virik er omfang og konsekvenser identiske med Torp vest-korridoren. Inngrepsomfang og konsekvenser vurderes alt i alt som på linje med Torp vest-korridoren: der Unnebergkorridoren fraviker Torp vest-korridoren er omfang og konsekvenser mindre negative på den nordre strekningen fra Stokke til Stavnum, men mer negative mellom Stavnum og Unneberg, for en stor del også som følge av omfattende vegomlegginger.

Ny Torp (Råstad) stasjon flyttes vestover og har en god plassering i landskapet, men omlegging av veger bidrar til å dele opp kulturlandskapet på en uheldig måte.

Unnebergkorridoren er samlet sett vurdert å ha middels negativ konsekvens. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt ved vurdering av samlet konsekvens.

Gokstadkorridoren

Verdi

På strekningen fra Stokke til Råstad er Gokstadkorridoren sammenfallende med Unnebergkorridoren. Sør for Råstad følger Gokstadkorridoren for det meste dagens jernbanespor gjennom den ytre og nordøstre bebyggelsen i Sandefjord by ved Sverdstad, Kråkåsen, Volla og langs Gokstadveien inn mot den tette byen og nordre bykjerne. Disse områdene har gjennomgående middels verdi. Ved Gokstad er det til dels store kontraster mellom den nasjonalt ikoniske gravhaugen som naturlig nok er et landemerke med stor verdi, og gravhaugens omgivelser som i et ikke ubetydelig omfang er forringet gjennom kraftledninger og transformatorstasjon, jernbane og veganlegg, samt utflytende arealer rundt Nedre Gokstad gård.

Rundt den tette byen og Sandefjord stasjon har flere bebygde områder og grønnsstrukturer i tilknytning til Gokstadkorridoren middels til stor verdi. Blant disse er Sandar med Sandarveien, Mattisberget samt

områdene rundt Skiringssalveien og Ekeberg gravlund, som også er omtalt i Torp vest-korridoren. Et par områder skiller seg ellers spesielt ut med stor verdi fordi de utgjør så viktige deler av bysentrums grønnstruktur: Nybo og Orelund gravlunder, samt grøntarealer og verdifulle trerekker i tilknytning til Sandar kirke og arealer i tilknytning til Jernbanealleen.

Omfang og konsekvens

I Gokstadkorridoren følger traseen eksisterende spor, eller går i nær tilknytning til dette. En skulle da forvente at omfanget av landskapsinngrep blir relativt beskjedent, men sporutvidelser, mer omfattende ledningsanlegg og ny stasjonsløsning ved Sandefjord stasjon, samt lokale vegomlegginger i kjølvannet av det jernbanerelaterte tiltaket, gjør at inngrepene likevel blir temmelig omfattende.

Mellom Stokke og Stavnum er landskapsinngrepene sammenfallende med Unnebergkorridoren. Stasjonen blir liggende i samme område, men de gamle stasjonsbygningene må antagelig fjernes. Ved Råstad medfører tiltaket enda mer omfattende lokale vegomlegginger i Gokstadkorridoren enn i Unnebergkorridoren, noe som bidrar til å bryte opp eksisterende sammenhenger i kulturlandskapet. Det blir også en del skjæringer ved From, og gårdstun ved Unneberg vil kunne bli berørt.

Det er ved inngangen til byen at sporutvidelser gir seg utslag i store lokale inngrep. Ved Gokstad blir det betydelige vegomlegginger som trolig medfører riving av boliger, blant annet ved Vollane, og langs Nedre Gokstadvei, som i begge tilfeller bryter opp eksisterende bebyggelsesstrukturer og halvurbane bylandskap på en slik måte at vesentlige visuelle verdier knyttet til bystrukturen går tapt. Det samme gjelder også for de bebygde områdene mellom Ekeberg gravlund og Skiringssalveien på vestsiden av Sandefjord stasjon, som også i Gokstadkorridoren får store inngrep i bebyggelsen, dog i noe mindre omfang enn i Torp vest-korridoren. Enkelte boliger andre steder langs Gokstadkorridoren vil også kunne bli berørt, slik som ved Dverdal, og nederst i Sverdstadveien, men omfanget er her mindre omfattende og får stort sett ikke så vesentlige visuelle virkninger på det lokale landskapsbildet, men det er et unntak her: i Kråkåsen ligger sporet i en skjæring som vil bli eksponert mot Gokstadhaugen.

Etablering av en hevet Sandefjord stasjon vil gi en viss visuell barrierevirkning, spesielt sett fra strøket langs Sandarveien og nedover mot byen, men kan også skape noen muligheter i form av kryssinger under sporene som ikke er der i dag, og mer intimitet i boligstrøket nord for stasjonen når parkeringsarealene der blir fjernet. Sporutvidelsene vestover inn i de gamle industriarealene nær stasjonen skjer på arealer som ikke vurderes å ha spesielt høy verdi for bybildet.

Det viste sporet i Gokstadkorridoren medfører såpass store inngrep både i kulturlandskap og bybilde uten at anlegget tilfører omgivelsene så mye merverdi, at samlede konsekvenser vurderes som middels til stort negative.

Stokke – Virik, rangering av korridorer og alternativer

Alle korridorene mellom Stokke og Virik medfører store inngrep i Sandefjord by.

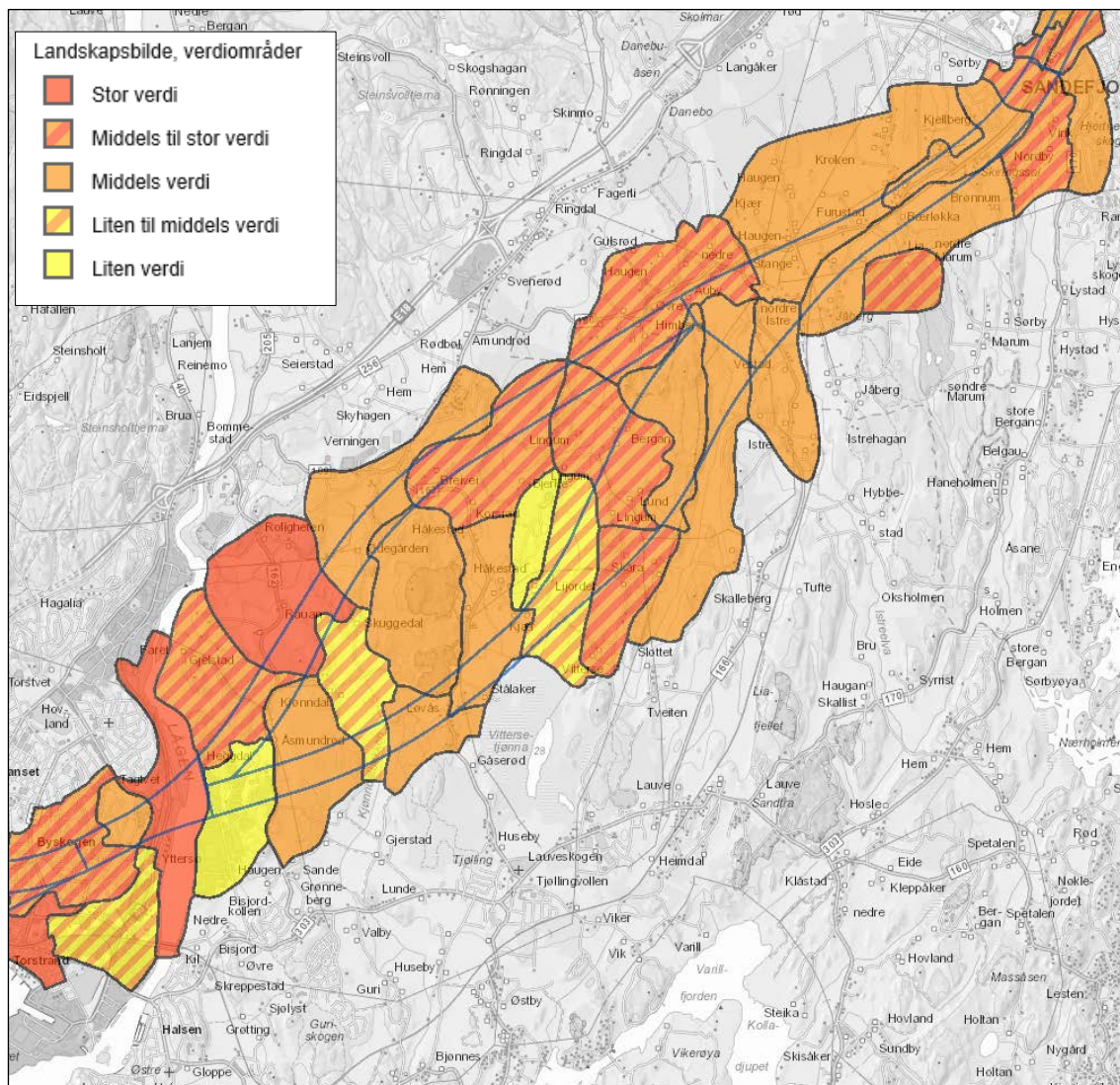
Torp vest-korridoren med alternativet via Storås er rangert som nummer 1. Den viktigste begrunnelsen er at dette alternativet har størst andel tunnel på strekningen mellom Stokke og Virik og at kryssing av Unnebergdalen skjer på en mer skånsom måte enn i alternativet Torp vest. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.

Unnebergkorridoren og Torp vest-korridoren er begge rangert som nummer 2 fordi traseene mellom Stokke og Drakeåsen vurderes som likeverdige med henblikk på virkninger for landskapsbildet. De negative konsekvensene ved kryssing av kulturlandskapet i Unnebergdalen er vesentlig større enn i alternativet Torp vest via Storås. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.

Gokstadkorridoren er rangert som nummer 4 til tross for at korridoren følger dagens jernbanespor. Korridoren går i dagstrekning helt fram til Virik og medfører en mer omfattende visuell barriere enn øvrige korridorer som har større andel tunnel. Det gjøres store inngrep i bebyggelsen på en lang strekning i Sandefjord. Dette vil bidra til å bryte opp eksisterende bebyggelsesstrukturer og halvurbane bylandskap på en slik måte at vesentlige visuelle verdier knyttet til bystrukturen går tapt. Valg av en eventuell annen trasé innenfor korridoren ville ikke kunne endre konsekvensvurderingen i positiv retning.

Korridor	Alternativ	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering
Torp vest-korridoren	Torp vest	<p>Gjennomgående har Torp vest-korridoren en god forankring i kulturlandskapet den går gjennom. Gjennom mesteparten av Sandefjord by går korridoren i tunnel, herunder også gjennom utsiktspunktet Mokollen, men det blir noen lokale inngrep ved etablering av betongtunnel ved Breidablikk.</p> <p>Inngrepene er konsentrert til strekningen der traseen kommer ut i dagen i Sandefjord by vest for Mokollen, og derfra i områdene rundt ny stasjon ved Sandefjord videregående skole. Her blir inngrepene og barrierevirkningene omfattende.</p> <p>Etablering av ny Sandefjord stasjon såpass langt utenfor dagens bysentrum må forventes å medføre endringer i Sandefjords struktur og bybilde over tid. Dette kan gi lokalt positive virkninger, men også negative.</p> <p>Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.</p>	Middels negativ konsekvens (--)	2
	Torp vest-via Storås	<p>På strekningen Torp stasjon til Breidablikk er dette et mer skånsomt alternativ. Storåsen skånes for store varige inngrep, og daldraget ved Unneberg krysses på en mye mer anonym måte.</p> <p>Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt</p>	Liten til middels negativ -/--	1
Unneberg-korridoren		<p>Unnebergkorridoren sammenfaller med Gokstadkorridoren i nord, og med Torp vest-korridoren i sør. Bare mellom Råstad – Drakeåsen går Unnebergkorridoren i egen trasé. Som hovedgrep har dette alternativet mest til felles med Torp vest-korridoren, og samlet sett vurderes konsekvensene som likeverdige.</p> <p>Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.</p>	Middels negativ konsekvens (--)	2
Gokstad-korridoren		<p>Fordi Gokstadkorridoren nesten i sin helhet er en utvidelse av eksisterende spor, kunne man forvente at inngrepene i det nye jernbaneanlegget blir små. Imidlertid ligger dagens infrastruktur og bebyggelse så tett på sporet at inngrepene blir omfattende.</p> <p>I det åpne kulturlandskapet både nord for Sandefjord by får korridorutvidelser og traséomlegginger begrensede inngrepskonsekvenser. Ved Gokstadhaugen danner imidlertid en stor skjæring i en åsside nord for dette nasjonalt ikoniske stedet et uønsket terrenginngrep.</p> <p>Inn mot og ut fra Sandefjord stasjon blir inngrepene store, både i tilknytning til selve jernbanetraseen og til vegomleggingene i kjølvannet av dette. Det blir trolig omfattende inngrep i bebyggelsen mellom Gokstad og Virik. En hevet stasjonsløsning på Sandefjord stasjon vil kunne bli en visuell barriere, men også gi en funksjonell passasje som ikke er der i dag.</p>	Middels til stor negativ konsekvens (--/---)	4

Verdi, omfang og konsekvens Virik - Byskogen



Figur 0-5 Verdikart for landskapsbilde Virik - Byskogen

Verningenkorridoren

Verdi

I Verningenkorridoren går traseen fra den søndre utkanten av Sandefjord by og tvers gjennom den nordre delen av kulturlandskapet i Tjølling fram til Lågen, og krysser der elva på et parti som i dag er overveiende naturpreget. En stor del av kulturlandskapet langs denne korridoren har betydelige verdier og med strukturer som viser Tjøllings historiske tidsdybde som et kjerneområde for østnorsk jordbrukskultur. Roligheten – Rauan er et slikt område som er utpekt som nasjonalt verdifullt kulturlandskap, men det er også andre deler av dette kulturlandskapet som har betydelige verdier: Himberg, Lund, Lingum og Gjelstad er de viktigste av disse. Virik har betydning som det nærmeste bynære landbruksområdet sør for Sandefjord by. Lågen er i kraft av å være Norges tredje lengste elv og med en betydelig vannføring en nervestreg gjennom landskapet i Vestfold, og har i Larvik en stor betydning som del av den vassdragsnære grønstrukturen i regionen.

Landskapet er gjennomgående rolig og enten flatt eller bølgende småkupert uten store utsiktspunkter, men oppbrutt av skogkledde åser og koller som bidrar til å danne kjeder av romdannelser i landskapet. Bebyggelsen er for det meste gårdstun spredt i en mosaikk utover Tjøllinglandskapet, men det er enkelte innslag av tettbebyggelse, slik som byggefeltet Gemini ved Kjellberg og tettstedet Verningen.

Vest for Lågen er den søndre delen av Elveveien for en stor del preget av næringsbebyggelse og veger. Ved Stangeby har Skagerak Energi en transformatorstasjon, der kraftledninger mates inn mot navet som i et edderkoppnett.

Omfang og konsekvens

Fra Virik følger den nye traseen dagens jernbanespor fram til Furustad, der dagens jernbane svinger sørover, mens den i Verningenkorridoren har en vestlig retning. Sporutvidelsene medfører en del lokale inngrep og krever også flere omlegginger i det lokale vegnettet. Stedvis betyr disse følgeinngrepene mer enn selve jernbanetraseen. Imidlertid blir jernbanen et betydelig mer markant innslag i de åpne kulturlandskapene, både ved en stivere linjeføring som medfører behov for skjæringer, og med vesentlig mer iøynefallende kjøreledninger som vil stikke opp i landskapet.

De største inngrepskonfliktene knyttet til kulturlandskapet skjer ved Himberg. Her vil jernbane og veiomlegginger representere skalabrudd som forstyrrer et temmelig intakt småskala kulturlandskap. Andre partier der tiltaket medfører inngrep og endringer i kontrast til dagens omgivelser, men i noe mindre omfang, er ved Furustad, og der traseen kan komme til å berøre eksisterende gårdstun ved Breivei og Ødegården sør for Verningen, og ved Gjelstad hvor det blir dype skjæringer.

Ny jernbanebru over Lågen blir et stort teknisk inngrep i et naturpreget elveparti, og med betydelige inngrep knyttet til rømningsvei for atkomst til østre tunnelportal vest for Lågen.

Samtidig er det en god del partier der sporet i Verningenkorridoren har en tilbaketrukket beliggenhet og relativt god tilpasning til landskapet. Banen går i liten grad på store fyllinger, og i stedet på lave bruer.

I Verningenkorridoren spenner konsekvensene fra små til store negative, for en stor del bestemt av lokale forhold, men samlet sett som et inngrep som medfører middels negative konsekvenser. Dessverre er det antakelig vanskelig å avbøte de største konfliktene på et sårbart område som Himberg, så det er svært usikkert om de negative konsekvensene ved dette korridoralternativet kan reduseres gjennom ytterligere tilpasninger.

Verningenkorridoren er samlet vurdert å ha middels til stor negativ konsekvens.

Stålakerkorridoren

Verdi

Stålakerkorridoren går i større grad sentralt gjennom kulturlandskapet i Tjølling enn den mer nordlige Verningenkorridoren. Dette medfører ikke nødvendigvis større konflikter med verdiene i kulturlandskapet, da man unngår viktige kulturlandskapsområder som Himberg og Rauan.

I tillegg til det bynære jordbrukslandskapet ved Virik ligger de mest verdifulle kulturlandskapene som blir influert i dette korridoralternativet sentralt i Tjølling på østsiden av de store larvikttbruddene ved Stålaker og Storås. Høyest verdi har områdene rundt Lund, Lingum, Skåra, Kjær og Håkestad. Her er det intime gårdsmiljøer i et variert og vekslende kulturlandskap, omkranset av skogkledde åsdrag. En god del av de øvrige kulturlandskapene i denne delen av Tjølling har blitt forflatet gjennom bakkeplaneringer og kanaliseringer av bekker. Langs sentrale bekkeløp som Skallebergbekken, Vittersøbekken og Kjønndalsbekken har betydelige estetiske og biologiske verdier gått tapt.

De to store larvikttbruddene i Stålakerområdet danner markante inngrepskontraster i deler av kulturlandskapet, og danner også blikkfang og fjernvirkninger fra en del steder. Samtidig er disse steinbruddene også vitner om en spesiell nyere tids industrihistorie i Larvik.

I Stålakerkorridoren krysses Lågen i en overgangssone mellom de verdifulle naturpregede elvepartiene i nord, og de nokså trivielle industri- og næringsområdene ved Hegdal på østsiden, og langs Elvepromenaden på vestsiden.

Skagerak Energis transformatorstasjon på Jåberg med sine innmatninger av kraftledninger er også et sentralt beliggende teknisk inngrep i Stålakerkorridoren. Det går blant annet en kraftledning langsetter ryggen på Ramsås, vest for dalgangen mellom Istre og Skåra.

Omfang og konsekvens

Fra Virik til Furustad er det i grove trekk sammenfallende korridor med Verningenkorridoren, men med noen lokale avvik som har en vesentlig betydning i alternativ Stålaker øst. Sistnevnte fører traseen nærmere inn mot Skiringssal folkehøyskole og får en markant gangveikryssing over sporet ved Geminifeltet. Ved Furustad gjør den østligere traseen de omfattende lokale vegomleggingene og brukonstruksjonen overflødige, men fører på den annen side til inngrep i en viktig silhuettdannende trekke i dalsiden ned mot dagens jernbanespor.

Gjennomgående medfører alternativ Stålaker øst et mindre negativt omfang og mindre negative konsekvenser enn alternativ Stålaker vest. I Nord, ved Stangeby og Istre, medfører øst-alternativet riktignok en del større inngrep ved Jåberg, og den deler dalgangen mellom Istre og Skåra mer i to, men disse ulempene mer enn oppveies av en mye mer skånsom trasé forbi det verdifulle kulturlandskapet ved Lund og Lingum. Ved Skåra er riktignok traseen mer tilbaketrukket i Stålaker vest, men her er inngrepsomfanget likevel vesentlig lavere. Etter kryssingen av Vittersøbekken er de to traséalternativene mer eller mindre sammenfallende.

Stålakerkorridoren går i mye større omfang i tunnel enn Verningenkorridoren, og blir slik sett et mer anonymt anlegg. I sør går dagstrekningene stort sett enten gjennom skog eller krysser over mer trivielle områder som Kjørndal og industriområdet på Hegdal. Brukryssingen over Lågen skjer også litt mer i utkanten av de naturpregede partiene langs elva, og ved Hegdal vurderes ny jernbanebru faktisk kanskje å tilføre omgivelsene noe nytt som skaper mer visuell variasjon i et trivielt miljø. Vest for Lågen har traseen en greiere løsning for rømningsveisystemet enn i Verningenkorridoren.

Begge alternativer i Stålakerkorridoren har lavere grad av konflikt med kulturlandskapet i Tjølling enn Verningenkorridoren, selv om et så stort anlegg på prinsipielt grunnlag neppe kan graderes ned til lite negativt omfang og/eller liten negativ konsekvens. For landskapsbildet er det likefullt åpenbart at alternativ Stålaker øst vil være det foretrukne alternativet, og med Stålaker vest som en god nummer to.

Stålakerkorridoren er vurdert til å ha:

- Alternativ vest: Middels negativ konsekvens
- Alternativ øst: Liten til middels negativ konsekvens

Virik – Byskogen, rangering av korridorer og alternativer

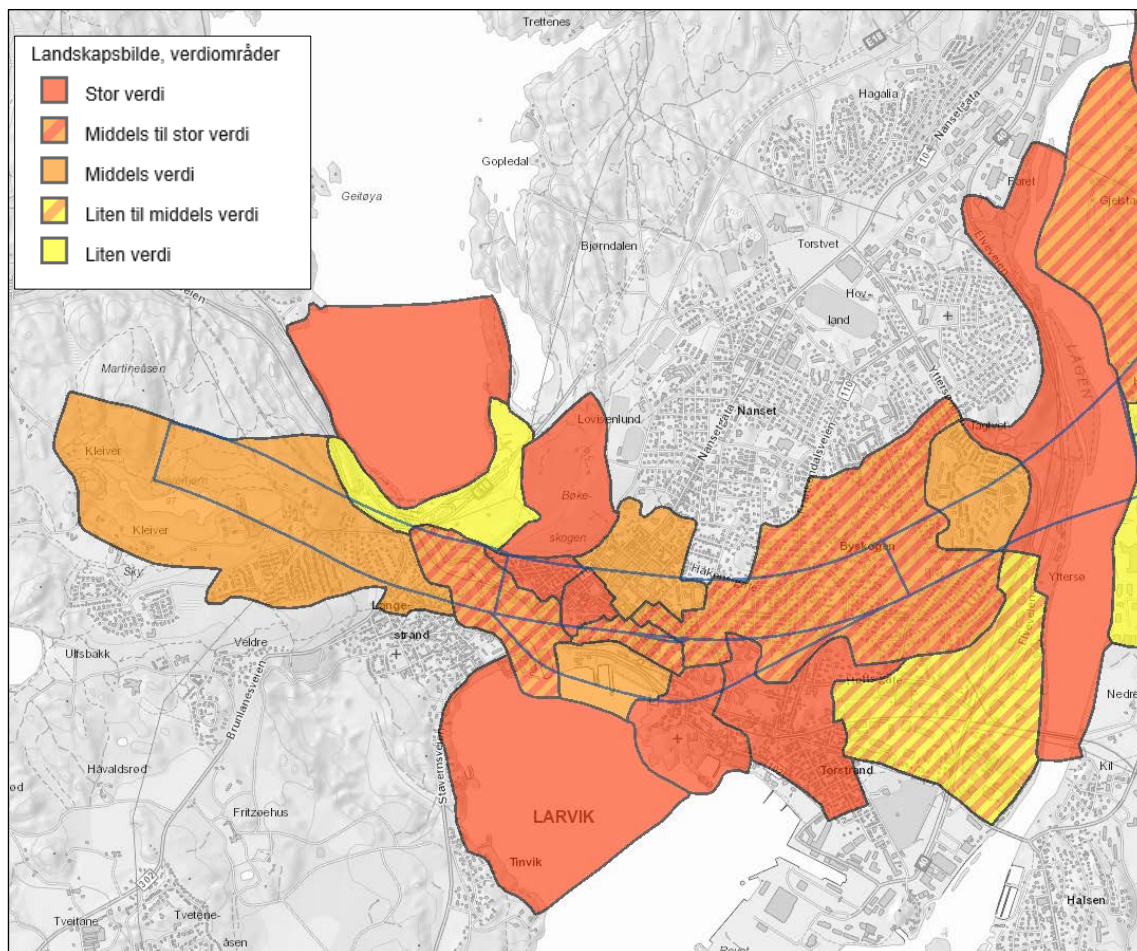
Stålaker øst er rangert som nummer 1. Begrunnelsen er at Stålakerkorridoren har lavere grad av konflikt med kulturlandskapet i Tjølling enn Verningenkorridoren. Det østre alternativet har en mye mer skånsom trasé enn det vestre forbi det verdifulle kulturlandskapet ved Lund og Lingum, og har i tillegg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

Stålaker vest er rangert som nummer 2 fordi den gjør større inngrep i kulturlandskapet ved Lund og Lingum enn det østre alternativet.

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

Korridor	Alternativ	Beskrivelse	Samlet konsekvens	Rangering
Verningen-korridoren		<p>Fra Virik til Furustad følger traseen dagens jernbanespor. Sporutvidelsene medfører lokale inngrep med flere omlegginger i det lokale vegnettet. Stedvis betyr disse følgeinngrepene mer enn selve jernbanetraseen.</p> <p>I de åpne kulturlandskapene blir jernbanetraseen et mer markant innslag med en stivere linjeføring og vesentlig mer iøynefallende kjøreledninger som vil stikke opp i landskapet. De største inngrepskonfliktene knyttet til kulturlandskapet skjer ved Himberg. Her vil jernbane med servicespor og vegomlegginger representere skalabrudd som forstyrrer et temmelig intakt småskala kulturlandskap.</p> <p>Ny jernbanebru over Lågen blir et stort teknisk inngrep i et naturpreget elveparti, og med betydelige inngrep knyttet til rømningsvei for atkomst til østre tunnelportal vest for Lågen.</p>	Middels til stor negativ --/---	3
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	<p>Fra Virik til Furustad er det sammenfallende trasé med Verningenkorridoren. Stålakerkorridoren går på den videre strekningen i mye større omfang i tunnel enn Verningenkorridoren, og blir slik sett et mer anonymt anlegg.</p> <p>De største inngrepskonfliktene i tilknytning til kulturlandskapet i Tjølling skjer der traseen krysser kulturlandskapet ved Lund og Lingum.</p> <p>Brukryssingen over Lågen skjer mer i utkanten av de naturpregede partiene langs elva enn i Verningenkorridoren. Vest for Lågen har traseen en greiere løsning for rømningsveisystemet enn i Verningenkorridoren.</p>	Middels negativ konsekvens --	2
	Stålaker øst	<p>Gjennomgående medfører alternativ Stålaker øst et mindre negativt omfang og mindre negative konsekvenser enn alternativ Stålaker vest, blant annet på grunn av større andel tunnel. Det viktigste er imidlertid en mye mer skånsom trasé forbi det verdifulle kulturlandskapet ved Lund og Lingum.</p>	Liten til middels negativ -/--	1

Verdi, omfang og konsekvens Byskogen - Kleivertunnelen



Figur 0-6 Verdikart landskapsbilde Byskogen – Kleivertunnelen

Kongegatakorridoren

Verdi

Kongegatakorridoren går gjennom verdifulle områder i Larvik. Det gjelder Byskogen, et homogent og velholdt villastrøk hvor strukturen i all hovedsak er intakt fra den perioden da bebyggelsen ble reist, og sentrale sentrumsområder med en tydelig kvartalsstruktur og velavgrensede byrom.

Bøkelia har fine og stramme kvartalsstrukturer med relativt homogen bebyggelse, stedvis også med fine utsiktsakser mot fjorden. Opprinnelig bystruktur og arkitektur er intakt. Bøkkerfjellet med signaltårnet er et flott friområde og utsiktspunkt mot den nedre byen og fjorden.

Bøkeskogen ligger som en vegg og et tak over Larvik sentrum. Storvokst bøkeskog gir gode landskapsopplevelser med naken skogbunn, og sollys som filtreres gjennom bladverket.

Hammerdalen er Larviks industrielle vugge, som fra sagbruk og tømmerfløting på Farris har utnyttet fallet fra Farris til fjorden i kraftproduksjon. I nedre del av dalen er det gamle industriområder og løftet til et helhetlig og tiltalende næringsområde inntil elva. Øvre del av dalen er imidlertid dominert av veganlegg, eksisterende jernbanespor, og rørgate.

Veldre - Brunlanesveien er et typisk boligområde i utkanten av småbyer som Larvik. Farrisområdet er totalt dominert av trafikkområder, kraftledninger og industrianlegg. Disse utgjør en kraftig både fysisk og visuell barriere mot det vakre Farris i nord, og en lite innbydende innfallspport til Larvik by.

Omfang og konsekvens

Begge løsningene i Kongegatakorridoren går i bergtunnel fra Byskogen og fram til Jegersborgsgate og fortsetter i en ca. 400 meter lang betongtunnel til stasjonsområdet ved Bøkkerveien.

Anleggsarbeidet i Kongegata høy løsning vil foregå med åpen byggegrop med antatt behov for å rive en rekke bygninger. Flere av disse har sentral beliggenhet i Larvik sentrum og representerer fine eksempler på den gamle trehusbebyggelsen og tidstypisk nyere bebyggelse. De danner viktige byrom, som Larvik torg og gaterommene omkring torget. Tiltakshaver vil gjenopprette vegene og etablere midlertidige parker i disse områdene. Det knytter seg usikkerhet til når og i hvilket omfang det blir etablert ny bebyggelse. Antagelig vil ny bebyggelse bidra til varig endring av dagens bystruktur.

I den lave løsningen kan den østlige delen av betongtunnelen, på en strekning mellom 100 og 150 meter, bygges som løsmassetunnel slik at åpen byggegrop og riving av bebyggelse unngås. Den midtre og vestre delen etableres med åpen byggegrop hvor all bebyggelse innenfor anleggsbeltet antagelig blir berørt.

Selve stasjonsløsningen vil i Kongegata høy ligge på en konstruksjon, i hovedsak bru, og fortsette i bru over Hammerdalen. Fra Bøkkerveien til Gårdsbakken vil det nye anlegget kreve både terrenginngrep og rivning av bygninger, men vil likevel gi muligheter til å etablere en stasjon som gir positive bidrag til vestre deler av sentrum, blant annet fordi selve stasjonen med plattformer kan få fin utsikt mot Larviksfjorden. Stasjonen i Kongegata lav ligger 7 meter lavere og kan bare nås via trapper eller heis. Det kan bli utfordrende å knytte stasjonen til byen på en god måte. Terrenginngrepet med den dype skjæringen kan i tillegg bli synlig fra omgivelsene.

Hammerdalen er smal og trang. Dobbeltsporene går i hovedsak i bru og dominerer det velavgrensede landskapsrommet øverst i Hammerdalen. I den lave løsningen er brua lavere og mindre dominerende, men senking av Storgata gir inngrep i en fin tørrmur langs Farriselva.

Alternativene i Kongegatakorridoren vil ikke berøre landskapene knyttet til Bøkeskogen, Farriseidet og Farris.

I boligområdet langs Granveien går den høye løsningen i betongtunnel fra Hammerdalen til den har krysset Brunlanesveien for så å fortsette i en åpen løsning med dype skråninger. Den lave løsningen vil ha en sammenhengende betongtunnel som gjør det mulig å etablere grøntanlegg på lokket over sporet. Bebyggelsen på sørsiden av Granveien vil i så fall kunne beholde skjerm mot E18-anlegget i nord. Mange boliger kan bli berørt i begge løsningsalternativene.

I både høy og lav løsning vil dagens jernbaneanlegg med sviller, skinner og ledningsanlegg bli fjernet i Indre havn og nedre del av Hammerdalen. Dette gir redusert barriere og betydelig bedret visuell kontakt mellom byen og sjøen. For tema landskapsbilde vil virkningen være positiv og bidra til å redusere de negative konsekvensene av tiltaket i Kongegatakorridoren.

For tema landskapsbilde er Kongegatakorridoren vurdert å ha:

- Høy løsning: Liten til middels negativ konsekvens
- Lav løsning: Liten til middels negativ konsekvens

Indre havn-korridoren

Verdi

Indre havn- korridoren strekker seg fra Byskogen, gjennom dagens stasjonsområde, langs dagens trasé i Hammerdalen til Veldre hvor den kobler seg til Kleivertunnelen.

Byskogen er et homogent og velholdt villastrøk. Strukturen er i all hovedsak intakt fra den perioden da bebyggelsen ble reist, og tjener som et godt eksempel på villastrøk i sentrumsnære byområder i mellomstore norske byer.

Herregården og Tollerodden er rester etter Larviks storhetstid. Herregården og hageanlegget var det største anlegget i Norge. Kollen, Herregårdsanlegget og de gamle fengselsbygningene preger i dag dette delområdet nord for Storgata (fv. 303). Detaljer som kongeinskripsjonene understreker anleggets

historie og betydning. Området sør for Storgata, Tollerodden, er preget av byens tidlige patrisiat og flere generasjoners klassiske arkitektur. Kirkespiret på Tollerodden er en av byens viktigste identitetsmarkører. Odde har også et grønt preg med blant annet hageanlegg og store høyreiste trær. Til sammen utgjør Herregården og Tollerodden et innholdsrikt landskapsbilde utviklet gjennom flere hundreår.

Den nedre delen av Larvik sentrum rundt Storgata og Larvik stasjon er preget av trafikk og trafikkarealer – både jernbanespor og stasjonsarealer, men også Storgata med betydelig gjennomgangstrafikk. Jernbanesporene danner en fysisk og visuell barriere mot sjøfronten. Den manglende sjøkontakten er delvis kompensert gjennom den midlertidige byparken som er anlagt på utsiden av jernbaneområdet, der det tidligere var ferjeterminal. Tollboden og stasjonsbygningen er innslag av fin gammel bebyggelse. Den visuelle kontakten med fjorden er også positiv for opplevelsen av denne delen av området.

Landskapsbildet i skråningen ned mot Indre havn, byamfiet, er sammensatt. Det er preget av bratte gater med variert bebyggelse, trekledte skråninger, parker og hager. Fra amfiet er det god utsikt over Larviksfjorden.

Bøkeskogen ligger som en vegg og et tak over Larvik sentrum. Storvokst bøkeskog gir god landskapsopplevelse med naken skogbunn, og sollys som filtreres gjennom bladverket.

Indre del av Larviksfjorden har god visuell kontakt både med de bebygde områdene av Larvik sentrum og byens tak, Bøkeskogen. Bøkkerfjellet med signaltårnet er et flott friområde og utsiktspunkt mot den nedre byen og fjorden.

Hammerdalen er Larviks industrielle vugge. I nedre del av dalen er det gamle industriområder og løftet til et helhetlig og tiltalende næringsområde inntil elva. Øvre del av dalen er imidlertid dominert av veganlegg, eksisterende jernbanespor, og rørgate. Farriseidet er totalt dominert av trafikkområder, kraftledninger og industrianlegg. Disse utgjør en kraftig både fysisk og visuell barriere mot Farris i nord, og en lite innbydende innfallsport til Larvik by.

Veldre - Brunlanesveien er et typisk boligområde i norske mellomstore byer i overgangen mellom tett by og omland.

Omfang og konsekvens

Indre havn høy og lav løsning går i berg- og betongtunnel nesten helt fram til stasjonsområdet. Betongtunnelen ved Kristian Fredriksvei og i Herregårdshagen vil ha åpen byggegrop i anleggsperioden.

Ny stasjon i Indre havn har i begge løsningene to spor til plattform, plattformtak og nødvendige atkomster.

I Indre havn høy vil Larvik stasjon ligge godt hevet over terrenget og kan bli et stort og dominerende element. I øst legges Storgata om under jernbanebrua. Tiltaket vil kunne gi flere forbindelser mot sjøen på tvers av dagens spor. Den nye stasjonen vil ligge så høyt at gater og grøntkorridorer kan løpe fritt under spor og plattformer. Parkområder og nye tverrforbindelser vil kunne bidra til kontakten med Larviksfjorden og arealene langs sjøen blir bedret sett fra Storgata og stasjonsområdet, slik at byen og fjorden knyttes visuelt sammen.

I Indre havn lav vil Larvik stasjon ligge om lag på dagens nivå i østenden. Her legges Storgata om i bru over banen. Dette gir et lite bymessig gateforløp og medfører inngrep i bebyggelse, blant annet Munken, og terrenget på nordsiden av dagens Storgate. Mot vest ligger sporet på tosidig støttemur og stiger til ca. 4 meter over dagens terreng i vestre ende av plattformene. Utsikten til Larviksfjorden og områdene langs sjøen vil i stor grad bli blokkert fra Storgata og bysiden av stasjonsområdet. Passasjer kan ikke løpe fritt under sporet som i den høye løsningen, men må senkes ned i terrenget. Med den lave løsningen ligger det i langt mindre grad til rette for å etablere tverrforbindelsene mot sjøen.

Fra Bøkkerfjellet og høyere oppe i byamfiet vil den høye løsningen forstyrre utsikten mot Larviksfjorden i større grad enn den lave.

Fjernvirkningen av stasjonsalternativene fra Tollerodden og Larviksfjorden vil være ulik. Indre del av fjorden har god visuell kontakt med stasjonsområdet. Indre havn høy vil være synlig fra sjøen og delvis skjule bebyggelsen langs Storgata. Effekten øker jo nærmere land du kommer. Den lave løsningen vil i mindre grad påvirke opplevelsen av byen fra indre del av Larviksfjorden.

For begge løsningene er det vektlagt at de litt slitte områdene rundt stasjonen vil få nye overflater og møblering og at det blir en generell estetisk opprusting i området.

I den høye løsningen går dobbeltsporet i hovedsak på bru fra stasjonsområdet til den treffer dalsiden i nordvest i Hammerdalen. Lav løsning starter med en tett konstruksjon og går først over i bru etter at den har passert Stavernsveien. Omlegging av Storgata kan gi inngrep i enkelte bygg på nordsiden av vegen.

Ingen av løsningene vil berøre områdene langs elveløpet i Farriselva i særlig grad.

I boligområdet ved Granveien vil omfang og konsekvens for landskapsbildet være tilsvarende de to alternativene i Kongegatakorridoren.

Ved vurdering av samlet konsekvens er for tema landskapsbilde er områdene rundt stasjonen særlig vektlagt. Indre havn-korridoren er vurdert å ha:

- Høy løsning: Liten negativ konsekvens
- Lav løsning: Liten til middels negativ konsekvens

Byskogen – Kleivertunnelen, rangering av korridorer og løsninger

Indre havn-korridoren med høy løsning er rangert som nummer 1. Ved vurderingen er det lagt vekt på visuell kontakt med Larviksfjorden og arealene langs sjøen, samt den enkle omleggingen av Storgata uten inngrep i terreng eller bebyggelse. Det forventes en generell estetisk opprusting i området.

Indre havn-korridoren med lav løsning er rangert som nummer 2. Ved vurderingen er det lagt vekt på økt visuell barriere mot Larviksfjorden og den dominerende omleggingen av Storgata som berører Munken og gir et større terrenginngrep mot Herregårdsbakken. Det forventes en generell estetisk opprusting i området.

Kongegatakorridoren med høy og lav løsning er rangert som nummer 3. Løsningen vil kreve inngrep i flere bygg i Larvik sentrum. Dette vil antagelig medføre varige endringer i særpreg, struktur og skala i de sentrale byrommene knyttet til Larvik torg og de nærmeste gatene. Det sentrale byrommet Torget og flere av gaterommene omkring kan bli stående uten tydelige vegger i lang tid. Lav løsning vil medføre noe mindre inngrep i bebyggelse, men jernbanestasjonen vurderes å tilføre færre kvaliteter og ha en dårligere tilknytning til byen enn i høy løsning. I begge alternativene er de positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn vektlagt.

Korridor	Løsning	Kommentar	Samlet konsekvens	Rangering
Kongegata-korridoren	Kongegata høy	Betydelige inngrep som antagelig vil medføre varige endringer i særpreg, struktur og skala i de sentrale byrommene knyttet til Larvik torg og de nærmeste gatene. Risiko for at gjenoppbygging vil trekke ut i tid. Hovedatkomsten til stasjonen kan bli et nytt byrom med god visuell kontakt med Larviksfjorden. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.	Liten til middels negativ -/--	3
	Kongegata lav	Den lave løsningen i Kongegata gir mindre negativ konsekvens for områdene rundt Jegersborg fordi bygninger ikke må rives. I sentrumsområdet med Torget er omfanget det samme som i den høye løsningen. Den nye stasjonen i Bøkeli ligger i dyp skjæring og kan vanskeligere integreres i bybildet. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.	Liten til middels negativ -/--	3
Indre havn-korridoren	Indre havn høy	For temaet landskapsbilde gir høy løsning i Indre havn en barrierevirkning for deler av byamfiet mellom havneområdet og Larvik sentrum, og være synlig fra deler av fjorden. Indre havn høy sin styrke ligger i stasjonsutformingen og mulighetene for god visuell kontakt med Larviksfjorden og arealene langs sjøen på bakkeplan. Løsningen legger også til rette for en enkel omlegging av Storgata under banen. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.	Liten negativ -	1
	Indre havn lav	For temaet landskapsbilde har Indre havn lav sin svakhet i stasjonsområdet. Her vil løsningen skape økt visuell barriere mellom Storgata med stasjonsområdet og Larviksfjorden. Omlegging av Storgata over banen vil gi et lite bymessige gateforløp og medfører inngrep i bebyggelse og terreng. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.	Liten til middels negativ -/--	2

Sammenstilling av konsekvenser Stokke – Larvik

Tabell 0-1 Korridorer mellom Stokke og Virik

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp vest-korridoren	Torp vest	Middels negativ --	2	Negative konsekvenser i Unnebergområdet, for øvrig relativt godt tilpasset landskapet. Store inngrep i bymiljøene sørvest for Mokollen. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt
	Torp vest via Storås	Liten til middels negativ -/--	1	Alternativet har størst andel tunnel og de minst negative konsekvensene i Unnebergområdet. Store inngrep i bymiljøene sørvest for Mokollen. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt
Gokstad-korridoren		Middels til stor negativ -/--	4	Store inngrep i bebyggelsen på en lang strekning gjennom Sandefjord. Disse vil bidra til å bryte opp eksisterende bebyggelsesstrukturer og halvurbane bylandskap slik at vesentlige visuelle verdier knyttet til bystrukturen går tapt. Valg av en eventuell annen trasé innenfor korridoren ville ikke kunne endre konsekvensvurderingen i positiv retning.
Unneberg-korridoren		Middels negativ --	2	Som Torp vest

Tabell 0-2 Korridorer mellom Virik og Byskogen

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningen-korridoren		Middels til stor negativ -/--	3	Dobbeltspor og vegomlegginger medfører skalabrudd som forstyrrer temmelig intakte småskala kulturlandskap, spesielt i Himbergområdet. Korridoren har minst andel tunnel på strekningen mellom Virik og Byskogen.
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	Middels negativ --	2	Stålakerkorridoren har lavere grad av konflikt med kulturlandskapet i Tjølling enn Verningenkorridoren, men det vestre alternativet medfører inngrep ved Lund og Lingum.
	Stålaker øst	Liten til middels negativ -/--	1	Det østre alternativet har en mye mer skånsom trasé enn det vestre forbi Lund og Lingum, og har i tillegg den største andelen tunnel mellom Virik og Byskogen.

Tabell 0-3 Korridorer mellom Byskogen og Kleivertunnelen

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata-korridoren	Kongegata høy	Liten til middels negativ -/--	3	Store virkninger i Larvik bysentrum med omfattende inngrep i bebyggelse. Usikkerhet knyttet til tidsaspekt for gjenoppbygging. Dagens struktur blir antagelig til dels varig endret. Godt potensiale for positiv utvikling rundt ny stasjon som er delvis godt tilpasset terrenget. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.
	Kongegata lav	Liten til middels negativ -/--	3	Noe mindre inngrep øst for selve bysentret og mindre omfang av bebyggelse som må rives. Antatt dårligere potensiale for positiv utvikling rundt ny stasjon som ligger i dyp skjæring. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.
Indre havn-korridoren	Indre havn høy	Liten negativ -	1	Medfører barriere mot fjorden for deler av byamfiet mellom Indre havn og sentrum. Gir god visuell kontakt med Larviksfjorden på bakkeplan. Enkel omlegging av Storgata. Generell estetisk opprusting i området er forventet og vektlagt.
	Indre havn lav	Liten til middels negativ -/--	2	Ny stasjon har mindre dimensjon, men gir i nærområdet visuell barriere mot fjorden. Omlegging av Storgata over sporet medfører riving av Munken og gir store terrenginngrep. Generell estetisk opprusting i området er vektlagt.

Forslag til avbøtende eller kompensierende tiltak

Det er foreslått en rekke avbøtende og kompensierende tiltak som er beskrevet under hver korridor. De viktigste tiltakene som foreslås er:

- Vurdere alternative løsninger for flere vegomlegginger som gir store negative virkninger for landskapsbilde. Hvis lokale forhold tilsier det, må det vurderes å fravike krav i vegnormaler.
- For brua over Lågen må det legges stor vekt arkitektoniske kvalitet og estetiske utforming i hovedgrep, så vel som i detaljer.
- Tekniske bygg ved tunnelportaler i byene må gis en arkitektonisk bra utforming, gjerne slik at de framstår som en del av stasjonsanlegget eller bygningsmiljøet de står i.
- Større omfang av tilbakeføring av bygninger som er med og danner vegger i byrom og gater i Larvik sentrum bør innarbeides i tiltaket.
- På arealer over betongtunneler hvor boliger rives, bør inngrepene kompenseres i form av parkmessig opparbeiding med høy standard.
- Gjenoppbygging av bygninger som rives må skje slik at opprinnelig struktur og skala opprettholdes. Lokale brudd i bybildet bør ikke forekomme. Stasjonsbygninger som må fjernes bør flyttes til ny plassering på stasjonsområdene i Stokke og på Råstad.
- Generelt bør det vurderes å øke omfanget av støttemurer for å dempe skjæringer slik at det varige inngrepet får mindre bredde.
- Planlegg tiltak som kan bidra til å minimere eksponerte skjæringer
- Tilplante med skog på restarealer mellom spor og vegtraseer, men ikke så nær at det gir flimrer for de reisende.
- Opparbeide byrom med kvalitet der jernbaneanlegget fjernes ved dagens stasjoner i Larvik og Sandefjord.

Konsekvenser i anleggsfasen

For landskapsbildet er de midlertidige konsekvensene av inngrep i anleggsperioden underordnet de varige konsekvensene av inngrep i driftsfasen. Det forutsettes at arealer som ikke har noen framtidig funksjon for drift av baneanlegget, eller som ikke er forutsatt omdisponert for andre formål, tilbakeføres med sikte på over tid å gjenopprette en tilstand som likner dagens situasjon.

Følgende råd gis for anleggsfasen med utgangspunkt i tema landskapsbilde:

- Anleggsområder og -veger bør tilpasses terrengformen
- Det bør avsettes tilstrekkelig areal til mellomlagring av masser. Toppmassene må ikke lagres i så store høyder at man får uønsket pakking av jordstrukturen
- Anleggsarbeidene avgrenses i tid og arealer settes i stand fortløpende når arbeidene er ferdigstilte
- Det må vises særlig aktsomhet ved kryssing av bekkedrag med intakt kantvegetasjon og kantsoner langs Lågen. Dette gjelder Vårnesbekken, Unnebergbekken og øvre del av Skallebergbekken, samt Lågen, spesielt i Verningenkorridoren

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Modernisering av Vestfoldbanen er en del av InterCity-satsningen på Østlandet og har sin forankring i konseptvalgutredningen (KVU) for InterCity-strekningen Oslo – Skien. En fullt utbygd Vestfoldbane med dobbeltspor vil ha betydning for hele InterCity-området, ikke bare Grenland, Vestfold, Buskerud og Oslo. Hensikten med utbyggingen er å bedre møte befolkningsveksten som gir økt etterspørsel etter transport og som gir trengsel i byområdene.

Høringen av planprogrammet for strekningen Tønsberg – Larvik våren 2017 viste at det ikke var enighet om hvilke korridorer som skulle utredes på strekningen Tønsberg – Stokke. For å sikre framdrift i prosjektet, ble planprogrammet derfor delt i to sommeren 2017; ett for strekningen Tønsberg – Stokke, og ett for Stokke – Larvik. Planprogrammet for strekningen Stokke – Larvik ble fastsatt i Sandefjord og Larvik kommuner desember 2017¹.

1.2 Formål

Formålet med kommunedelplanarbeidet er å avsette areal til korridor for videre detaljplanlegging av nytt dobbeltspor fra Stokke til Larvik. Endelig utforming og plassering av tiltaket innenfor korridoren vil skje i neste planfase som er reguleringsplan. Planarbeidet skal følge opp føringene for utvikling av togtilbud og infrastruktur gitt i NTP 2018-2029.

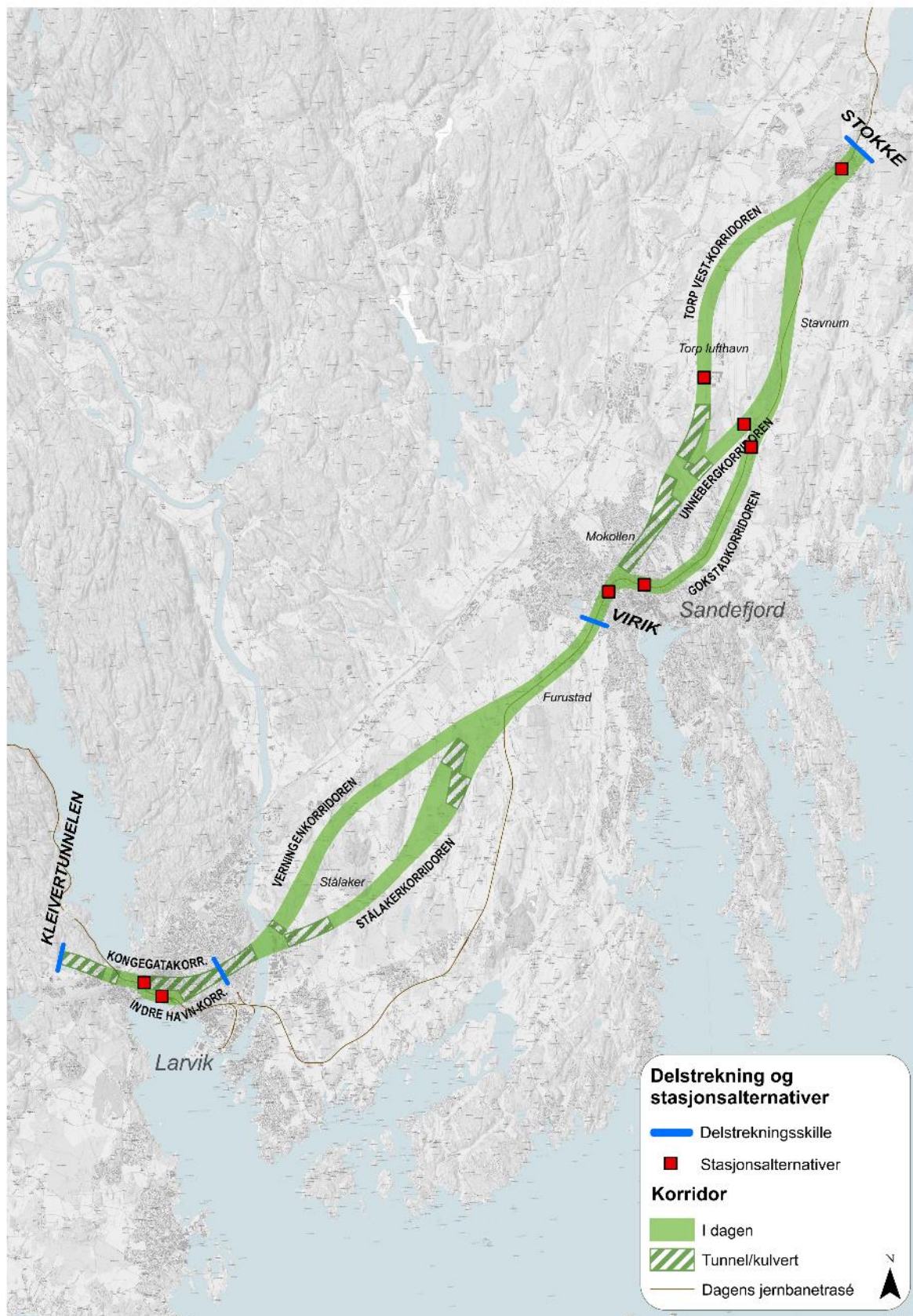
Det fastsatte planprogrammet for strekningen fra Stokke til Larvik angir hvilke temaer som skal utredes som en del av konsekvensutredningen. Denne fagrapporten vurderer tiltakets konsekvenser for fagtema landskapsbilde. Formålet med utredningen er å frambringe kunnskap om landskapsbilde innenfor plan- og influensområdet, og belyse hvordan de ulike korridorene vil kunne påvirke disse verdiene.

Vurdering av konsekvenser for landskapsbilde vil utgjøre et av Bane NORs grunnlag for å vurdere de ulike korridorenes måloppnåelse. Dette innebærer grad av oppnåelse av effektmålet knyttet til å begrense inngrep i områder med store ikke-prissatte arealverdier, blant annet landskapsbilde. For redegjørelse for InterCity-prosjektets samfunns mål og Vestfoldbanens effektmål vises det til fastsatt planprogram for strekningen Stokke – Larvik.

1.3 Grunnlag for utredning

Korridorene fra det fastsatte planprogrammet² er utgangspunktet for utredningene. Arbeidet med teknisk hovedplan for nytt dobbeltspor med stasjoner har resultert i traseer i alle korridorene. Alle de tekniske løsningene vil bli bearbeidet videre i reguleringsplanfasen blant annet på bakgrunn av funn i konsekvensutredningen og innspill etter høring/offentlig ettersyn av planforslag med konsekvensutredning.

¹ Planprogram, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen, Bane NOR, desember 2017.



Figur 1-1 Korridorer som skal utredes på strekningen fra Stokke til Larvik

2 BESKRIVELSE AV TILTAKET

2.1 Overordnet beskrivelse

På strekningen fra Stokke til Larvik skal planarbeidet legge til rette for bygging av ca. 30 km nytt dobbeltspor. InterCity-strekningene skal være dimensjonert for hastighet opptil 250 km/t for persontog. Kravet til hastighet gir føringer for kurvatur på sporet.

Det planlegges nye stasjoner i Stokke, ved Torp, i Sandefjord og i Larvik.

Krav til antall spor til plattform pr. stasjon, plattformlengde (350 meter) og funksjoner er beskrevet i konseptdokumentet (Jernbaneverket, 2016). Atkomster til stasjonene fra eksisterende vegnett for gående, syklende og kjørende, samt busstopp, sykkelparkering, taxiholdeplass, av- og påstigning, HC- og korttidsparkeringsplasser er også en del av tiltaket.

Tiltaket omfatter tekniske bygg og installasjoner langs sporet, samt atkomst for drift og vedlikehold. Nødvendige forbindelser over og under jernbanen, og rømningstunneler og beredskapsplasser med atkomstveg inngår i planleggingen. Midlertidig infrastruktur, anleggs- og riggområder og anleggsveger som er nødvendige for å kunne bygge og drifte jernbanen inngår også.

Jernbanetiltaket vil også kreve permanent omlegging av annen teknisk infrastruktur som for eksempel vann- og avløpsledninger. Omfanget av omleggingene er avhengig av endelig lokalisering og plassering i terrenget. Først i neste planfase, reguleringsplanfasen, vil det foreligge nok kunnskap om tiltaket til å detaljplanlegge disse løsningene. Omlegging av teknisk infrastruktur er derfor bare beskrevet på et overordnet nivå i denne planfasen.

2.2 Strekningen Stokke - Virik

På strekningen mellom Stokke og Virik skal det utredes tre korridorer:

- Torp vest-korridoren
- Unnebergkorridoren
- Gokstadkorridoren

I Torp vest-korridoren vurderes to alternativer mellom Torp og Mokollen, Torp vest og Torp vest via Storås.

Tabellen under viser samlet lengde pr. korridor på strekningen fra Stokke til Virik, samt antall meter med bergtunnel, betongtunnel og bruer pr. korridor.

Tabell 2-1 Oversikt over lengde på korridorene på strekningen Stokke – Virik, herunder løpemeter av de ulike byggemetodene.

Korridor/alternativ	Lengde (m)	Bergtunnel (m)	Betongtunnel (m)	Jernbanebru (m)
Torp vest	12666	2200	555	1305
Torp vest via Storås	12588	2992	825	1145
Unneberg	12365	1657	830	1275
Gokstad	13098	-	-	955

2.2.1 Torp vest-korridoren

I korridoren er det utredet to alternativer, Torp vest og Torp vest via Storås. Disse er like fra Stokke til sør for Torp stasjon, hvor de skiller lag i et østlig og et vestlig alternativ. Alternativene møtes igjen i Mokollen og er sammenfallende fram til Virik. Korridoren har krevende grunnforhold.

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum. Stokke stasjon planlegges på dagens stasjons-lokalisering. Fra stasjonen fortsetter traseen videre i dagsone og krysser Vårnesbekken i bru på veg mot Torp Sandefjord Lufthavn. I det nordvestre hjørnet av lufthavna ligger traseen i løsmasse- og

delvis bergskjæring for ikke å komme i konflikt med flyplassens restriksjonssone for navigasjonsinstrumentene. Traseen går på vestsiden av flyplassen med en stasjon nær dagens terminal på Torp.

2.2.1.1 Alternativ Torp vest

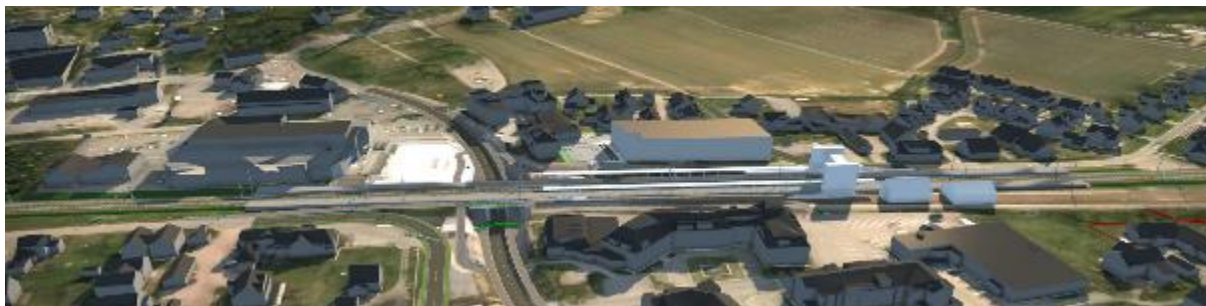
Fra Torp stasjon går traseen i skjæring. Videre i en ca. 350 meter lang tunnel før det igjen er skjæring ned mot Unneberg. Før Unnebergdalen er det en kort bergtunnel på ca. 250 meter før traseen krysser Unnebergdalen på en ca. 550 meter lang bru. Etter brua går traseen inn i en sammenhengende tunnel fram til Sandefjord stasjon. Tunnelen er ca. 2 km lang. Ved Øvre Hasle/jordet nord for Ringveien er det et parti med betongtunnel på ca. 530 meter. Tunnelen skal ha rømningsmulighet for hver 1000. meter.

Traseen går i bergtunnel under Mokollen, og krysser Sandefjordveien på bru. Sandefjord stasjon etableres på mur og bru sør for Sandefjordsveien. Sandefjord stasjon har fire spor og ett vende- og ventespor til plattform sør for Sandefjordsveien.

2.2.1.2 Alternativ Torp vest via Storås

Fra ca. 500 meter sør for Torp stasjon går traseen i en ca. 1400 meter lang tunnel fram til Unnebergdalen, der den går direkte ut på bru. Tunnelen har én rømningsvei. En liten del av denne er en betongtunnel. Unnebergdalen krysses på en ca. 400 meter lang bru. Ved Øvre Hasle/jordet nord for Ringveien er det et parti med betongtunnel, deretter er traseen lik som Torp vest fram til Sandefjord stasjon. Stasjonsløsningen er den samme som for Torp vest korridoren er det utredet to alternative traseer, Torp vest og Torp vest via Storås. Disse er like fra Stokke til sør for Torp stasjon, hvor de skiller lag i et østlig og et vestlig alternativ. Linjene møtes igjen i Mokollentunnelen og er sammenfallende fram til Virik.

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum. Stokke stasjon planlegges på dagens stasjonslokalisering. Fra stasjonen fortsetter traseen videre i dagsone og krysser Vårnesbekken i bru på veg mot Torp Sandefjord Lufthavn. I det nordvestre hjørnet av lufthavna ligger traseen i løsmasse- og delvis bergskjæring for ikke å komme i konflikt med flyplassens restriksjonssone for navigasjonsinstrumentene. Traseen går på vestsiden av flyplassen med en stasjon nær dagens terminal på Torp.



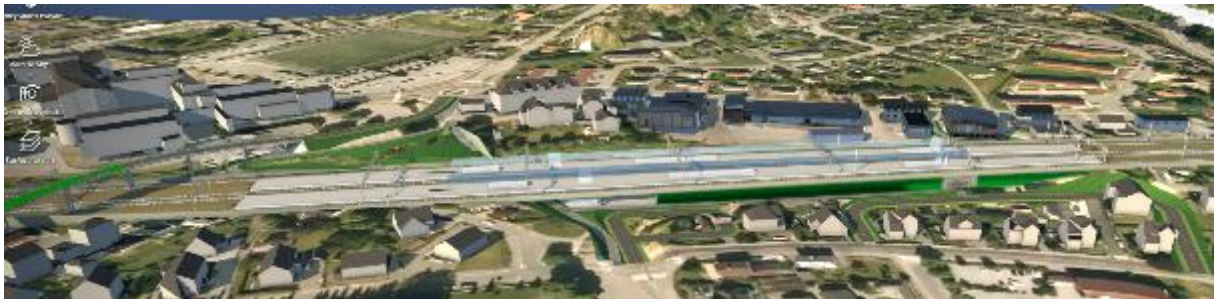
Figur 2-1 Stokke stasjon sett øst mot vest. Sørgående retning mot høyre.



Figur 2-2 Traseen i Torp vest-korridoren med åpen skjæring gjennom Stangeskogen og lang bru over Unnebergdalen. Sett fra sørøst, retning Sandefjord er mot venstre.



Figur 2-3 Torp vest via Storås kan gi mulighet for tunnel under Stangeskogen og kortere bru over Unnebergdalen. Sett fra sørøst, retning Sandefjord er mot venstre.



Figur 2-4 Ny Sandefjord stasjon i Torp vest-korridoren. Sett fra sør, retning Larvik er mot venstre.

Stasjonsløsning i Stokke

Stasjonen er foreslått omtrent som i dagens lokalisering, med sidestilte plattformer. Frederik Stangs gate med gang- og sykkelveg føres under sporene. Plattformene forlenges til 350 meter og føres over Frederik Stangs gate. For kryssing av jernbanen vil Frederik Stangs gate senkes under nytt dobbeltspor. Senket Frederik Stangs gate skjærer av tre eksisterende gater; Nygaards allé, Grimestadveien og Tassebekkveien. Gående og syklende får en egen kryssing over Frederik Stangs gate på bru, parallelt med og vest for ny jernbanebru.

Stasjonsløsning i Sandefjord ved Sandefjord videregående skole

Stasjonsområdet er i sporplanen forutsatt lagt vest for Sandefjordveien, omtrent på nivå med dagens spor. Det forutsettes fire spor til to midtstilte plattformer. Grunnforholdene i området er vurdert som krevende, og sporene må legges på fylling med støttemur eller på pelet brukonstruksjon. Valg av konstruksjon vil vurderes ytterligere i senere planfaser.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Sandefjord (ICP-36-A-25801).

2.2.2 Unnebergkorridoren

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum. Stokke stasjon planlegges på dagens stasjonslokalisering, som for Torp vest vist i kapittel 2.2.1. Fra stasjonen fortsetter traseen i dagsone og krysser Vårnesbekken på bru. Videre fortsetter den i dagsone i nærheten av eksisterende jernbane på østsiden av Torp Sandefjord Lufthavn.

En ny Torp stasjon ligger noe lengre vest enn dagens stasjon på Råstad, og får to spor til plattform. Sør for flyplassen svinger traseen sør-vestover og ligger på terreng før den går i en stadig dypere skjæring fram til en betongtunnel på ca. 350 meter. På siste del av strekningen før Unnebergdalen er det en kort bergtunnel. Unnebergdalen krysses på ei ca. 650 meter lang bru. Etter Unnebergdalen er traseen tilsvarende som i Torp vest-korridoren helt fram til Virik. Stasjonsløsningen blir også den samme som for Torp vest-korridoren, vist i kapittel 2.2.1.



Figur 2-5 Ny Torp stasjon i Unnebergkorridoren, på vestsiden av nytt dobbeltspor, retning Sandefjord mot venstre.

2.2.3 Gokstadkorridoren

Korridoren starter rett nord for Stokke sentrum og er sammenfallende med Unnebergkorridoren fram til Stavnum øst for Torp Sandefjord lufthavn. Traseen fra teknisk hovedplan følger i hovedsak dagens jernbanetrasé sørover.

Torp stasjon ligger i samme område som dagens Torp stasjon på Råstad. Fra Råstad følger traseen i hovedsak dagens jernbanetrasé sørover i dagsone. Sandefjord stasjon ligger i dagens stasjonsområde. Stasjonen vil være hevet ca. 5 meter over eksisterende terreng. Stasjonen har fire spor til plattform og et femte spor uten plattform.

Etter stasjonen går traseen på bru over Sandefjordsveien, før den fortsetter i dagsone langs eksisterende jernbane sørover til Virik.



Figur 2-6 Sandefjord stasjon i Gokstadkorridoren, sett fra sørvest, retning Larvik mot venstre.

Stasjonsløsning i Sandefjord

Ny stasjon er plassert i samme område som dagens stasjon, men er hevet ca. fem meter over eksisterende terreng. Det er i denne fasen forutsatt atkomst til stasjonen via Dronningens gate og Jernbanealléen. Kobling til øvrig kollektivtrafikk er lagt til atkomst ved Dronningens gate. Det er forutsatt fire spor til plattform og stasjonsalternativet vil gi en ca. 40 meter bred konstruksjon over 300 - 400 meters lengde.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Sandefjord (ICP-36-A-25801).

2.3 Strekningen Virik – Byskogen

På strekningen mellom Virik og Byskogen skal det utredes to korridorer:

- Verningenkorridoren
- Stålakerkorridoren
 - Stålaker vest
 - Stålaker øst

Tabell 2-2 Oversikt over lengde på korridorene på strekningen Virik - Byskogen, herunder løpemeter av de ulike byggemetodene.

Korridor/alternativ	Lengde (m)	Bergtunnel (m)	Betongtunnel (m)	Jernbanebru (m)
Verningen	12041	920	75	2250
Stålaker vest	12212	2560	100	1430
Stålaker øst	12111	2725	150	1070

2.3.1 Verningenkorridoren

Fra Virik ligger traseen rett nord for eksisterende spor. Fra Furustad går traseen i bru på ca. 400 meter mot Verningen. Traseen ligger hovedsakelig på terreng, men med to mindre bruer. Fra Verningen til Lågen er terrenget preget av større høydeforskjeller og traseen ligger på terreng, på høy bru med lengde på ca. 450 meter og i dyp skjæring med opp mot 30 meter høyde. Før Lågen går traseen i en kort tunnel med ca. 100 meters lengde.

Lågen krysses på en ca. 600 meter lang bru, før traseen går inn i tunnel fram mot Byskogen.



Figur 2-7 Dobbeltsporet krysser sør i landskapsrommet ved Rauan. Sett fra nord, retning Larvik mot høyre.

2.3.2 Stålakerkorridoren

I Stålakerkorridoren er det to alternative traseer innenfor korridoren fram til Stålakerbruddet, Stålaker vest og Stålaker øst.

2.3.2.1 Alternativ Stålaker vest

Stålaker vest har felles trasé med Verningenkorridoren fram til Furustad. Fra Furustad ligger traseen på terreng fram til en bergtunnel under Ramsås. Deretter ligger traseen på terreng fram til Stålakerbruddet.

2.3.2.2 Alternativ Stålaker øst

Stålaker øst starter ved Virik og krysser eksisterende jernbane før Furustad. Traseen ligger på terreng fram til Løkåsen, og går gjennom åsen i en tunnel. Videre sørover går traseen på terreng.

Fra Stålakerbruddet har begge alternativer en felles trasé videre. Den krysser Kjørndal i bru og går videre i tunnel. Tunnelen får én rømningsvei. Traseen går direkte fra tunnel til bru over Lågen og derifra videre inn i ny tunnel under Byskogen.



Figur 2-8 Dobbeltsporet krysser Lågen, Stålakekkorridoren. Sett fra sør, retning Larvik mot venstre.

2.4 Strekningen Byskogen - Kleivertunnelen

På strekningen mellom Byskogen og Kleivertunnelen skal det utredes to korridorer:

- Kongegatakorridoren
- Indre havn-korridoren

Begge korridorene har en høy og en lav løsning.

Tabell 2-3 Oversikt over lengde på korridorene på strekningen Byskogen - Kleivertunnelen, herunder løpemeter av de ulike byggemetodene.

Korridor/alternativ	Lengde (m)	Bergtunnel (m)	Betongtunnel (m)	Løsmassetunnel (m)	Jernbanebru (m)
Kongegata høy	3842	1930	715	-	445
Kongegata lav	3842	2150	710	130	370
Indre havn høy	4048	1700	410	-	1370
Indre havn lav	4048	1720	660	-	670

2.4.1 Indre havn-korridoren

Korridoren har to løsninger, Indre havn lav løsning og Indre havn høy løsning. Begge starter i tunnelen under Byskogen. Traseen går delvis i bergtunnel og betongtunnel forbi Herregården, fram mot Larvik stasjon. Tunnelen er ca. 2 km lang og har to rømningsveier. Horisontalt ligger traseene likt i høy og lav løsning.

2.4.1.1 Indre havn høy løsning

I Indre havn høy ligger stasjonen på ca. kote 11. Stasjonen har to spor med sideplattformer. Vestover følger løsningen deler av dagens trasé på bru opp Hammerdalen før den krysser Farriselva. Deretter går traseen inn i en betongtunnel, og deretter en høy skjæring, før den går inn i bergtunnel og kobles til dobbeltsporet som bygges mellom Larvik og Porsgrunn i Kleivertunnelen.

Stasjonsløsning

Det er tenkt tre hovedforbindelser under sporområdet, i forlengelsen av de viktigste gatene i bystrukturen mellom byen og fjorden. Nytt jernbanetorg etableres i hovedaksen mellom fjorden, via Grandkvartalet og rådhuset til torget og sentrumskjernen, og får dermed en sentral plassering som knytter byen sammen. Jernbanetorget får byttepunktfunksjoner som av- og påstigning, HC- parkering og taxiholdeplass, i tillegg til hovedatkomst til plattformene med trapper og heiser.

Gående og syklende får et sammenhengende nettverk langs Storgata (gang- og sykkelveg delvis under jernbanebrua mot Hammerdalen) og langs Strandpromenaden. Nettverket kobler seg på planlagt og eksisterende gang- og sykkelvegnett i Larvik. Alle trapper, heiser og ramper lander på kote 2,5, som er et flomsikkert nivå i Indre havn, og er dermed tilpasset et framtidig flomsikkert terrengnivå. Løsningen gjør det mulig å bevare eksisterende bebyggelse i stor grad. Eksisterende stasjonsbygning bevares og kan inngå som del av nytt stasjonsområde.



Figur 2-9 Indre havn høy sett fra sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

2.4.1.2 Indre havn lav løsning

I den lave løsningen ligger stasjonen på ca. kote 3,5 i den østre enden. Det tilfredsstiller flomkravet. Stasjonen har to spor med mellomplattform. Dette muliggjør tilkobling til eksisterende spor som kan opprettholdes som forbindelse til Larvik havn. Videre opp Hammerdalen er traseen horisontalt lik høy løsning, men den ligger omtrent 4 meter lavere. I denne løsningen ligger traseen i tunnel helt fra betongtunnelen i Hammerdalen. Det er ingen skjæring mellom betongtunnelen og Kleivertunnelen slik som for den høye løsningen.



Figur 2-10 Indre havn lav sett fra sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

Stasjonsområdet i dag ligger under beregnet flomnivå. Ny stasjon er forutsatt lagt på terreng, over flomnivå. Atkomsten til plattform er sikret mot stormflo opp til kote 2,5 med et vanntett trau. Trapp, heis og rampe til plattform går via det vanntette trauet. I tillegg til å sikre jernbaneanlegget mot flom, vil det også være tilpasset eventuell utbygging av Indre havn. Storgata skal løftes over nytt dobbeltspor på portal i forlengelsen av tunnel fra Lågen.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Larvik (ICP-36-A-25802).

2.4.2 Kongegatakorridoren

Korridoren har to løsninger, Kongegata lav løsning og Kongegata høy løsning.

2.4.2.1 Kongegata høy løsning

Traseen starter i tunnelen under Byskogen. Tunnelen går helt fram til plattformene på stasjonen. Den er ca. 2,6 km lang. De siste om lag 400 meterne mot stasjonen er betongtunnel. Det er behov for to rømningsveier fra tunnelen. Stasjonen har to spor med sideplattform. Stasjonen i Kongegata høy ligger 4-6 meter høyere enn stasjonen i Kongegata lav.

Videre fra stasjonen krysser traseen Farriselva på bru. Deretter går traseen inn i en betongtunnel, og deretter en høy skjæring, før den går inn i bergtunnel og kobles til dobbeltsporet som bygges mellom Larvik og Porsgrunn i Kleivertunnelen.



Figur 2-11 Kongegata høy sett fra Hammerdalen i sør, retning Kleivertunnelen mot venstre..

Stasjonsløsning

Plattformen ligger under terrenget fra tunnelportalen og ca. 25 meter østover, til dels på terreng (200 meter på nordsiden og 50 meter på sørsiden), og delvis på fyllinger/landkar med støttemurer med økende høyde vestover mot Hammerdalen.

2.4.2.2 Kongegata lav løsning

Traseen starter i tunnelen under Byskogen. Tunnelen går helt fram til plattformene på stasjonen. Den er ca. 2,6 km lang. De siste om lag 400 meterne mot stasjonen er betongtunnel. Deler av denne tunnelen, mellom 100 og 150 meter, kan drives som løsmassetunnel. Over løsmassetunnelen kan eksisterende bygninger bli stående. De siste 250 til 300 meterne mot stasjonen blir det åpen byggegrop fra vest for Josefinegata og til stasjonen. Det er behov for to rømningsveier fra tunnelen.

Stasjonen har to spor med sideplattform. Østre ende av plattformene ligger på kote 11-12, og stiger om lag fire meter til vestre ende. Storgata må senkes noe for å sikre tilstrekkelig fri høyde mellom vegen og jernbanebrua.

Videre fra stasjonen krysser traseen Farriselva på bru, for deretter å gå inn i en betongtunnel før den går inn i bergtunnel og kobles til det nye dobbeltsporet mellom Larvik og Porsgrunn i Kleivertunnelen.



Figur 2-12 Kongegata lav sett fra Hammerdalen i sør, retning Kleivertunnelen mot venstre.

Stasjonsløsning

Plattformen ligger inne i tunnelen (ca. 25 meter) i øst, deretter senket ned i terrenget med forstøtningsmurer på begge sider (200 meter på nordsiden og 150 meter på sørsiden), og på fyllinger/landkar med støttemurer med økende høyde vestover mot Hammerdalen. Stasjonen i lav løsning er lik som for høy løsning, med unntak av vertikalnivå.

For ytterligere omtale av stasjonsløsning se fagrapport by- og knutepunktutvikling i Larvik (ICP-36-A-25802).

3 METODE

3.1 Nasjonale, regionale mål og retningslinjer

Det er et overordnet politisk mål å sikre at det blir tatt estetiske hensyn til landskapet i all planlegging. Offentlige dokumenter som underbygger dette finnes i:

- Den europeiske landskapskonvensjonen
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen
- Stortingsmeldinger (nr. 23 2001–02 Bedre miljø i byer og tettsteder, nr. 29)
- NOU 2004:28 Lov om bevaring av natur, landskap og biologisk mangfold
- Plan og bygningslovens formålsparagraf § 1-1 samt § 3-1 med kommentarer
- Regjeringens miljøvernpolitikk og nasjonal transportplan
- Arkitektur.nå, definerer nasjonale arkitekturpolitiske mål
- Vestfold fylkeskommune (2013) Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)

Norge har ratifisert den europeiske landskapskonvensjonen. Formålet med landskapskonvensjonen er å fremme vern av landskap gjennom forvaltning og planlegging. Landskap blir i konvensjonen definert som: "et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkning fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer". Begrepet landskap brukes i denne sammenheng som et overgripende begrep, og innebærer det helhetlige miljøet slik det oppleves og tolkes menneskelig. Metodikken og kriteriene er beregnet på hele spekteret av områdetyper, fra tett bylandskap til uberørt naturlandskap.

3.2 Referansealternativet

I henhold til fastsatt planprogram skal de ikke-prissatte konsekvensene vurderes opp mot dagens situasjon inklusive vedtatte planer. Landskapsbilde sorterer under ikke-prissatte temaer.

Når konsekvensene skal vurderes, er det avgjørende hva som legges til grunn for sammenligningene (referansesituasjonen). I dette planarbeidet er det dagens situasjon og gjeldende planer som utgjør sammenligningsgrunnlaget for de ikke-prissatte temaene. En mulig endring av arealbruk på dagens Vestfoldbane er ikke tatt inn i vurderingene. Ved Gokstad og dagens Sandefjord stasjon er det likevel gjort vurderinger av betydningen av nedlagt Vestfoldbane for temaene landskapsbilde og nærmiljø og friluftsliv. Det samme gjelder for dagens stasjonsområde i Indre havn for løsningsene i Kongegata-korridoren.

I Larvik er situasjonen den at kommuneplanens arealdel ikke angir arealformål innenfor planområdet til kommunedelplan for Larvik by. I kommunedelplan for Larvik by 2015-2027 ligger arealene inne med formålene «Bane, nåværende» og «Sentrumsformål, nåværende». I konsekvensvurderingene er det derfor ikke lagt til grunn at det skal oppføres bygninger til noe formål her. Det gjelder for begge korridorene i Larvik sentrum. Det er pr. oktober 2018 avklart med Larvik kommune at det er dette som skal være referansealternativet i Larvik.

3.3 Planprogrammet

Planprogrammet for strekningen Stokke – Larvik ble fastsatt i Sandefjord og Larvik kommuner høsten 2017². Utredningsbehov for tema landskapsbilde er beskrevet i planprogrammets kapittel 5.3.

3.4 Metode og datagrunnlag

3.4.1 Definisjon av plan og influensområde

Planområdet er området der det er aktuelt å plassere tiltaket. Dette arealet kan bli fysisk berørt av den planlagte utbyggingen og tilhørende virksomhet, permanent eller i anleggsfasen. Planområdet er det samme for alle tema.

² Planprogram, Kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning (KU), Dobbeltspor Stokke – Larvik, InterCity Vestfoldbanen, Bane NOR, desember 2017.

Influensområdet er det samlede området der tiltaket kan medføre konsekvenser. Influensområdet varierer fra fagtema til fagtema. Influensområdet for landskapsbildet vil være det området som tiltaket vil være synlig og visuelt fattbart fra.

Registreringen innenfor planområdet er utført mer detaljert enn i den øvrige delen av influensområdet. Det endelige planområdet som ligger til grunn for kommunedelplanen har enkelte steder mindre avvik fra området som er utredet i denne fagrapporten. Hele det foreslåtte jernbanetiltaket er konsekvensutredet. De mindre avvikene utgjør elementer som på kommunedelplannivå er lite bearbeidet, og som uansett skal detaljeres videre i de kommende planfaser. Virkninger av nye eller vesentlige endringer i tiltaket vil bli beskrevet som del av planarbeidet i neste fase. Hele tiltaket, InterCity Stokke Larvik, som dobbeltspor med tilhørende elementer og nødvendige veiomlegginger, nye veier, rigg- og anleggsområder skal utformes i detaljplan- og reguleringsplanfasen.

3.4.2 Inndeling i delområder

Influensområdet deles inn i delområder, innenfor hvilke det er sammenheng i bebyggelse, romdannelser og form i landskapet. Sammenhengen kan noen steder være lettere å oppfatte enn andre steder. Alle delområdene verdisettes etter en skala med intervaller fra liten via middels til stor verdi. Skalaen er i utgangspunktet tredelt, men det er i tillegg benyttet mellomkategoriene liten til middels og middels til stor der et delområde er i grenseland mellom to verdier. Verdien markeres med pil på en glidende skala, se nedenfor.



Figur 3-1: Skala for vurdering av verdi Kilde: Statens vegvesens håndbok V712

3.4.3 Kriterier for verdi og verdivurdering

Influensområdets verdi for landskapsbilde plasseres i én av tre verdikategorier og avhengig av områdetype som angitt i tabell Tabell 3-1 Kriterier for verdsetting av landskapsbilde.

For InterCity-prosjektet Vestfoldbanen Tønsberg-Larvik dominerer områdetype «spredtbygde områder» innenfor influensområdet og dernest områdetypen «tettbygde og urbane områder». Det finnes også naturområder og naturpregede områder, som regel i ytterkanten av influensområdet. For områder i by og tettbygde strøk er utgangspunktet at et område med vanlige visuelle kvaliteter har middels verdi. Slike områder vil ofte ha en klar overordnet bebyggelsesstruktur, men der innslag av ulike elementer svekker helheten i det visuelle totalinntrykket, eller hvor områdene mangler markante identitetslementer og blikkfang. Områder med svært gode visuelle kvaliteter har stor verdi. Slike områder vil ofte ha en klar byform/bebyggelsesstruktur, der elementene spiller sammen med helheten og danner et visuelt harmonisk eller stimulerende helhetsinntrykk. Områder med liten verdi er som regel områder der det bebygde landskapet er visuelt rotete, der elementene står uten sammenheng med hverandre og danner et visuelt dårlig helhetsinntrykk.

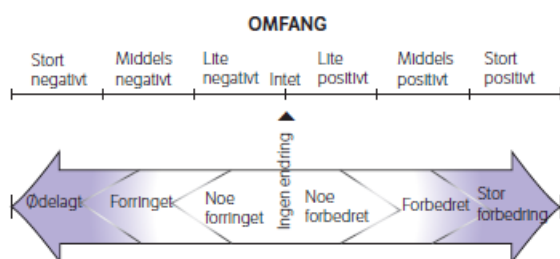
For spredtbygde strøk gjøres det en vurdering opp mot tilsvarende forekomster av spredtbygde strøk i en regional sammenheng. Utgangspunktet for vurderingen er at et typisk spredtbebygde strøk i regionen har middels verdi. Har området visuelle kvaliteter som er utover det som er vanlig i området, får området stor verdi. Dersom området har lavere visuell opplevelsesverdi enn de omkringliggende områdene, får området liten landskapsverdi. Områder som ikke er vanlige i regionen, men som er vanlige i landet for øvrig, vil vanligvis få middels verdi. Verdien relateres også til samspillet mellom de bebygde elementene og deres omgivelser.

Tabell 3-1 Kriterier for verdsetting av landskapsbilde

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Naturområder og naturpregede områder	<ul style="list-style-type: none"> Områder med reduserte visuelle kvaliteter 	<ul style="list-style-type: none"> Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i en større region Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter 	<ul style="list-style-type: none"> Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region Områder der landskapet er unikt i nasjonal sammenheng, herunder landskapsvern-områder
Spredtbebygde områder	<ul style="list-style-type: none"> Områder med reduserte visuelle kvaliteter Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et mindre godt totalinntrykk 	<ul style="list-style-type: none"> Områder med visuelle kvaliteter som er typiske/representative for landskapet i en større region Landskap og bebyggelse/anlegg med vanlig gode visuelle kvaliteter 	<ul style="list-style-type: none"> Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i et større område/region Områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt eller unikt totalinntrykk
Tettbygde og urbane områder	<ul style="list-style-type: none"> Områder som bryter med byformen og utgjør et mindre godt totalinntrykk Områder som har reduserte eller dårlige visuelle kvaliteter eller utgjør et mindre godt totalinntrykk 	<ul style="list-style-type: none"> Områder med vanlig gode visuelle kvaliteter Områder som er tilpasset byformen og gir et vanlig godt totalinntrykk 	<ul style="list-style-type: none"> Områder som forsterker byformen og utgjør et spesielt godt totalinntrykk Områder som har spesielt gode visuelle kvaliteter eller utgjør et spesielt godt totalinntrykk

3.4.4 Omfangsvurdering

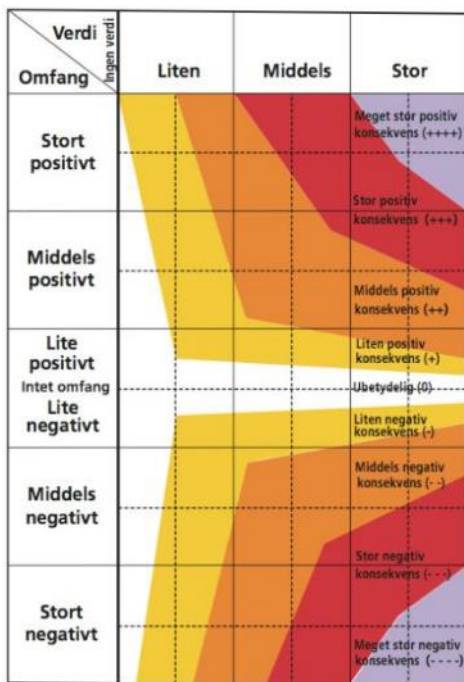
Omfangsvurderingene består i å vurdere type og omfang av mulige virkninger dersom tiltaket gjennomføres. Omfanget blir vurdert ut fra en skala fra stort positivt omfang til stort negativt omfang.



Figur 3-2: Skala for vurdering av omfang. Kilde: Statens vegvesens håndbok V712

3.4.5 Konsekvensvurdering

Selve konsekvensvurderingene består i å sammenstille verdien av området med omfanget av tiltaket, noe som gir et resultat langs en nidelte skala fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens.



Figur 3-3 Konsekvensvifta. Kilde: Statens vegvesens håndbok V712

3.4.6 Bebyggelse som blir berørt av tiltaket

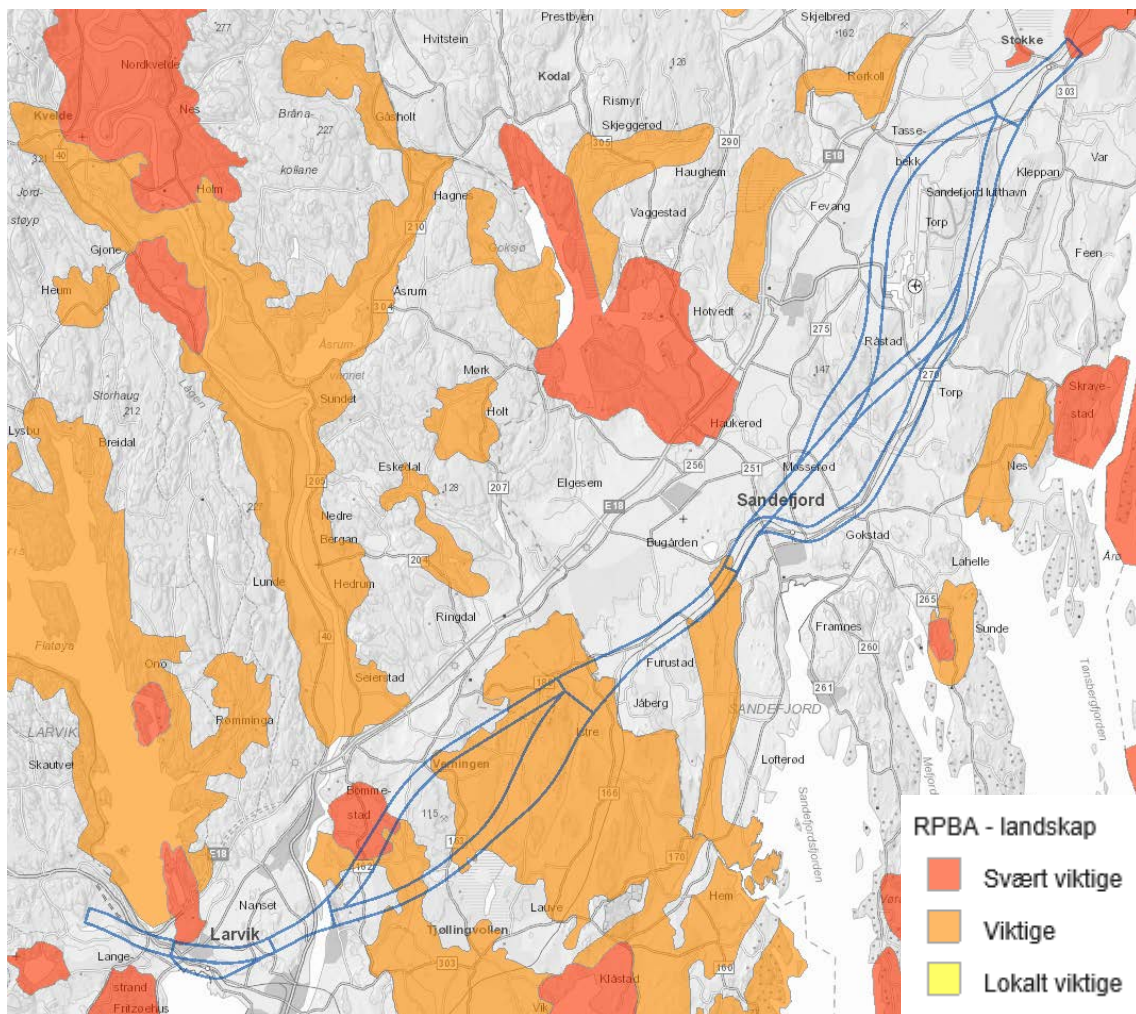
Kommunedelplanen skal fastsette en korridor for jernbanen, mens det i senere planfaser vil foregå en nøyaktig plassering av tiltaket innenfor denne korridoren. Det er derfor en stor grad av usikkerhet knyttet til vurderingen av hvilke bygninger som blir berørt av tiltaket i kommunedelplanen. Dette gjelder særlig på strekningene med landbruksområder mellom byene. Videreutvikling (optimalisering) av jernbanetraseen i senere planfaser vil kunne føre til at bebyggelse som blir berørt i kommunedelplanen, likevel ikke blir berørt, eller blir berørt i mer eller mindre grad. I denne rapporten er uttrykket «vil kunne bli berørt» brukt om boliger og andre bygninger som ser ut til å bli berørt i denne planfasen.

I byene (Stokke, Sandefjord og Larvik) er det langt vanskeligere å unngå konflikt med eksisterende bebyggelse ved framføring av ny jernbane. Selv om den viste jernbanetraseen også her vil optimaliseres i senere planfaser, vil det ikke nødvendigvis bety at færre boliger og bygninger blir berørt, men heller at tiltaket vil berøre andre boliger. I Stokke, Sandefjord og Larvik er det derfor mulig å vurdere konkret hvilke områder som vil bli berørt av de ulike alternativene, selv om det også her er usikkert hvilke konkrete bygninger dette gjelder. I byene er det ikke mulig å unngå riving av bebyggelse ved gjennomføring av tiltaket.

3.4.7 Kunnskaps- og datagrunnlag

Som grunnlag for verdivurderingene er Arealis, Nasjonal registrering av kulturlandskap, Naturbasen, kommunale planer og temakart, digitale kartkilder og kartportaler, lagt til grunn. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA) utgitt av Vestfold fylkeskommune og vedtatt i 2015 er lagt til grunn for foreløpige verdivurderinger i InterCity Tønsberg – Skien Forstudierapport (ICP-36-A-25500).

RPBA har et eget tema som heter «Landskap» med tilhørende kart.



Figur 3-4 Temakart LANDSKAP fra RPBA vist med utredningsområdet for planstrekningen

Det er gjennomført møter med kommunene Sandefjord og Larvik, samt tidligere Stokke kommune før denne gikk sammen med Sandefjord. Formålet med møtene var å få informasjon om kriteriene som er lagt til grunn for verdisetning av landskap som er vist på temakart og hensynssoner i kommunenes arealplaner som er tilgjengelig på nettet. Det ble også etterspurt om kommunene hadde annen relevant informasjon. I den forbindelse er en del eldre vurderinger og beskrivelser blitt gjort tilgjengelig. Larvik kommune har bidratt med «Grønnstrukturplan» og ulike tema utredninger utarbeidet i forbindelse med tidligere revisjoner av kommuneplanen. I samarbeid med Sandefjord kommune ble det gjennomført en halv dags befaring for å se på de viktigste sentrumsnære parkene, friområder og kulturlandskap. Tidligere Stokke kommune har vært behjelpelig med tilgang til kartportalen «Kartlegging og verdsettning av friluftslivsområder i Stokke kommune» (denne er nå nedlagt).

Det er avdekket at kommunenes verdigraderinger ikke er sammenfallende med det som er vist i RPBA. Det framkommer også at det er brukt ulike kriterier og verdiskalaer i kommunene. En del temakart er basert på relativt gamle registreringer tilbake fra 1990-årene. I mellomtiden har det skjedd endringer i kulturlandskapene, blant annet med bekkelukkinger og planeringer som vil endre tidligere verdigraderinger. Det er også registrert en del «dobbelteiling» hvor temaer som kulturmiljø og naturmiljø er vektlagt ved verdsettning av landskap.

Det har vært et grunnleggende mål for arbeidet at samme verdiskala skal legges til grunn for hele strekningen. Dette har resultert i at en del av vurderingene i denne rapporten ikke sammenfaller med den enkelte kommunes verdikart eller verdier som framkommer i temakartene som inngår i den gjeldende regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA 2013). I forslaget til revidert plan (2018) inngår et samlet kart over viktige grønnstrukturer.

Det er gjennomført en rekke befaringer i planområdet til ulike årstider med sikte på å skaffe grunnlag for en samlet vurdering og kalibrering av verdier for hele strekningen.

Register med rekreasjonsområder og allmenninger i Vestfolds byer og tettsteder, etablert av Vestfold fylkeskommune 2014 er utført av Gustavsen naturanalyser (rapport nr. 6-2014)³. Det er varierende i hvilken grad kommunene har medvirket i dette arbeidet og kvalitetssikret opplysningene som er tatt inn. Registeret gir likevel en verdifull oversikt over grønne områder, blant annet rundt og i de store byene på strekningen Stokke - Larvik. Det er også hentet bilder til denne rapporten fra registeret. Disse er merket med foto: «Vestfold fylkeskommune Register rekreasjonsområder og allmenninger». I registeret er det gitt følgende opplysninger om tilgang og brukerbegrensninger: Det er ikke angitt spesielle restriksjoner eller begrensninger på bruken av innholdet.

³ Vestfold fylkeskommune. 2014. Register med kartfestede rekreasjonsområder og allmenninger, rapport nr.6-2014.

4 TEMA LANDSKAPSBILDE

4.1 Beskrivelse av plan- og influensområde

Planstrekningen Stokke – Larvik, tilhører i sin helhet landskapsregion Skagerrakkysten, underregion jordbruksbygdene på yttersida av Raet.⁴ De mektige avsetningene på og rundt raet har gitt grunnlag for noen av landets beste jordbruksarealer, og er blant de jordbruksområdene i Norge hvor landbruket er mest intensivt, også på grunn av gode klimatiske betingelser. Men selv disse store landbruksarealene er brutt opp av oppstikkende grunnlendte koller og åsdrag. Disse skogkledde kollene bidrar til en topografisk veksling som tilfører landskapet variasjon og lokal identitet. I den sørlige delen av regionen er det på disse kollene forekomster av den ettertraktede bergarten Larvikitt, som gir har gitt grobunn for en betydelig steinindustri.

Helt ute mot kysten er landskapet i denne regionen for en stor del preget av skurte og nakne svaberg, men da er vi i all hovedsak utenfor prosjektets influensområde. Imidlertid finnes det i de to store Vestfoldbyene som omfattes av prosjektet innslag av markante byfjell som i betydelig grad bidrar til disse byenes særpreg: både i Sandefjord og i Larvik er det framstikkende byfjell som både bidrar til visuelt å strukturere byene og å utgjøre viktige utsiktsplatåer og landemerker (for eksempel Mokollen i Sandefjord - Mesterfjellet og Bøkkerfjellet i Larvik). Inn mot Sandefjord danner fjordarmene lange kiler inn fra de ytre fjordområdene som derved gir lune havneområder i møtet mellom by og fjord. Larviksfjorden står mer åpen inn mot byen, men er likevel delvis skjermet av skjærgård og kystlinjens relieff.

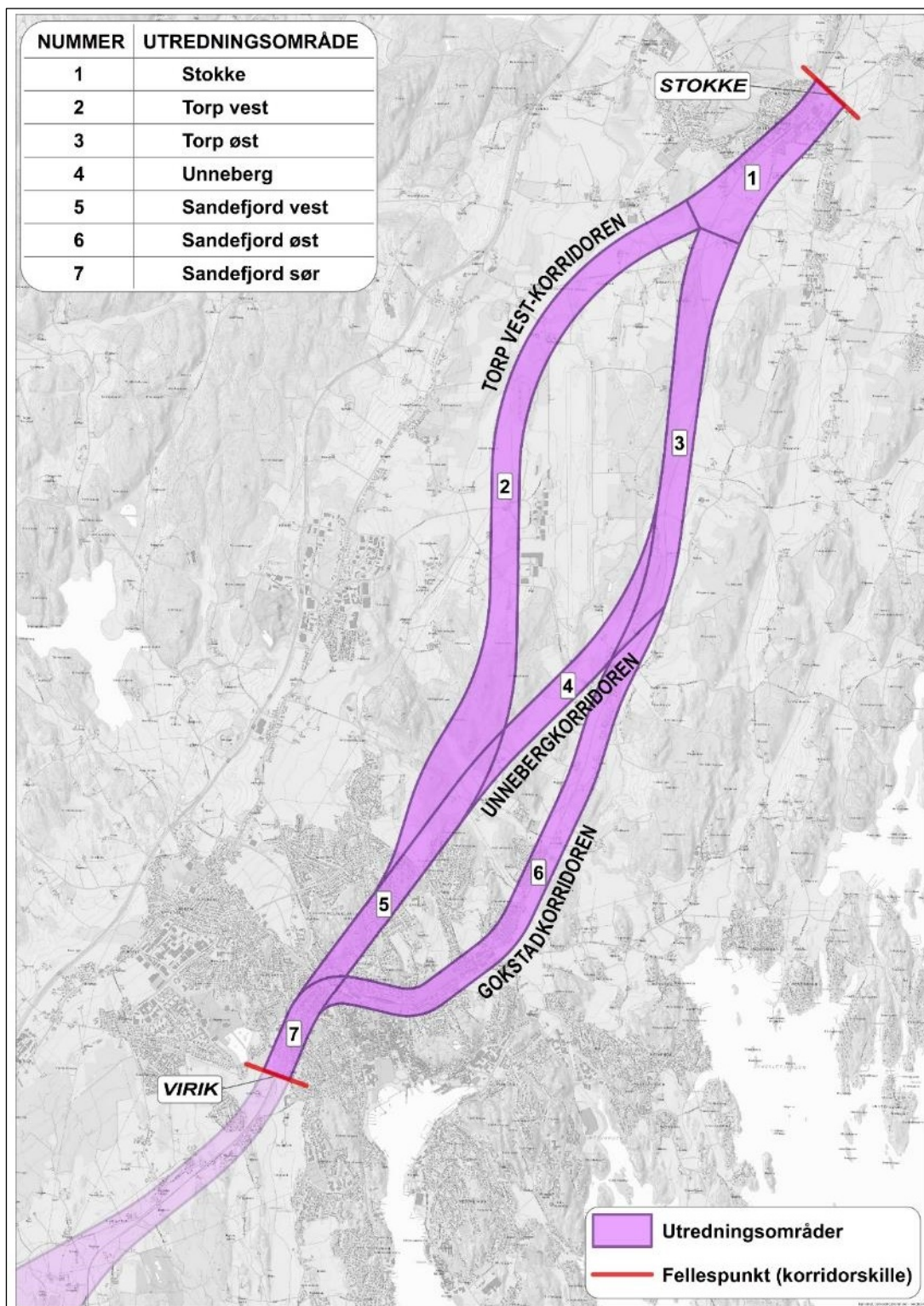
Det er variasjon i hvor markant skillet er mellom by og land er. Rundt Stokke og i møtet mellom by og land i Sandefjord er det glidende overgang der boligkonsentrasjoner og kulturlandskap danner en finmønstret mosaikk. De samme trekkene finner man igjen i hele den nordre delen av planområdet. I den søndre delen er det derimot stort sett skarpere skiller mellom bebygde og jordbrukspregede områder. Lågen danner en mektig kile som også er et mer eller mindre markant skille mellom by og land ved Larvik.

Inndelingen i landskapsregioner har ikke tatt hensyn til at by- og bynære områder i og rundt byene i liten grad har noen funksjonell og visuell sammenheng med jordbrukslandskapet. Byene danner i større eller mindre grad enklaver av tettbebyggelse som har oppstått rundt handel, sjøfart og industri, og næringene er bare i liten grad basert på samspillet med jordbruket i regionen.

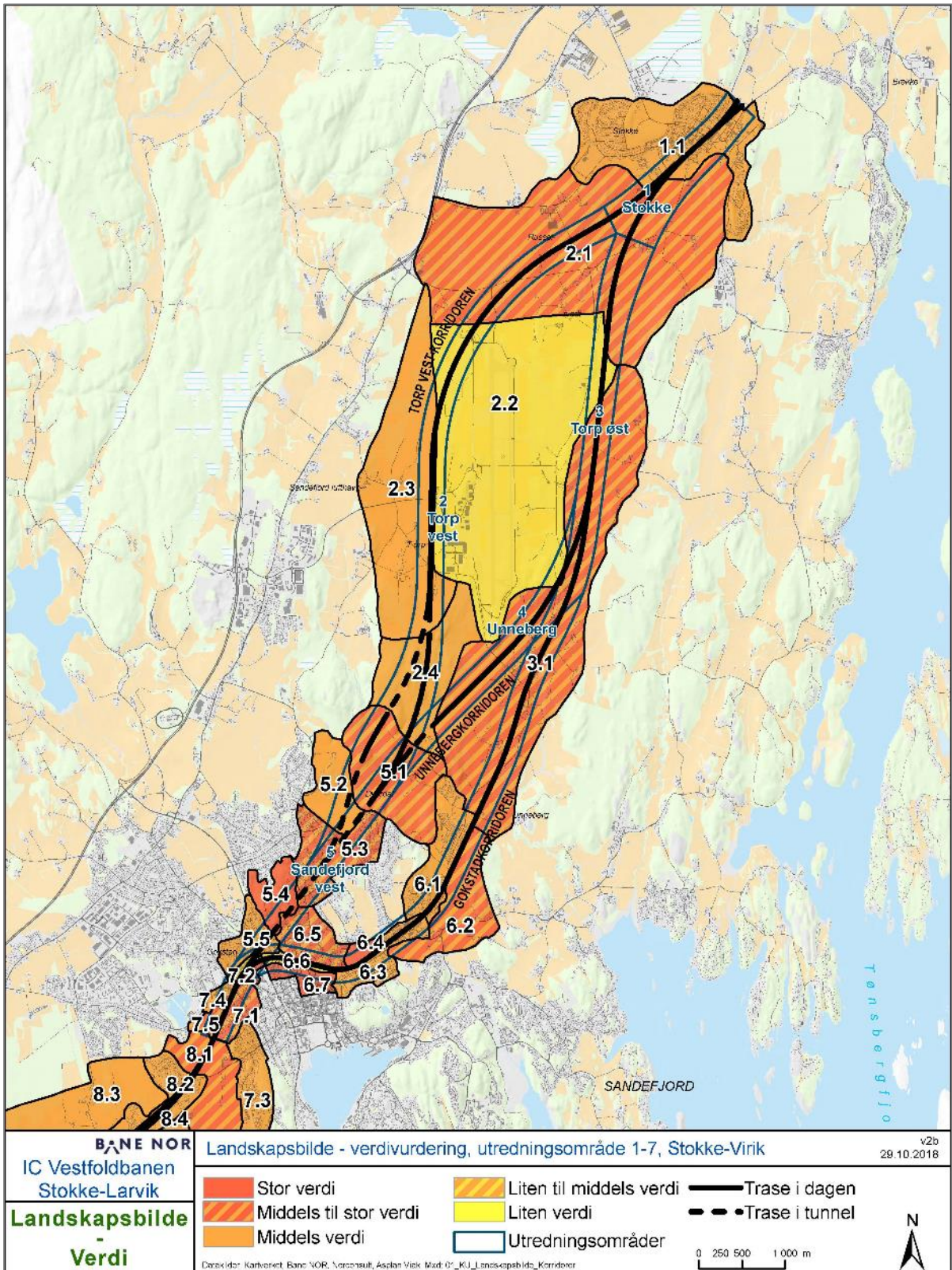
Skagerrakkysten har klimatisk noen av de beste vekstbetingelsene i landet. Det har også, sammen med jordsmonn og løsmassedekke, dannet grunnlaget for at man finner Norges største naturlige bøkeskog i Larvik, men også den noe mindre bøkeskogen ved Bokemoa i Stokke samt mindre innslag av bøkeskog og bøk i blanding med annen skog.

⁴ Nasjonalt referansesystem for landskap (NIJOS 2005)

5 VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING STOKKE - VIRIK



Figur 5-1: Temakart med korridorene Torp vest, Unneberg, og Gokstad på strekningen Stokke – Virik.



Figur 5-2 Verdikart landskapsbilde Stokke – Virik med utredningsområdene 1-7

5.1 Torp vest-korridoren

5.1.1 Utredningsområde 1 Stokke

1.1.1.1 Delområde 1.1 Stokke tettsted

Verdivurdering

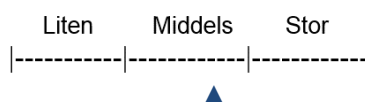
Stokke var kommunesenteret i tidligere Stokke kommune. Tettstedet er bygget opp rundt jernbanestasjonen. Enkelte partier har småbypreg med tradisjonell trehusbebyggelse. Utenfor sentrum er bebyggelsen dominert av småhusområder, for en stor del i byggefelt.

Sentralt i Stokke sentrum ligger bøkeskogen Bokemoa som er vernet som landskapsvernområde.



Figur 5-3: Tettstedet i Stokke sett fra nord.

Deler av Stokke sentrum med Bokemoa, kirkestedet og partiene med tradisjonell trehusbebyggelse har verdi over middels med henblikk på landskapsbilde. Områdene rundt Stokke stasjon er imidlertid dominert av trafikkarealer og forretninger. Nyere leilighetsbygg har i liten grad tilført visuelle kvaliteter til stedet. Siktaksen mot kirken, som tidligere har vært et særpreg for Stokke, er i stor grad brutt av ny bebyggelse. Samlet vurderes verdien som middels.



Omfang og konsekvens

Nye Stokke stasjon vil bli utviklet rundt dagens stasjon og spor. Den nye stasjonen vil ligge en tanke lengre mot øst og utvides nordover. Videre sørover går traseen rettere og mer mot øst enn dagens spor. Anlegget vil i all hovedsak ligge på terreng.

De største endringene i dagens sentrumsbilde vil bli de omfattende vegomleggingene som gjennomføres for å sikre planfri kryssing. Hovedgaten Frederik Stangs gate vil bli lagt under ny jernbanebru i tilknytning til stasjonen, med kjøreveg og gang/sykkelveg i to ulike høydeplan. Det skjer også vegomlegginger i vegsystemet rundt Skogveien og Grimestadveien på vestsiden av jernbanen, noe som medfører rivning av et par sentrumsnære bygg. Nygaards allé vil ende blindt mot Frederik Stangs gate.



Figur 5-4: Ny Stokke stasjon. Stasjonen er utviklet rundt dagens spor og stasjon, mens vegsystemet i Stokke sentrum legges om. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell.

Tiltaket vil medføre betydelige endringer i dagens gatestruktur, men ellers i begrenset grad endre bebyggelse og kvartalsstrukturer. Kulturlandskapet rundt Stokke kirke og prestegård blir ikke berørt. De bygningene som må som vil kunne bli berørt av omlegginger av vegsystemet i Stokke sentrum er ikke vurdert å ha høy verdi som elementer i bybildet.

Jernbanen danner allerede i dag en fysisk barriere som deler sentrum i Stokke. Ved omlegging av spor og gate gjennom sentrum vil den funksjonelle barrieren bli mindre, mens jernbanen på bru over Frederik Stangs gate skaper en moderat økt visuell barrierevirkning i tettstedet. Oppgraderingen av jernbaneanlegget vil gi noe mer dominerende kjøreledninger og master enn dagens anlegg. Bortsett fra omleggingen av Frederik Stangs gate under jernbanen blir det aller meste av anlegget liggende tilnærmet på terreng, og derved gi små landskapsinngrep i form av skjæringer og fyllinger. Stasjonen vil komme til å ligge som en sentral langsgående nerve i den framtidige sentrumsutviklingen i Stokke.

Traséomleggingen sørover ut fra Stokke stasjon representerer små endringer i landskapsbildet sammenlignet med dagens situasjon.

Tiltaket har både noen plussider og noen minussider, som netto er vurdert til å ha ubetydelig omfang, men hellende mot lite positivt omfang dersom anlegget gjennomføres med god arkitektonisk kvalitet.



Middels verdi sammenholdt med ubetydelig til lite positivt omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

5.1.2 Utredningsområde 2 Torp vest

5.1.2.1 Delområde 2.1 Bredholt

Verdivurdering

Det åpne kulturlandskapet mellom Stokke sentrum og Torp Sandefjord lufthavn utgjør dette delområdet. I nord og øst strekker det seg helt inn mot Stokke tettsted og omfatter prestegården med Prestehagen som er en hagemark med eikeskog. Den søndre og vestre delen utgjør et sammenhengende kulturlandskap mellom Kihlåsen i øst og Stokke Ravei i vest. Bebyggelsen består av spredte gårdstun, enkelte eneboliger og et stort drivhusanlegg på Bredholt.

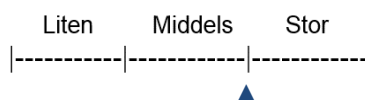
Landskapet er oppdelt i mindre rom av åkerreiner og den meandrerende Vårnesbekken som krysser delområdet i øst-vestlig retning. Kantvegetasjonen langs bekken er for en stor del intakt gjennom den østre delen av området, men sonevis fjernet i vestre del av området der den krysser dyrka mark. I motsetning til mange tilsvarende bekker i distriktet er Vårnesbekken i liten grad kanalisert. Fra flere partier langs Rørkollveien er det et åpent og vidt utsyn mot toppen av raet med en markant skålforn i kulturlandskapet. Opplevelsesverdien reduseres imidlertid noe av bebyggelse og støyskjerming mot E18.

Delområdet krysses av en større kraftledning, men det oppviser likevel et typisk og representativt jordbrukslandskap for denne regionen. De største verdiene knytter seg til landskapet rundt østre del av Vårnesbekken, og til sammenhengen mellom daldraget og raet i sørvest.



Figur 5-5: Stokke prestegård sett fra sør. Foto Vestfold fylkeskommune

Delområdet vurderes å ha stedvis gode visuelle kvaliteter knyttet til kulturlandskapet. Vårnesbekken med kantvegetasjon er, særlig i øst, et verdifullt landskapselement. Det samme gjelder Stokke prestegård med Prestehagen. Verdien vurderes som middels-stor. De høyeste verdiene ligger i ytre deler av delområdet.



Omfang og konsekvens

Sporet ligger på terreng eller moderat skjæring mellom Helgerød og Bredholtveien, og har gjennomgående god tilpasning til og forankring i landskapet. Imidlertid fører traseen til at gårdsmiljøet på Helgerød splittes i to. Framtidig atkomst til det nordre tunet vil skje gjennom en ny vegatkomst i forlengelse av vegen Frydenbergsletta.

Bredholtveien legges i kulvert under sporet og går i en relativt dyp skjæring i sonen der kryssingen skjer, men terrenginngrepene smalnes inn ved bruk av vingemurer. Kryssingsområdet ligger i en dalforsenkning i det åpne kulturlandskapet, og er godt synlig fra omgivelsene.

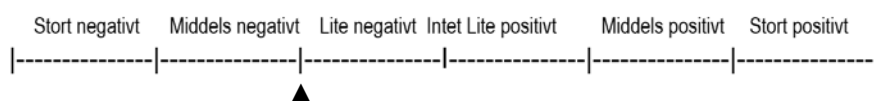
Vårnesbekken krysses i lav bru på et parti med begrenset kantvegetasjon og uten spesielt viktige landskapsverdier.

Traseen berører tunet på Bredholt gård, noe som innebærer en forringelse av tradisjonelle sammenhenger mellom gårdsanlegg og innmark i dette kulturlandskapet. Sporet går på lav fylling fra Bredholtveien til Tassebekkveien, og krysser denne i lav bru fram mot Olsrød.

Traseen går med gjennomgående god visuell forankring i landskapet, men bidrar også stedvis til å splitte opp et åpent og relativt helhetlig kulturlandskap. På den annen side berøres ikke viktige partier av bekkedrag og kantvegetasjon i dette delområdet. En av Bredholtgårdene vil kunne bli berørt, noe som bidrar ytterligere til oppstyking og forflating av kulturlandskapet. På en god del av strekningen går jernbanen på lav bru.

Innenfor store deler av området vil kjøreledningene og mastene bli den mest iøynefallende delen av anlegget.

Tiltaket vurderes gjennomgående å ha lite til middels negativt omfang.



Delområdet er under ett vurdert å ha middels til stor verdi, men i mesteparten av det som berøres av inngrepene i Torp vest-korridoren, heller verdiene mer mot middels enn mot stor. Sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir dette **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.



Figur 5-6: Kryssing over Vårnesbekken i bru, og senkning av Bredholtveien under jernbanen. Retning Sandefjord til venstre. Bildet er fra prosjektets arbeidsmodell.



Figur 5-7: Det åpne kulturlandskapet ved Bredholt sett fra sør. Drivhusanlegget på Bredholt sentralt i bildet.

5.1.2.2 Delområde 2.2 Torp

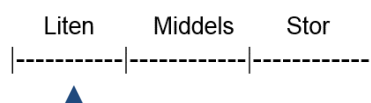
Verdivurdering

Omfatter Torp Sandefjord lufthavn, samt en tilgrensende jordteig og et tett skogbelte på østsiden av flyplassen. Hele området er flatt, og flyplassen dominerer både landskap og arealbruk. Skogen er tettvokst og vurdert å ha lav opplevelsesverdi. Ved Olsrød i nordvest en tidligere skogplanteskole som i dag framstår som nokså ustrukturert og delvis forfallent.



Figur 5-8: Torp Sandefjord lufthavn sett fra sør

Et flatt landskap preget av lufthavnen og tidligere militære områder, med lav opplevelsesverdi for de færreste andre enn flytittere. Verdien er vurdert som liten.



Omfang og konsekvens

Traseen går gjennom Olsrød ved det nordvestre hjørnet av Torp Sandefjord lufthavn og videre gjennom den nordvestre snippen av lufthavnarealene. Bortsett fra ved kryssingen gjennom eiendommene på Olsrød, går traseen alt overveiende gjennom skog og i grunn skjæring. Inngrepene er lite synlige utover de helt nære omgivelser, og med et i høyden lite negativt omfang.



Liten verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir **ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)**.

5.1.2.3 Delområde 2.3 Fevang – Bergan

Verdivurdering

Et større, mer eller mindre sammenhengende kulturlandskap langs vestsiden av Torp Sandefjord lufthavn, for en stor del flatlendt, men i sør samlet i en myk dalgang mellom Torp og Bergan. Gårdstunene ved Torp på kammen ovenfor dalen danner en fin og lesbar struktur i landskapet. De nordre delene av området ved Vataker og Vatakerskogen er mer flatlendte og trivielle enn områdene lenger sør, selv om selve gårdstunet på Vataker gård er ganske vakkert og intimt. Atkomstvegen til Torp Sandefjord lufthavn gjennomskjærer delområde 2.3. Alt i alt et typisk og representativt jordbrukslandskap for denne regionen.

Område med gode normale visuelle kvaliteter, og verdien er vurdert som middels, med høyest verdi i den sørlige delen.



Alternativ Torp vest

Omfang og konsekvens

Traseen går tett langsetter Torp Sandefjord lufthavns arealer, og med ny stasjon i akseforlengelsen av terminalområdet. Den ligger godt forankret i det flate landskapet som dominerer de nordre og østre delene av dette delområdet, men med en litt markant dobbeltsidig skjæring ved Vataker gård. Lengst i sør går traseen i en vid skjæring forbi Fen før den går i dyp forskjæring og tunnel gjennom Feensåsen. Tunnelen fortsetter inn i tilstøtende delområder, og vil på disse strekningene bli vurdert under respektive delområder.

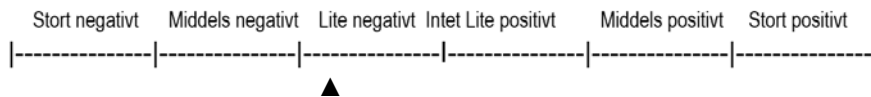
Både Torpveien, som er atkomstvegen til lufthavnen vestfra, og fv. 272 Stangeveien, legges om lokalt henholdsvis i kulvert under sporet og i bru over.



Figur 5-9: Torp vest-alternativet med ny Torp stasjon og Stangeveien i bru over sporet. Mot Sandefjord til øvre høyre hjørne

Ny Torp stasjon har i Torp vest-korridoren en enkel og godt tilpasset plassering på et rettstrekk i det åpne landskapet. Kjøreatkomst til stasjonen skjer via en sideveg fra Stangeveien, og med snuplass og begrensede parkeringsarealer ved stasjonen. Det er en enkel gangpassasje til Torp Sandefjord lufthavn fra stasjonen.

Terrengingngrepene vurderes alt i alt som moderate, og med lite til middels negativt omfang. Torp stasjon vurderes som et ubetydelig inngrep som med god arkitektonisk utforming kan gi et positivt tilskudd til dagens situasjon.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

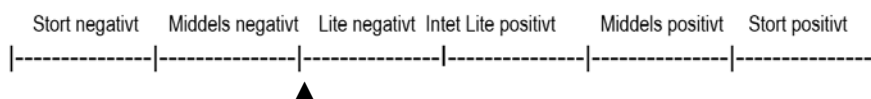
Alternativ Torp vest via Storås

Omfang og konsekvens

Fra den vide skjæringen ved Fen sør for Torp stasjon går traseen via en dyp forskjæring inn i en lang tunnel gjennom Storåsen. Tunnelen fortsetter inn i tilstøtende delområder, og vil på disse strekningene bli vurdert under respektive delområder.

I delområde 2.3 er det små forskjeller mellom alternativene. Den største forskjellen er at det må anlegges en rømningsvei til nordre tunnelpåhugg langs sporet og inntil Fen gård.

Inngrepsomfanget vurderes å være ubetydelig større enn i alternativ Torp vest på grunn av rømningsveien til tunnelen, men altså også her lite til middels negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.



Figur 5-10 Traseen vil gå i dyp tosidig skjæring inn mot åsen i bakgrunnen. Den eksisterende gårdsvegen i bildet vil bli forlenget som rømningsvei til Unneberg tunnelen i alternativ Torp vest via Storås. Bildet er tatt fra nord.

5.1.2.4 Delområde 2.4 Storåsen

Verdivurdering

Et skogområde sørvest for Torp Sandefjord lufthavn med middels kuperingsgrad. Åsen er en viktig romdanner som bidrar til å avgrense og definere de omkringliggende kulturlandskapene gjennom sitt relieff. Fra bygdeborgen om lag midt i området er det flott utsikt. Mest markant er relieffet i sør, der det avgrenser jordbrukslandskapet ved Unneberg.

Skogområde med normale visuelle kvaliteter, og verdien er vurdert som **middels**.



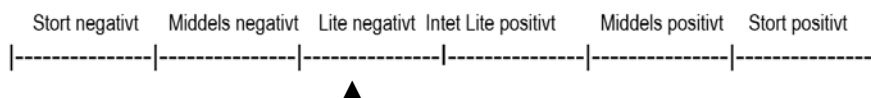
Alternativ Torp vest

Omfang og konsekvens

Gjennom dette delområdet går traseen tvers gjennom Stangeskogen, dels i tunnel i begge ender av parsellen, men ellers i en dyp bergskjæring som splitter skogsområdet i to. Stangeskogen er en del av et viktig friluftsområde i Sandefjord, og nærmiljø og friluftsliv, og konsekvenser for friluftslivet er vurdert i fagutredning nærmiljø og friluftsliv.

For landskapsbildet er inngrepsvirkningene avgrensede siden den berørte strekningen er omgitt av mer eller mindre tett skog, men som inngrep betraktet er den dype skjæringen et stort lokalt landskapsinngrep. Det anlegges en turvegkryssing i bru over skjæringen.

Omfanget vurderes alt i alt som lite negativt for landskapsbildet fordi et så avgrenset område er visuelt berørt. Eventuelle negativt omfang for nærmiljø og friluftsliv ved kryssingen over skjæringen vil fanges opp i den fagutredningen.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

Alternativ Torp vest via Storås

Omfang og konsekvens

I dette alternativet går traseen i tunnel gjennom hele Storåsen. Det midtre partiet er en betongtunnel, mens den i begge ender er bergtunnel. Som følge av dette blir det små synlige inngrep i delområdet i dette alternativet. På grunn av tunnelens lengde er det imidlertid behov for rømningsveier på flere steder, og én av disse går i dette delområdet til tverrslaget omtrent midtveis, i samme trasé som turvegkryssingen i foregående alternativ.

Inngrepsomfanget vurderes som ubetydelig, og anlegget vil sette få varige spor i omgivelsene utenom den nevnte rømningsveien.

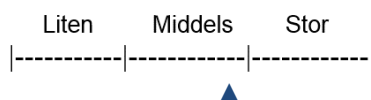


Middels verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.



Figur 5-12: Unneberg sett fra sørvest.

Kulturlandskap med gode visuelle kvaliteter, og verdien er vurdert som middels til stor.



Alternativ Torp vest

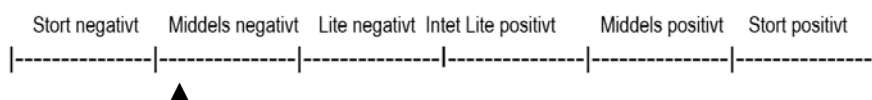
Omfang og konsekvens

I Torp Vest-korridoren kommer traseen i dette alternativet ut av bergtunnel i Storåsen og krysser tvers over dalrommet ved Unneberg. En eiendom rett ved påhugget til bergtunnelen vil kunne bli berørt av brua.

Jernbanen krysser dalen på en middels høy bru som vil bli et dominerende innslag i kulturlandskapet på Unneberg. Den vil danne et blikkfang fra østre del av dalgangen, og et utsiktshinder for gårds-eiendommen i Unnebergveien 68, som ligger på vestsiden av traseen.

I sørenden av dalen vil jernbanen gå inn i en bergtunnel med kort forskjæring i Sandskjæråsen. Det anlegges atkomster til rømnings tunneler på begge sider av dalen. Den nordligste vil bruke dagens atkomstveg til Unnebergveien 75, mens den sørlige vil skje via ny veg gjennom skogholtet i Sandskjæråsen. Se Figur 5-13.

Jernbanen vil utgjøre et dominerende og oppstykkende element i det helhetlige og moderat inngreps-påvirkede kulturlandskapet ved Unneberg. Omfanget vurderes som middels til stort negativt. Det vil bli nødvendig å grave ned ca. en km av høyspentledningen. Dette vil kunne endre det samlede omfanget. Dette må vurderes nærmere og er inntil videre ikke tatt med i vurderingene.



Se for øvrig også omfangsvurderingen i Unnebergkorridoren i samme område, kapittel 5.2.4.1.

Middels til stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens (-/---)**.



Figur 5-13: Kryssing av dalgangen ved Unneberg i Torp vest-korridoren. Retning Sandefjord mot høyre i bildet

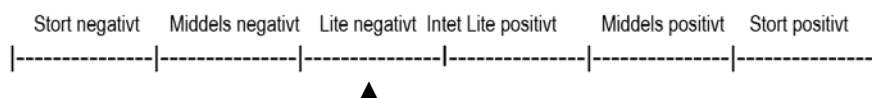
Alternativ Torp vest via Storås

Omfang og konsekvens

I dette alternativet er traseen og derved også brukryssingen ved Unneberg trukket lengre inn i dalgangen. Det gjør at den sentrale delen av kulturlandskapet ved Unneberg bli lite påvirket av anlegget, både fysisk og visuelt.

Atkomst for rømningsveier anlegges som forlengelser av eller avgreninger fra eksisterende veier, og ligger langs kantsonene i overgangen mellom åkerlandet og de skogklede kollene. Både jernbanebrua og disse veginngrepene vurderes å ha lite negativt omfang.

Det vil bli nødvendig å grave ned ca. en km av høyspentledningen. Dette vil kunne endre det samlede omfanget. Dette må vurderes nærmere og er inntil videre ikke tatt med i vurderingene. Her bør det sees nærmere på om hele eller deler av nedgravingen kan kombineres med omlegging av lysløype



Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/--)**.



Figur 5-14: Dalkryssingen ved Unneberg i alternativ Torp vest via Storås. Det anlegges rømningsveier til tunnelpåhuggene i begge dalsidene. Retning Sandefjord mot høyre i bildet

5.1.3.2 Delområde 5.2 Øvre Hasle

Verdivurdering

Et jordbruksområde som ligger mer eller mindre omkranset av boligområder i nordre del av Sandefjord by, men avgrenset av et skogkledd åsparti i nord. Som kulturlandskap er området temmelig flatt og uten spesielle særpreg, men har verdi som et av de få gjenværende jordbrukslandskapene ved nordre del av byen.



Figur 5-15: Jordbruksarealer ved Øvre Hasle. Sett fra sør

Kulturlandskap med ordinære visuelle kvaliteter, men med betydning som et av de få gjenværende jordbrukslandskapene så nær byen. Verdien er vurdert som middels.



Alternativ Torp vest

Omfang og konsekvens

Traseen går i betongtunnel og i utkanten gjennom hele delområdet. Intet inngrepsomfang med unntak av at starten på rømningsveien til nordre tunnelpåhugg på tunnelen gjennom Sandskjæråsen ligger i dette delområdet. Omfang og konsekvenser av det er tidligere omtalt og vurdert under delområde 5.1.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

Alternativ Torp vest via Storås

Omfang og konsekvens

I likhet med foregående alternativ går traseen i sin helhet i tunnel, men dels som bergtunnel og dels som betongtunnel. Den eneste forskjellen er at det i gjeldende alternativ blir en annen trasé for rømningsvei til tverrslagsportal i åskanten i Sandskjæråsen. Vegen går i åkerkanten fram dit. Omfanget av rømningsvei og portal vurderes som ubetydelig.

Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

5.1.3.3 Delområde 5.3 Breidablikk - Drakeåsen

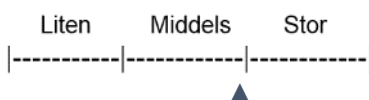
Verdivurdering

Dette er to ganske forskjellige boligområder, men begge med kvaliteter over middels. Breidablikk ligger som et konsentrert boligfelt i flatt lende, og har en sammenhengende og helhetlig karakter som tidstypisk boligfelt fra siste halvdel av forrige århundre. Drakeåsen har en villabebyggelse som kler åsen med samme navn, men med store tomter og et grønt preg. Det er også stedvis fine utsiktskvaliteter fra dette boligområdet.



Figur 5-16: Bebyggelsen i Pinaveien har en helhetlig karakter som på en god måte speiler norsk byggeskikk fra siste halvdel av 1900-tallet.

Områder med småhusbebyggelse med ulike eksempler på gode visuelle kvaliteter, og med helhetlig preg i ulike varianter. Verdien er vurdert som middels til stor.



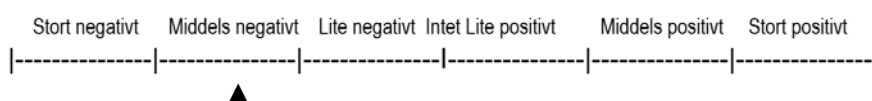
Alternativ Torp vest

Omfang og konsekvens

Traseen går dels i betongtunnel, dels i bergtunnel gjennom hele delområdet. Stort sett gjør det at området skånes for inngrep, men både fordi det ikke kan plasseres bygninger rett over sporet i betongtunnelen, og fordi det vil skje inngrep i traseen og dens nærområde i anleggsfasen, vil enkelte hus i Pinaveien kunne bli berørt. Dette vil medføre et brudd i dagens homogene boligområde. Antakelig vil hus også i Drakeåsveien kunne bli berørt, og tiltaket kan også påvirke planlagt ny bebyggelse i Drakeåsen.

Det etableres atkomst til en rømningstunnel ved et tverrslag på Mokolltunnelen fra Ringveien rett nord for grendehuset på Valhall, og en tverrslagsportal der. Dette vurderes som et beskjedent inngrep.

Oppstykkningen av boligfeltet i Pinaveien gjør at tiltaket anses å få et middels negativt omfang.

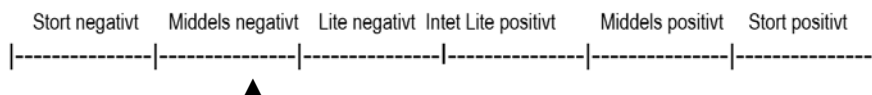


Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

Alternativ Torp vest via Storås

Omfang og konsekvens

Omfanget av berørt bebyggelse i Pinaveien blir som i foregående alternativ, selv om det ikke er eksakt de samme boligene som berøres. I dette alternativet berøres ikke boligmiljøet i Drakeåsen. Løsningen for rømningstunnel og atkomst til denne har lik utforming i dagsonen. Middels negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

5.1.3.4 Delområde 5.4 Mokollen

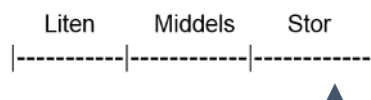
Verdivurdering

Mokollen er et av byens viktige landemerker. Siden mye av den sentrale bykjernen i Sandefjord er flat og ligger overveiende på et lavt høydenivå, gir den bratte klippefronten på Mokollen veldig fin utsikt, ikke bare over bykjernen og fjorden, men også vestover og innover i landet. Området er moderat tilrettelagt for turbruk med stier og benker og så videre, og kollen danner i seg selv en markant landskapsformasjon som avgrenser bykjernen mot nord. I dette delområdet ligger også Anders Jahres villa Midtåsen, en staselig eiendom med fjordutsikt.



Figur 5-17: Utsikten over Sandefjord by fra Mokollen.

Utsiktspunkt og landemerke med stor betydning for Sandefjord, og verdien er vurdert som stor.



Omfang og konsekvens

Traseen går i bergtunnel gjennom hele delområdet. Intet inngrepsomfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig (ingen) konsekvens (0)**.

5.1.3.5 Delområde 5.5 Sandefjordsveien

Verdivurdering

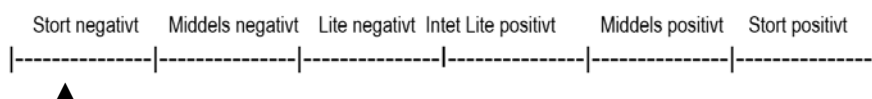
Delområdet er et boligområde nord for sentrum som er splittet i to av den trafikkerte Sandefjordsveien, men som likevel til en viss grad er bundet sammen av Mo terrasse, som krysser Sandefjordsveien i bru. Mesteparten av området er preget av villabebyggelse på romslige tomter, men i nordvest er delområdet dominert av tettere rekkehusbebyggelse.

Områder med småhusbebyggelse som representerer bebyggelse i ytre del av bystrukturen som er typisk både for Sandefjord og for regionen. Verdien er vurdert som middels.



Omfang og konsekvens

Fra bergtunnel gjennom Mokollen vil traseen i dette delområdet komme ut i dagen og gå på lav bru uten fri høyde tvers gjennom boligområdet øst for Sandefjordsveien. Flere hus vil måtte rives, både eldre villabebyggelse og relativt sett nyere rekkehusbebyggelse. Jernbanen vil danne en bastant fysisk og visuell barriere som bryter opp dette i dag etablerte og ganske helhetlige boligområdet innunder Mokollen. Inngrepene vurderes å gi stort negativt omfang selv om de har en lokal visuell avgrensning i bybildet.



Middels verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir i dette tilfellet **middels til stor negativ konsekvens (--/---)**.



Figur 5-18: Nytt spor og stasjonsområde sett fra Mokollen. Sandefjordveien midt i bildet. Fotomontasje sett mot sør basert på foreløpig tiltak.

5.1.4 Utredningsområde 7 Sandefjord sør

Verdikart og delområdeinndeling se Figur 5-11

5.1.4.1 Delområde 7.1 Skiringssalveien – Ekeberg gravlund

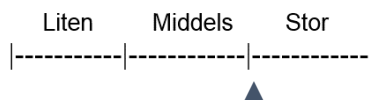
Verdivurdering

Mellom Skiringssalveien og Ekeberg gravlund ligger et relativt homogent og sentrumsnært boligområde med tydelig kvartalsstruktur og variert trehusbebyggelse som speiler hvordan byen i flere faser har ekspandert sørover. Mot øst grenser boligområdet mot Ekeberg gravlund, som danner et vakkert grøntareal i søndre del av den sentrumsnære byen, omrammet av storvokste trær. Ekeberg kapell er tegnet av Arnstein Arneberg og er et fint eksempel på etterkrigstidens kirkearkitektur.



Figur 5-19: Ekeberg gravlund og boligbebyggelsen vest for dagens jernbane, Foto: Blom Pictometry.

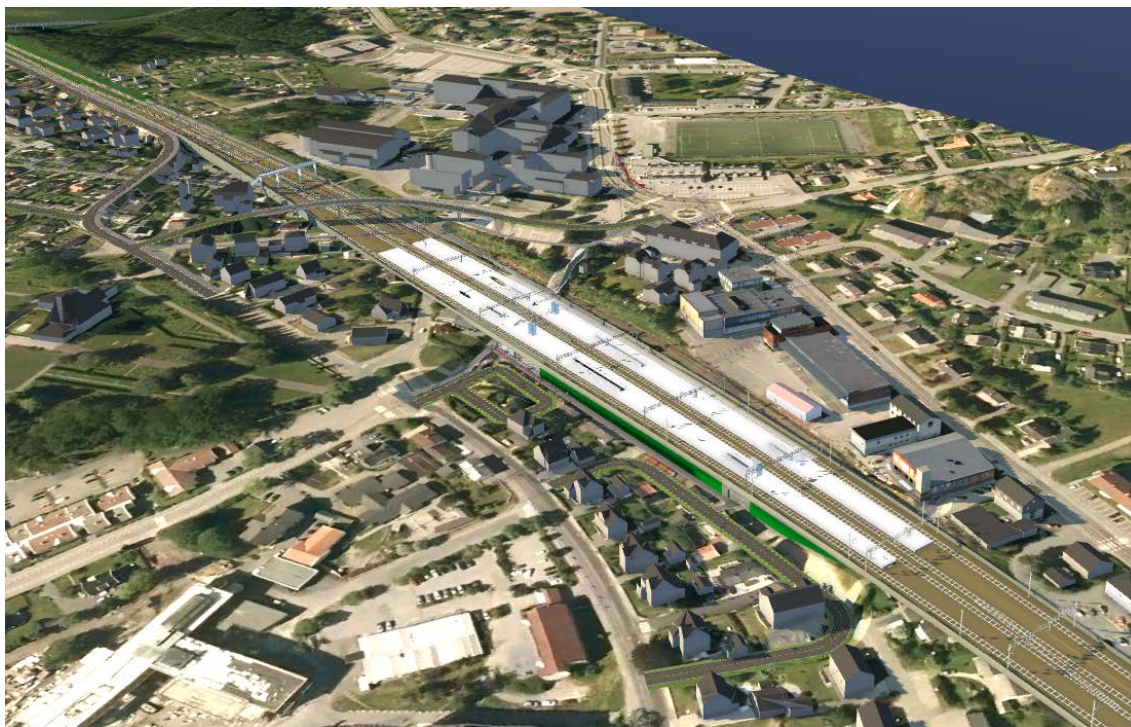
En del av bybildet i Sandefjord som vurderes å ha verdier over snittet. Middels til stor verdi.



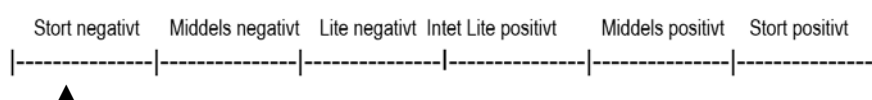
Omfang og konsekvens

Etablering av ny Sandefjord stasjon vest for Sandefjordsveien vil medføre store inngrep i eksisterende kvartalsbebyggelse ved Halvdan Svartes gate og Skiringssalveien på nord- og vestsiden av Ekeberg gravlund. Selve gravlundens blir ikke berørt, men et betydelig antall boliger må rives i kvartalene nærmest dagens jernbane. Gjenstående bebyggelse i Halvdan Svartes gate blir en liten rest av boligområdet med dårlig visuell og funksjonell forankring i eksisterende bebyggelse, og må over tid forventes å inngå i transformasjonsarealer rundt den nye stasjonen. Den nye vegbrua over jernbanen mellom Leikvollgata og Sandefjord videregående skole har dårlig visuell forankring i landskapet rundt stasjonen, og harmonerer ikke med gjenstående kvartalsbebyggelse ved Leikvollgata.

Tiltaket vurderes som et inngrep som i vesentlig grad bryter opp eksisterende bybilde i området, og vurderes å ha stort negativt omfang sammenlignet med dagens situasjon (0-alternativet). Det er ikke gjort noen vurdering av hvordan eventuell transformasjon rundt stasjonen og skolen kan slå ut i Sandefjords framtidige bybilde.



Figur 5-20: Etableringen av ny Sandefjord stasjon og lokale vegomlegginger får store konsekvenser for kvartalsbebyggelsen ved Halvdan Svartes gate og Skiringssalveien. Omfang av hus som må rives blir avklart i neste planfase. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell. Retning Larvik opp til venstre.

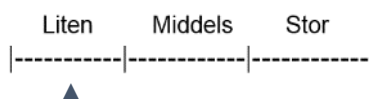


Middels til stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---)**.

5.1.4.2 Delområde 7.2 Peder Bogens gate

Verdivurdering

Et belte med overveiende småindustri og næringsbygg beliggende mellom jernbanen og boligområdene ved Bugården. Området er litt rotete og ustrukturert, og stedvis med et ganske slitt preg. Verdien er vurdert som liten.



Omfang og konsekvens

Traseen krysser Sandefjordsveien i bru. Brua får en bredde på vel 30 meter fordi den skal gi plass til fire spor inn mot foreslått ny Sandefjord stasjon. Til tross for at traseen går kloss inntil næringsbebyggelsen på stedet, ser det ikke ut til at noen bygninger må rives. Den østre delen av ny Sandefjord stasjon vil grense inn mot næringsbebyggelsen i Peder Bogens gate, men i liten grad påvirke denne visuelt. Avhengig av stasjonsutforming og byutvikling i sonen rundt stasjonen, kan området i Peder Bogens gate få alt fra en negativ til en positiv påvirkning på bybildet i kvartalet. Som

utgangspunkt vurderes det opp mot 0-alternativet som et inngrep av nøytral karakter som gir ubetydelig omfang.



Liten verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir i dette tilfellet **ubetydelig konsekvens (0)**.



Figur 5-21: Fotomontasje, basert på foreløpig tiltak, som viser nytt stasjonsområde sett fra nordvest. Til tross for at det etableres fire spor og ny stasjon i Torp Vest-korridoren, forblir kvartalet i Peder Bogens gate nærmest uberørt. Næringsbebyggelsen danner en buffer mot boligene på nordvestsiden av Peder Bogens gate.

5.1.4.3 Delområde 7.3 Hauanåsen

Verdivurdering

Fra Hauan og sørover mot Virikkollen er det et mer eller mindre sammenhengende kolledrag som danner et skille mellom den sentrale byen og det tradisjonelle omlandet ved Virik. Mesteparten av kolledraget er preget av småhusbebyggelse av blandet karakter, gjennomgående på relativt store tomter som bidrar til å gi boligområdene et grønt preg. Det er boligbebyggelsen som likevel i hovedsak preger åskammen.

Området har gjennomsnittlige kvaliteter som halvurbant bylandskap. Delområde 7.3 vurderes å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Ny jernbanetrasé vil ikke berøre delområdet i det hele tatt. Størstedelen av området og bebyggelsen har heller ikke utsyn ned mot traseen, med unntak av husrekkene ytterst langs kammen av Hauanåsen. For de fleste av disse eiendommene er de visuelle endringene små og avstanden relativt

stor. Sør for Sandefjord videregående skole vil endringene stort sett bestå i at anlegget er utvidet til dobbeltspor og med mer markante kjøreledninger. Bebyggelse langs Skiringssalveien med sidegater vil stort sett skjerme mot innsyn til den nordligste delen ved den nye stasjonen. Den mest merkbare effekten vil der antakelig være at mange hus forsvinner, og at eventuell ny bebyggelse rundt stasjonen over tid kommer til. Dersom sporområdene blir flombelyste i stasjonsområdet, vil det antakelig være den mest negative visuelle faktoren sett fra bebyggelsen på Hauanåsen. Uansett vurderes omfanget, avstanden og inngrepene tatt i betraktning, å være små negative eller ubetydelige.



Middels verdi sammenholdt med intet/ubetydelig omfang gir i dette tilfellet **ubetydelig negativ konsekvens (0)**.

5.1.4.4 Delområde 7.4 Sandefjord videregående skole

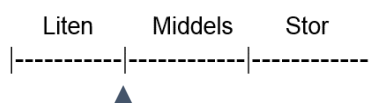
Verdivurdering

Området er i sin helhet dekket av arealer i tilknytning til Sandefjord videregående skole, som faktisk er landets største videregående skole med over 2000 elever og 350 ansatte (kilde Vestfold fylkeskommune). Skolen er bygget ut i flere trinn, og vurderes å ha gjennomgående nokså ordinære arkitektoniske kvaliteter. De grå flatene i form av bygninger og parkeringsarealer dominerer, men er brutt opp av noen mindre grønne flater.



Figur 5-22: Sandefjord videregående skole. Kilde: Blom Pictometry

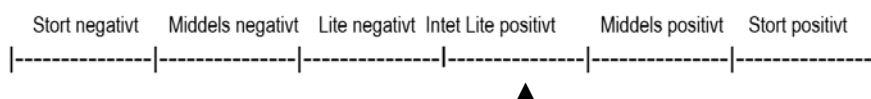
Delområde 7.4 vurderes til å ha liten til middels verdi.



Omfang og konsekvens

Ved etableringen av ny Sandefjord stasjon vil området endre karakter betydelig, men mer på det funksjonelle plan enn på det estetiske og visuelle. Arealene rundt skolen blir nokså lite berørt bortsett fra etableringen av nye vegkryssinger over jernbanen (ny kjøreveg til Leikvollgata, og ny gangbru over sporet lengre sør). Indirekte vil området få en større betydning og sentralitet i bybildet ettersom stasjonen ligger tett ved skolen, og området rundt over tid må forventes å undergå transformasjon.

Omfanget vurderes på dette grunnlaget samlet sett som litt positivt.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite positivt omfang gir i dette tilfellet **liten positiv konsekvens (+)**.



Figur 5-23: Etableringen av ny Sandefjord stasjon og vegkryssinger over sporet endrer den videregående skolens omgivelser, men får egentlig liten innvirkning på stedsopplevelse og bybilde på skoleområdet. For brukerne av området vil det antakelig oppleves som positivt at det blir mer sentralt beliggende i byen, både med hensyn til offentlig kommunikasjon og forventet framtidig byutvikling i Sandefjord. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell. Sett mot Larvik.

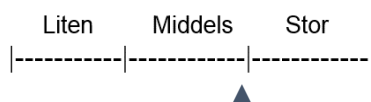
5.1.4.5 Delområde 7.5 Virikdammen

Verdivurdering

En viktig grønn lunge i overgangen mellom byen Sandefjord og kulturlandskapet sør for byen. Dagens jernbanespor danner østre grense for delområdet. Delområde Virikdammen omfatter Sandefjord kolonihage på vestsiden av Vestfoldbanen, og i nær tilknytning til det også et grønt kolleddrag der det er tilrettelagt for friluftaktiviteter. Sør for kolonihagen ligger et skogområde med et skogstjern,

Virikdammen. Skogholtet rundt Virikdammen danner skille og en visuell buffer mellom bybebyggelsen, kolonihagen og jordbrukslandskapet ved Virik.

Virikdammen er et viktig innslag i Sandefjord bys ytre grønnsstruktur. Delområde 7.5 vurderes til å ha middels til stor verdi.



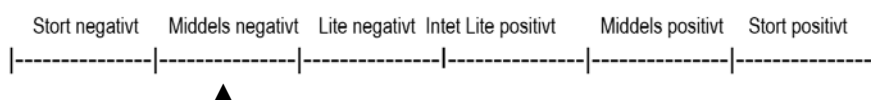
Figur 5-24: Virikdammen

Omfang og konsekvens

Sporutvidelsene rundt ny Sandefjord stasjon spiser en stripe av Sandefjord kolonihage og skogholtet rundt Virikdammen, men mesteparten av arealet forblir intakt. Det blir dels en støttemur, dels en moderat skjæring i skråningen vest for det nye sporet. Den sentrale delen av grønnsstrukturen forblir intakt.

Lengst sør i delområdet anlegges det en kryssing med bru over sporet mellom Skiringsalveien og Krokemoveien som skal tjene som framtidig kombinert landbruksveg og gang/sykkelveg. Konstruksjonen vil bli et markant byggverk i det flate landskapet ved Virik, men vil samtidig også danne en slags portal i grensen mellom kulturlandskapet og byen.

Omfanget vurderes på dette grunnlaget samlet sett som middels negativt.

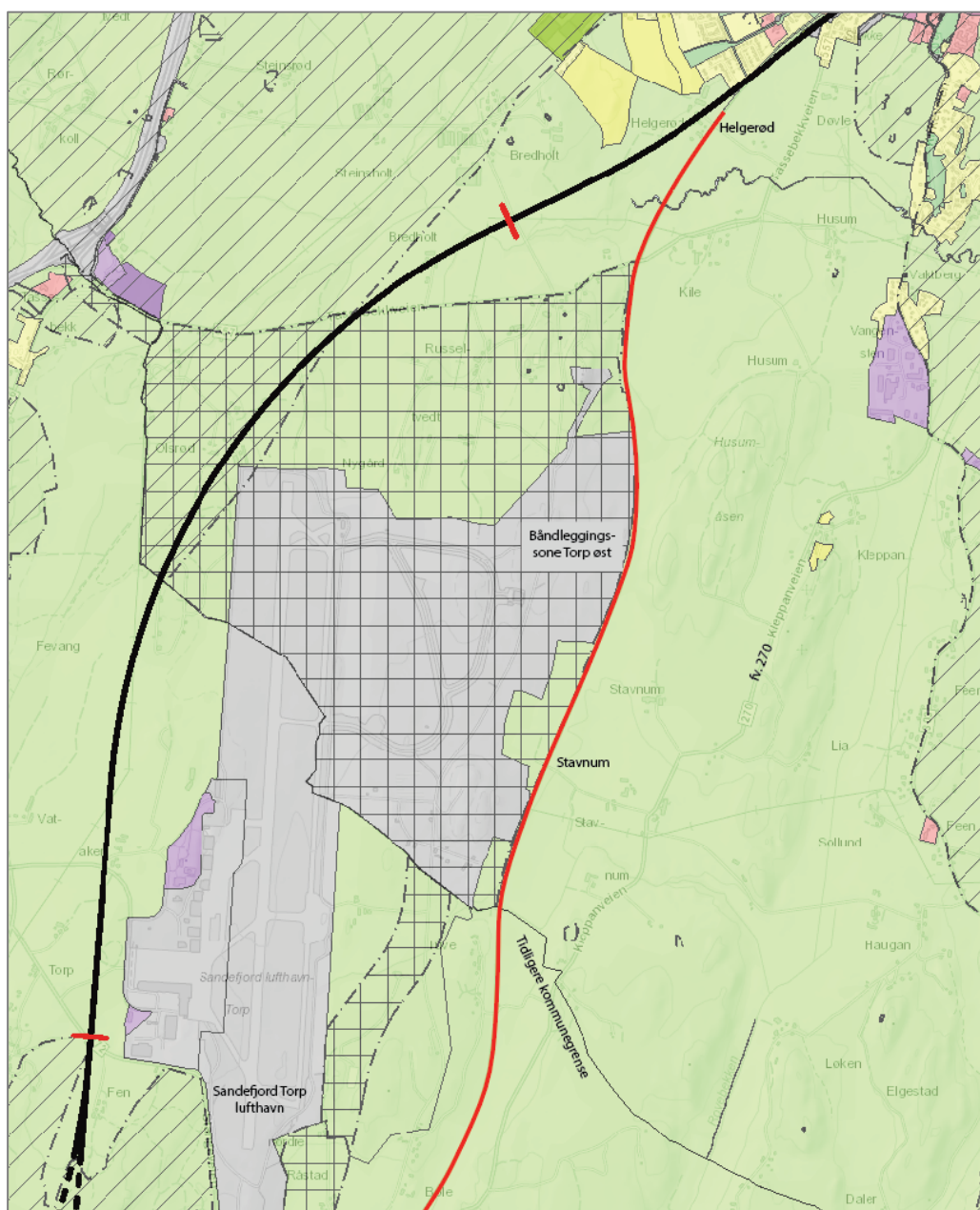


Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens** (--).

5.1.5 Konsekvenser av at dagens spor fjernes mellom Stokke og Sandefjordsveien

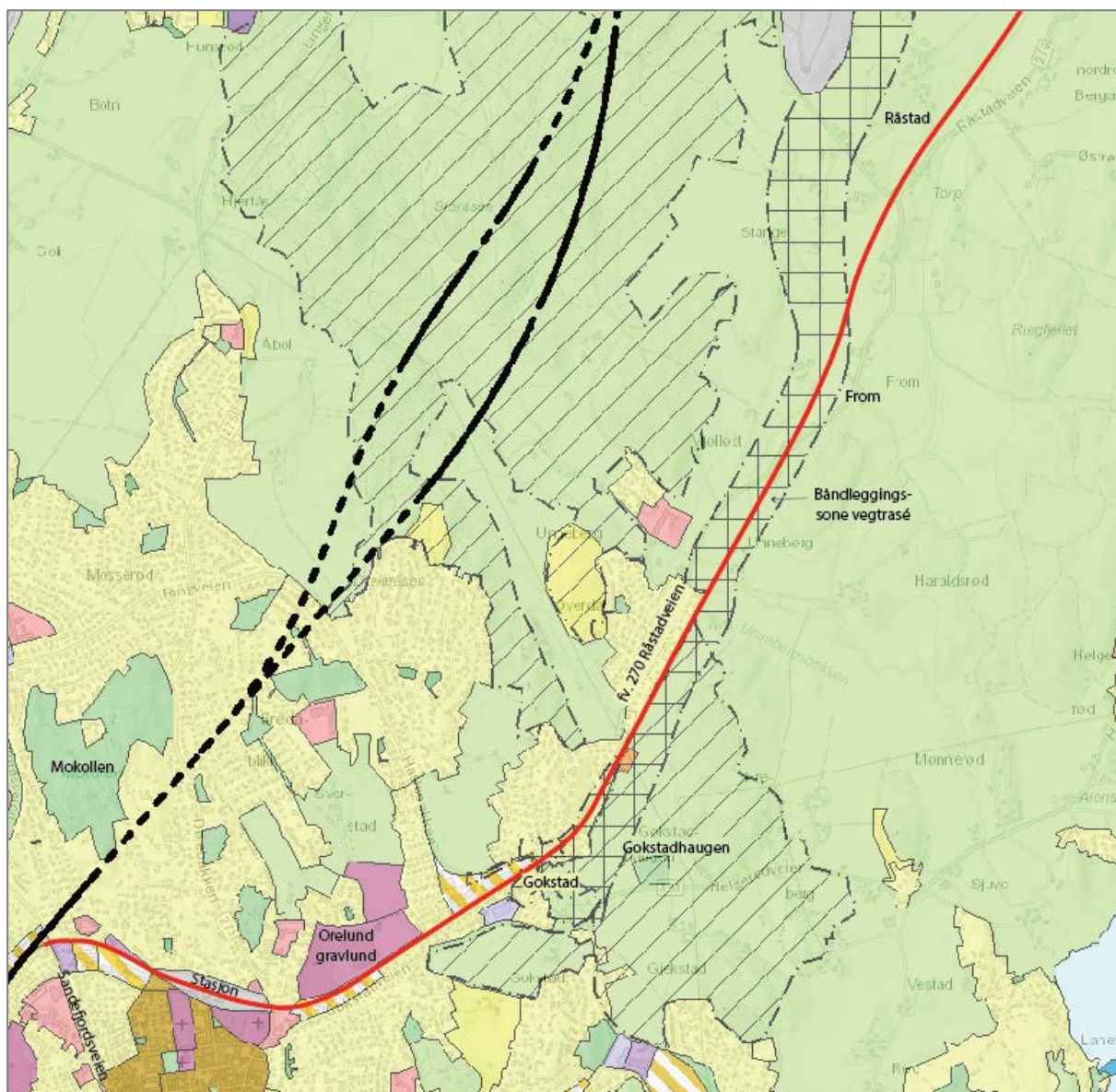
Det er gjort en vurdering av mulige virkninger av at traseen tas ut av bruk til jernbaneformål. Vurderingen er basert på framtidig arealbruk slik den framgår av gjeldende kommuneplan langs traseen.

Mellom Helgerød og From går dagens trasé gjennom områder som er avsatt til landbruksformål. Den ligger delvis i kanten av båndleggingssone som er avsatt for framtidig utbygging av næringsområde på østsiden av Torp Sandefjord lufthavn. Terrengforholdene tilsier at en utbygging neppe vil strekke seg så langt øst som til dagens jernbane.



Figur 5-25: Utsnitt av kommuneplanens arealdel i Sandefjord og tidligere Stokke kommune på strekningen mellom Helgerød og Råstad. Spor som tas ut av bruk er vist med rød strek. Nytt spor i Torp vest-korridoren med sort strek, stipling angir tunnel. Traseen innenfor korridoren kan bli endret i senere planfaser.

Dagens jernbanetrasé er godt tilpasset landskapsformen og preger ikke landskapsbildet. I den nordlige delen av kulturlandskapet vil fjerning av sviller, skinner og ledningsanlegg ha begrenset virkning.



Figur 5-26: Utsnitt av kommuneplanens arealdel i Sandefjord kommune på strekningen mellom Råstad og Sandefjordsveien. Spor som tas ut av bruk er vist med rød strek. Nytt spor i Torp vestkorridoren med sort strek, stipling angir tunnel. Traseen innenfor korridoren kan bli endret i senere planfaser.

Sør for Råstad deler jernbanetraseen i større grad opp kulturlandskapet og spesielt fjerning av ledningsanlegget kan lokalt gi noe positiv virkning.

På strekningen mellom From og Gokstad ligger dagens spor i en båndleggingszone for framtidig vegforbindelse mot Torp øst og E18 som er avsatt i kommuneplanens arealdel i Sandefjord. Den framtidige vegkorridoren ligger delvis i hensynssonen som omgir Gokstadhaugen. Det er avklart med kommunen at vegkorridoren ikke inngår i referansealternativet for InterCity Tønski. En frigiving av jernbanetraseen vil imidlertid kunne åpne muligheten for å utnytte arealet til vegforbindelse uten uakseptabel konflikt med kulturmiljøet som omgir Gokstadhaugen. For landskapsbildet vurderes det som positivt at jernbaneanlegget fjernes i området rundt Gokstadhaugen.

Fra Gokstad til Sandefjord stasjon går dagens jernbane gjennom områder med tett bolig- og næringbebyggelse. På en strekning på noe over 500 meter følger den grensen til Nybo gravlund. Korridoren jernbanen ligger i er smal og er avsatt til boligbebyggelse eller kombinert formål i kommuneplanen. For boligområdene på denne strekningen vil fjerning av jernbaneanlegget være positivt og bidra til at feltene vil framstå som mer helhetlige.

Ved Sandefjord stasjon vil et stort areal kunne bli disponert til andre formål når jernbaneanlegget fjernes og det knytter seg stor usikkerhet til framtidig utvikling og mulige virkninger med henblikk på landskapsbilde.

Samlet vurderes bortfallet av dagens jernbane over Gokstad å ha positive virkninger for landskapsbildet. Særlig positivt vil det være for boligområdene i Gokstadorrådet.

5.1.6 Oppsummering Torp-vest korridoren

5.1.6.1 Sammenstilling av delområder

Utredningsområde 1 Stokke

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
1.1 Stokke tettsted	Stasjonsbygning med park er et positivt landskaps-element i område dominert av trafikkarealer og forretninger. Bolig-områdene, kirkestedet og Bokemoa trekker opp den visuelle verdien til stedet.	Middels	Den fysiske barrierenvirkningen av dagens planovergang fjernes, men en moderat større visuell barrierenvirkning oppstår ved oppgradert spor og stasjon. De største inngrepene skjer ved omlegging av vegsystemet i Stokke sentrum. De viktigste landskapselementene i Stokke blir ikke berørt av tiltaket. De planlagte endringene har både positive og negative sider som alt i alt vurderes å oppveie hverandre.	Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 2 Torp vest

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
2.1 Bredholt	Delområdet vurderes å ha stedvis gode visuelle kvaliteter knyttet til kulturlandskapet. Vårnesbekken med kantvegetasjon er, særlig i øst, et verdifullt landskapselement. Det samme gjelder Stokke prestegård med Prestehagen. De høyeste verdiene ligger i ytre deler av delområdet.	Middels til stor	Jernbanen har gjennomgående rimelig god visuell forankring i landskapet, selv om det er noen lave bruer og partier med skjæringer, samt inngrep i forbindelse med omlagte vegkryssinger. Vårnesbekken krysses på et parti uten spesielt viktige landskapskvaliteter. Sporet går tvers gjennom tunet på Helgerød, og en av Bredholtgårdene vil kunne bli berørt. Traseen bidrar alt i alt til en viss oppsplitting av dagens mer eller mindre helhetlige kulturlandskap.	Liten til middels negativ -/-
2.2 Torp	Torp Sandefjord lufthavn dominerer området. Flatt landskap med lite variasjon. Tett og monoton skog på de gamle militære områdene øst for flyplassen.	Liten	Berører Olsrød ved det nordvestre hjørnet av Torp Sandefjord lufthavn og den nordvestre snippen av lufthavnarealene. Bortsett fra ved kryssingen gjennom eiendommene på Olsrød, går traseen alt overveiende gjennom skog og i grunn skjæring. Inngrepene er lite synlige utover de helt nære omgivelser.	Ubetydelig til liten negativ 0/-
2.3 Fevang - Bergan	Større sammenhengende kulturlandskapsområde vest for Torp Sandefjord lufthavn. Deler av området flatt og litt kjedelig, men fin struktur med en kjede av gårdstun på åskammen mellom Torp og Bergan.	Middels	<i>Alternativ Torp vest</i> Traseen går langsetter Torp Sandefjord lufthavns arealer, og med ny stasjon i akseforlengelsen av terminalområdet. Den ligger godt forankret i det flate landskapet som dominerer de nordre og østre delene av dette delområdet, men med en markant dobbeltsidig skjæring ved Vataker gård. Lengst i sør går traseen i tunnel gjennom Feensåsen. Det blir noen mindre vegomlegginger på atkomstvegen til lufthavnen og på fv. 272 Stangeveien. Terrenginngrepene vurderes alt i alt som små. Torp stasjon vurderes som et ubetydelig inngrep som med god arkitektonisk utforming kan gi et positivt tilskudd til dagens situasjon.	Liten til middels negativ -/-

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			<i>Alternativ Torp vest via Storås</i> I dette delområdet er det små forskjeller mellom dette og foregående alternativ. Den største forskjellen er at det må anlegges en rømningsvei til nordre tunnelpåhugg langs sporet og inntil Fen gård. Inngrepsomfanget vurderes å være ubetydelig større enn i alternativ Torp vest på grunn av rømningsveien til tunnelen og litt dypere forskjæring.	Liten til middels negativ -/-
2.4 Storåsen	Et åslendt skogområde som har betydning for å danne romavgrensninger i det store kulturlandskapsområdet sør for Torp Sandefjord lufthavn. Flott utsikt fra bygdeborg.	Middels	<i>Alternativ Torp vest</i> Gjennom dette delområdet går traseen tvers gjennom Stangeskogen, dels i tunnel i begge ender av parsellen, men ellers i en dyp bergskjæring som splitter skogsområdet i to. For landskapsbildet er inngrepsvirkningene avgrensede siden den berørte strekningen er omgitt av mer eller mindre tett skog, men som inngrep betraktet er den dype skjæringen et stort lokalt landskapsinngrep.	Liten negativ -
			<i>Alternativ Torp vest via Storås</i> Traseen går i tunnel gjennom Stangeskogen og blir ikke synlig. Den eneste synlige delen av anlegget er trasé for rømningsvei til Unneberg tunnelen og tverrslaget for denne. Omfanget vurderes som ubetydelig.	Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 5 Sandefjord vest

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
5.1 Unneberg	Kulturlandskap i ytterområdene mot Sandefjord by. Inneholder bekkedrag med kantvegetasjon som bidrar til å danne variasjon og småskala landskapsrom.	Middels til stor	<i>Alternativ Torp vest</i> Dalrommet ved Unneberg krysses i en middels høy bru. En eiendom rett ved påhugget til bergtunnelen vil kunne bli berørt av brua. I sørenden av dalen vil jernbanen gå inn i en bergtunnel med kort forskjæring i Sandskjæråsen. Jernbanebrua vil bli et dominerende innslag i kulturlandskapet på Unneberg. Den vil danne et blikkfang fra østre del av dalgangen, og stedvis et utsiktshinder fra inni området. Banen vil utgjøre et dominerende og oppstykkende element i det helhetlige og moderat inngrepspåvirkede kulturlandskapet. Det anlegges rømningsvei til Mokollentunnelen fra Sandskjæråsen, og til Unneberg tunnelen på eksisterende veg.	Middels til stor negativ -/-
			<i>Alternativ Torp vest via Storås</i> Jernbanebrua er i dette alternativet trukket mye lengre inn i dalen, og blir både kortere og får en mye mer diskret beliggenhet som gjør at den ikke influerer kulturlandskapet på Unneberg i særlig grad. Til både Unneberg tunnelen og til Mokollentunnelen blir det anlagt rømningsveier som forlengelser av landbruksveger som ligger der i dag.	Liten til middels negativ -/-
5.2 Øvre Hasle	Et flatt og lite kontrastfylt jordbrukslandskap tett inn mot bybebyggelsen. Verdien ligger først og fremst i status som et gjenværende kulturlandskap mellom by og utmark.	Middels	<i>Alternativ Torp vest og Torp vest via Storås</i> Traseen går i tunnel gjennom hele delområdet, og har dermed heller ingen synlige varige inngrep knyttet til selve traseen. I alternativ Torp vest via Storås blir det en kort rømningsvei langs åkerkanten til rømnings tunnel i Sandskjæråsen. Dette inngrepet vurderes som ubetydelig.	Ubetydelig konsekvens 0
5.3 Breidablikk - Drakeåsen	Breidablikk med helhetlig preg som et godt bevart eksempel på boligfelt fra midtre og siste del av 1900-tallet. Drakeåsen et villaområde med store	Middels til stor	<i>Alternativ Torp vest og Torp vest via Storås</i> I begge alternativ medfører bygging av betongtunnelen rivning av noen boliger i Pinaveien, noe som vil oppstykke og forringe helheten i dette tidstypiske byggefeltet. I Torp vest-alternativet kan også bebyggelse i utkanten av Drakeåsen bli berørt.	Middels negativ --

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
	eiendommer, grønt preg og stedvis fine utsiktskvaliteter.		En rømningsvei til et tverrslag på Mokollentunnelen utgjør et ubetydelig inngrep i begge alternativer.	
5.4 Mokollen	Et av Sandefjords viktigste landemerker og utsiktspunkter, med panorama utover så vel byfjorden som innlandet. Moderat tilrettelagt som turmål. Inneholder også Anders Jahres villa i Midtåsen.	Stor	Traseen går i bergtunnel gjennom hele delområdet, og har dermed heller ingen synlige inngrep. Tunnelpåhugget helt vest i selve Mokollen er definert som en del av landskapsrommet som avgrenser delområde 5.5.	Ubetydelig konsekvens 0
5.5 Sandefjordsveien	Boligområde som er delt i to av Sandefjordsveien, men bundet sammen med kryssende veier ved Mo Terrasse og Ringveien. Et vanlig og nokså typisk eksempel på halvurban boligbebyggelse i norske mellomstore byer.	Middels	Fra bergtunnelen gjennom Mokollen vil traseen i dette delområdet komme ut i dagen og gå på terreng tvers gjennom boligområdet øst for Sandefjordsveien. Flere hus blir antagelig revet, både eldre villabebyggelse og relativt sett nyere rekkehusbebyggelse. Jernbanen vil danne en bastant fysisk og visuell barriere som bryter opp dette i dag etablerte og ganske helhetlige boligområdet innunder Mokollen. Visuelt har inngrepene begrenset visuell betydning i Sandefjords bybilde, men lokalt er inngrepene store.	Middels til stor negativ --/--

Utredningsområde 7 Sandefjord sør

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
7.1 Skirings-salveien – Ekeberg gravlund	Et relativt homogent boligområde med tydelig kvartalsstruktur og variert trehusbebyggelse, grensede til Ekeberg gravlund, som er innrammet av storvokste trær og som har gravplassanlegg av god arkitektonisk kvalitet.	Middels til stor	Etablering av ny Sandefjord stasjon vest for Sandefjordsveien vil medføre store inngrep i eksisterende kvartalsbebyggelse ved Halvdan Svartes gate og Skiringssalveien på nord- og vestsiden av Ekeberg gravlund. Selve gravlunden blir ikke berørt, men relativt mange boliger i kvartalene nærmest dagens jernbane kan bli berørt. Gjenstående bebyggelse i Halvdan Svartes gate blir mer eller mindre som en reminisens med dårlig visuell og funksjonell forankring i eksisterende bebyggelse, og må over tid forventes å inngå i transformasjonsarealer rundt den nye stasjonen. Den nye vegbrua over jernbanen mellom Leikvollgata og Sandefjord videregående skole har dårlig visuell forankring i landskapet rundt stasjonen, og harmonerer ikke med gjenstående kvartalsbebyggelse ved Leikvollgata. Tiltaket vurderes som et inngrep som i vesentlig grad bryter opp eksisterende bybilde i området.	Stor negativ ---
7.2 Peder Bogens gate	Et belte med småindustri og næringsbygg mellom Vestfoldbanen og boligbebyggelsen ved Bugården. Til dels rotete og litt loslitt preg.	Liten	Jernbanen krysser Sandefjordsveien i en bred bru siden den skal gi plass til fire spor inn mot foreslått ny Sandefjord stasjon. Den østre delen av ny Sandefjord stasjon vil grense inn mot næringsbebyggelsen i Peder Bogens gate, men i liten grad påvirke denne visuelt. Avhengig av stasjonsutforming og byutvikling i sonen rundt stasjonen, kan området i Peder Bogens gate få alt fra en negativ til en positiv utvikling i bybildet.	Ubetydelig konsekvens 0
7.3 Hauan-åsen	Blandet småhusbebyggelse på åskam som danner et skille mellom bysentrum og bynært kulturlandskap. Vanlig forekommende halvurbant boligområde.	Middels	Kun moderat fjernvirkning av nye stasjonsområder og endringene i bybildet som følge av vegomlegging, rivning og transformasjon sett fra den nordvestligste delen av området. Beskjeden fjernvirkning av sporutvidelser og oppgradering av jernbanen sør for ny Sandefjord stasjon.	Ubetydelig konsekvens 0
7.4 Sandefjord videregående skole	Landets største videregående skole, med kompakt bygningsmasse uten spesielle arkitektoniske kvaliteter. Grå flater dominerer.	Liten til middels	Ved etableringen av ny Sandefjord stasjon vil området endre karakter betydelig, men mer på det funksjonelle plan enn på det estetiske og visuelle. Arealene rundt skolen blir nokså lite berørt bortsett fra etableringen av nye vegkryssinger over jernbanen (ny kjøreveg til Leikvollgata, og ny gangbru over sporet lengre sør). Indirekte vil området få en større betydning og sentralitet i	Liten positiv +

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			bybildet ettersom stasjonen ligger tett ved skolen, og området rundt over tid må forventes å undergå transformasjon.	
7.5 Virikdammen	En viktig grønn lunge i overgangen mellom byen og kulturlandskapet i sør. Omfatter Sandefjord kolonihage og i nær tilknytning et grønt kolleddrag der det er tilrettelagt for friluftaktiviteter. Virikdammen ligger i sør. Skogholtet rundt danner skille og en visuell buffer mellom bybebyggelsen, kolonihagen og jordbrukslandskapet ved Virik.	Middels til stor	Sporutvidelser medfører inngrep i ytterkanten av Sandefjord kolonihage og noen boder/uthus i kolonihagen vil kunne bli berørt. Det blir også noen terrengskjæringer i randsonen av skogområdet i søndre del, men mesteparten av området forblir intakt.	Middels negativ --

5.1.6.2 Vurdering av samlet konsekvens Torp vest-korridoren

Gjennomgående har Torp vest-korridoren en god forankring i kulturlandskapet den går gjennom. Det gjelder - med noen lokale unntak – både nord og sør for Sandefjord by. Sør for byen følger korridoren sågar eksisterende jernbanespor, og er bare en standardheving og breddeutvidelse av dette. Gjennom mesteparten av Sandefjord by går korridoren i tunnel, herunder også gjennom utsiktspunktet Mokollen.

De store inngrepene er i dette korridoralternativet konsentrert til strekningen der traseen kommer ut i dagen i Sandefjord by vest for Mokollen, og derfra i områdene rundt ny Sandefjord stasjon ved Sandefjord videregående skole. Her blir inngrepene og barrierevirkningene omfattende. Etablering av ny Sandefjord stasjon såpass langt utenfor dagens bysentrum må forventes å medføre betydelige endringer i Sandefjords struktur og bybilde over tid og kan gi både negative og positive virkninger med henblikk på landskapsbilde.

På strekningen Torp stasjon til Breidablikk er alternativet via Storås mer skånsomt. Storåsen og Stangeskogen skånes for store varige inngrep, og daldraget ved Unneberg krysses på en mye mer anonym måte. Bortsett fra det, er forskjellene små mellom dette og foregående alternativ.

Som følge av den betydelige konsentrasjonen av inngrep i byen rundt Sandefjordsveien og i tilknytning til ny Sandefjord stasjon, og i noen grad også lokalt uheldige inngrep i kulturlandskapet, vurderes Torp vest-korridoren å gi middels til store negative virkninger for landskapsbilde. For alternativ Torp vest via Storås blir omfanget en del lavere, og derved satt til middels negativt.

5.1.7 Vurdering av andre traseer innenfor Torp vest-korridoren

For landskapsbilde vil en forskyving av traseen gjennom Stokke sentrum ha negativ virkning fordi det vil gi større inngrep i tettstedet, enten på sørsiden eller nordsiden av dagens spor. Sørover gjennom det spredt bebygde kulturlandskapet vil omfang av gårdstun som blir berørt ved direkte inngrep eller nærføring kunne variere noe, men vil uansett utgjøre et begrenset antall. Ved Bredholt utgjør øvre del av Vårnesbekken er et verdifullt landskapselement med meanderende bekkeløp og intakt kantvegetasjon. En trasé i korridorens østre del vil kunne utløse direkte inngrep og utfylling i bekkedalen med stor negativ virkning. Langs Torp Sandefjord lufthavn har det mindre betydning hvor i korridoren sporet legges. Gjennom Stangeskogen sør for lufthavnen vil et spor i dagen ha samme virkning i hele korridorens østre del. Ved å forskyve traseen mot vest, som i alternativet Torp vest via Storås, er det større sannsynlighet for en bergtunnel som vurderes som vesentlig bedre med henblikk på landskapsbilde enn en åpen skjæring.

Korridoren berører den nordvestre halvdel av kulturlandskapet ved Unneberg. Det mest verdifulle kulturlandskapet ligger midt i og i østre del av korridoren. En forskyving av traseen mot øst vil likevel ikke gi noen endring av konsekvensgrad under forutsetning av at bergtunnel inn i området fra nord opprettholdes. Åpen skjæring i nord vil være svært negativt for landskapsbilde. I nordvestre del av korridoren smalner det åpne kulturlandskapet av og en trasé som krysser lenger vest, som i alternativet Torp vest via Storås, vil gi et mindre dominerende element med kortere dagsone, lavere

bru og redusert negativ konsekvens. Ved vurdering av forskyving av traseen må etablering av bergtunnel på begge sider av dalen vektlegges. Mellom Unneberg og Mokollen vil en østlig trasé gi permanente inngrep i boligområdet i Drakeåsen hvis det etableres betongtunnel eller åpen skjæring. Ved Breidablikk ligger det tidstypisk småhusbebyggelse i hele korridorenes bredde og valg av trasé har liten betydning. Gjennom Mokollen har det avgjørende betydning at det etableres bergtunnel. Trasé i åpen skjæring eller betongtunnel vil utløse store inngrep i boligområdene øst og sør for Mokollen. I områdene vest for Mokollen er det tett bebyggelse i hele korridorens bredde og traseer i dagen vil uansett utløse negativt omfang. I den søndre del av korridoren følges dagens spor. Mot vest vil en forskjøvet trasé gi inngrep skolebygningene på Sandefjord videregående skole, mens det i korridorens østre del vil være stor konflikt med tettbygde boligområder og Ekeberg gravlund som er et verdifullt landskapselement.

5.1.8 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Torp vest-korridoren

- Opprettholdelse av vegtilknytningen mellom Nygaards allé og Frederik Stangs gate i Stokke sentrum vil bidra til å bevare kvaliteter i dagens sentrumsstruktur.
- Torp stasjon bør få en god og identitetsskapende arkitektonisk utforming som kan løfte de litt pregløse omgivelsene som i dag er gjennomgående for Torp Sandefjord lufthavn og dens nære omgivelser. Det bør vurderes å dempe skjæringsutslaget ved Vataker gård og ved Fen ved bruk av støttemurer.
- På arealene der boligbebyggelse i Pinaveien fjernes, bør inngrepene kompenseres i form av parkmessig opparbeiding og vedlikehold, eventuelt som lokal balløkke eller lignende.
- Det bør anlegges støttemur langs hele kolonihageområdet ved Sandefjord kolonihage, og ikke bare langs den nordligste delen av traseen
- En alternativ tverrforbindelse som fører Bugårdsbakken under sporene i stedet for å anlegge ny bru over sporene ved Leikvollgata vil sikre en intakt kvartalsstruktur mellom Skiringssalveien og Ekeberg gravlund, og bidra til å opprettholde mer av dagens bybilde og strøkskarakter.

5.2 Unnebergkorridoren

Verdikart se Figur 5-2 side 44.

5.2.1 Utredningsområde 1 Stokke

5.2.1.1 Delområde 1.1 Stokke sentrum

For verdivurdering se kapittel 5.1.1.

Omfang og konsekvens

Korridoren inkludert stasjonsløsningen er i store trekk sammenfallende med Torp vest-korridoren. Den fraviker sistnevnte korridor fra der Tassebekkveien vinkler sørover og vekk fra dagens jernbanespor og har en noe østligere retning enn i Torp vest-korridoren. Influensområde, berørte verdier i landskapet og inngrepsomfang/konsekvens er i praksis sammenfallende.



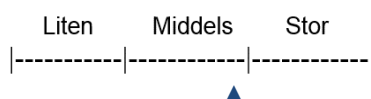
Middels verdi sammenholdt med ubetydelig til lite positivt omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

5.2.2 Utredningsområde 3 Torp øst

5.2.2.1 Delområde 2.1 Bredholt

Verdivurdering

Landskapets verdier i dette delområdet er behandlet i kapittel 5.1.2.1 under Torp vest-korridoren. Delområdet er vurdert å ha middels til stor verdi, der de viktigste verdiene knytter seg til de ytre delene av kulturlandskapet, og til Vårnesbekken som et viktig gjennomgående blått element i dette kulturlandskapet. Verdiene i den sørøstre delen av delområde Bredholt, der korridoren går i Unnebergalternativet, er gjennomgående litt mer rundt middels.

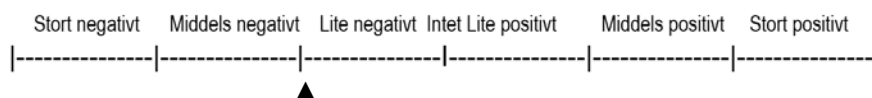


Figur 5-27: Vårnesbekken danner daldraget midt i bildet. Kirketårnet i Stokke i bakgrunnen.

Omfang og konsekvens

Fra Helgerød går Unnebergkorridoren nokså rett sørover mot østsiden av Torp Sandefjord lufthavn, og unngår å berøre gårdsanlegget på Helgerød, der den også går i en middels stor skjæring øst for tunet. Sør for Helgerød krysses Vårnesbekken i en kort og lav bru, nær inntil dagens jernbanespor.

Videre går korridoren mellom Kihlegårdene før den går i en dyp skjæring gjennom Kihlåsen. Den skogkledde delen av åsdraget som ligger øst for skjæringen vil dempe en del av innsynet til skjæringen, men det må forventes at den høyeste delen av skjæringsveggen bakenfor blir synlig i deler av omgivelsene. Husumåsen øst for Kihlåsen vil også delvis skjerme mot innsyn til korridoren. Alt i alt vurderes derfor inngrepsomfanget som lite til middels negativt.

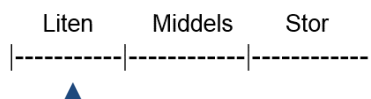


Delområdet er under ett vurdert å ha middels til stor verdi, men i mesteparten av det som berøres av inngrepene i Unnebergkorridoren, med unntak av Vårnesbekken, er verdiene gjennomgående rundt middels. Sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir dette **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

5.2.2.2 Delområde 2.2 Torp

Verdivurdering

Verdiene i landskapet er beskrevet i kapittel 5.1.2.2, og vurdert til å ha liten verdi.



Omfang og konsekvens

Bare en østlig flik av dette delområdet blir berørt i Unnebergkorridoren, og den går der i en moderat skjæring gjennom skogspartiet øst for Torp Sandefjord Lufthavn og Bredholtveien, og i praksis uten innsyn utenom selve korridoren. En liten flik av dette delområdet blir også berørt helt sørøst, der korridoren går i tosidig skjæring gjennom et skogkledd åsdrag. Berørte områder har som nevnt liten verdi.

Omfanget vurderes som intet til lite negativt.



Liten verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir **ubetydelig negativ konsekvens (0)**.

5.2.2.3 Delområde 3.1 Råstad – Stavnum

Verdivurdering

Et variert kulturlandskap som preges av en veksling mellom jordbruksarealer, gårdsbruk og skogkledd åsdrag. På grunn av denne topografien oppleves delområdet som en kjede av varierende landskapsrom som hver har sin skala og identitet. Nåværende Torp stasjon (tidligere Råstad stasjon) er et typisk eksempel på stasjonsanlegg og jernbanearkitektur fra det forrige århundreskiftet. Stasjonen er i dag restaurert og brukes som museum.

Den østre randsonen inngår i arealene på østsiden av lufthavnen som er avsatt til næringsformål i kommuneplanen for Sandefjord. Dette berører i liten grad det åpne kulturlandskapet og er ikke vurdert å ha betydning for verdisettingen.



Figur 5-28: Fra From. Dagens spor sentralt i bildet

Verdien av delområdet vurderes som middels til stor.



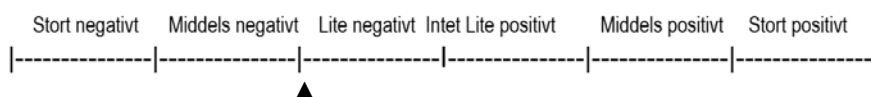
Omfang og konsekvens

På strekningen fra Stavnum til ny Torp stasjon går banen mer eller mindre i samme korridor som dagens jernbanespor, og for en stor del i skogkanten mellom skog og åkerarealer. Traseen veksler fra å gå i en middels dyp skjæring via en lang, lav bru og på relativt lav fylling fram til Tuve, men derfra blir det en relativt markant skjæring, spesielt på vestsiden av sporet, forbi Bøle. I forlengelsen av Bøleveien legges det en brukryssing over skjæringen for å sikre atkomst til Tuve.

Videre sørover ligger sporet vekselvis på terreng, på lav fylling og i stedvis dyp tosidig skjæring forbi Råstad og fram Påskeåsen nord for Unneberg. Det er en kort hesteskoformet vegkryssing i bru over sporet ved Råstad, og en mer omfattende omlegging av vegsystemet ved Stangeveien og nye Torp stasjon.

Alt i alt vurderes selve jernbanen å representere et lite til middels negativt inngrepsomfang i delområde 3.1. Ny jernbane utløser en god del vegomlegginger. Av disse er omleggingene ved Stangeveien og Torp stasjon de mest omfattende. Likevel har veginngrepene samlet sett en rimelig god tilpasning til kulturlandskapet i området.

Samlet vurderes jernbanetiltaket med følgeinngrep i Unnebergkorridoren å ha lite til middels omfang for landskapsbildet.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (-)**.



Figur 5-29: Brukryssing over skjæringen ved Tuve. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell sett mot Stokke.

5.2.3 Utredningsområde 4 Unneberg

5.2.3.1 Delområde 2.4 Storåsen

Verdivurdering

Et skogområde sørvest for Torp Sandefjord lufthavn med middels kuperingsgrad og uten spesielle landemerker eller blikkfang. Likevel en viktig romdanner som bidrar til å avgrense og definere de omkringliggende kulturlandskapene gjennom sitt relieff. Mest markant er relieffet i sør, der det avgrenser jordbruks-landskapet ved Unneberg. Det er utsikt mot sjøen fra bygdeborgen sentralt i delområdet.

Skogområde med normale visuelle kvaliteter, og verdien er vurdert som middels.



Omfang og konsekvens

Bare en kort strekning lengst sør i delområdet, inn mot Storåsen og vest for Mjøllest, blir berørt i Unnebergkorridoren. Traseen går dels i betongtunnel og dels i en kort tunnel gjennom Storåsen rett vest for et gårdsanlegg for enden av Unnebergveien. De varige konsekvensene av inngrepene bli ubetydelige.



Figur 5-30: Ved Storåsen går traseen i en betongtunnel før den går over i en kort bergtunnel. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell sett mot Sandefjord.



Middels verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

5.2.4 Utredningsområde 5 Sandefjord vest

5.2.4.1 Delområde 5.1 Unneberg

Verdivurdering, se Torp vest-korridoren, kapittel 5.1.3.1.

Omfang og konsekvens

I Unnebergkorridoren går traseen litt lengre mot øst enn i Torp vest-alternativet. Dermed blir ikke eiendommen i Unnebergveien berørt, slik som forutsatt i Torp vest, men jernbanen vil krysse dalgangen i en lav bru nokså tett innpå denne eiendommen og i dennes naturlige utsynsretning (ca. 100 meter unna på det nærmeste).

Jernbanen vil også krysse dalen litt lengre unna gården i Unnebergveien 68 enn i Torp vest-alternativet, og i en lavere bru. At brua er lavere vil gjøre den mindre dominerende, men samtidig vil den ligge mer i samme høydeplan som gårdsbebyggelsen enn den gjør i Torp vest-alternativet, og på den måten kanskje danne en like markant visuell barriere som den høyere brua.

Ettersom brua i Unnebergkorridoren gjennomgående er noe lavere enn i Torp Vest-korridoren, vurderes den å gi hakket lavere negativ visuell påvirkning på kulturlandskapet ved Unneberg enn i sistnevnte korridor, men fortsatt vil jernbanen bli et dominerende og oppstykkende element i dette landskapsrommet. Det vil bli nødvendig å grave ned ca. en km av høyspentledningen. Dette vil kunne

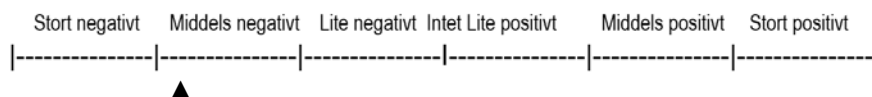
endre det samlede omfanget. Dette må det sees nærmere på og er inntil videre ikke tatt med i vurderingene.

Rømningsveiene og forskjæringene er nokså sammenfallende ned Torp vest-alternativet (en liten grenveg til nordre tunnelpåhugg ved Unnebergveien 75).



Figur 5-31: Kryssing av dalgangen ved Unneberg i Unnebergkorridoren. Bildet er tatt fra omtrent samme standpunkt som i Figur 5-13 i Torp Vest-korridoren. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell. Retning Sandefjord til høyre

Kulturlandskapet tatt i betraktning, og bruddet på dagens helhet i det avgrensede landskapsrommet ved Unneberg, gjør at inngrepsomfanget vurderes også i dette korridoralternativet som middels til stort negativt. Forskjellene mellom dette alternativet og Torp Vest-korridoren vurderes som nyanser i omfang og påvirkning.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens (-/-/-)**.

5.2.4.2 Utredningsområde 5 – øvrige delområder

Som Torp vest-korridoren, se kapittel 5.1.3.

5.2.5 Utredningsområde 7 Sandefjord sør

Som Torp vest-korridoren, se kapittel 0.

5.2.6 Oppsummering Unnebergkorridoren

5.2.6.1 Sammenstilling av delområder

Utredningsområde 1 Stokke

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
1.1 Stokke tettsted	Stasjonsbygning med park er et positivt landskaps-element i område dominert av trafikkkarealer og forretninger. Bolig-områdene, kirkestedet og Bokemoa trekker opp den visuelle verdien til stedet.	Middels	Den fysiske barrierenvirkningen av dagens planovergang fjernes, men en moderat større visuell barrierenvirkning oppstår ved oppgradert spor og stasjon. De største inngrepene skjer ved omlegging av vegsystemet i Stokke sentrum. De viktigste landskapselementene i Stokke blir ikke berørt av tiltaket. De planlagte endringene har både positive og negative sider som alt i alt vurderes å oppveie hverandre.	Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 3 Torp øst

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
2.1 Bredholt	Delområdet vurderes å ha stedvis gode visuelle kvaliteter knyttet til kulturlandskapet. Vårnesbekken med kantvegetasjon er, særlig i øst, et verdifullt landskapselement. Det samme gjelder Stokke prestegård med Prestehagen. De høyeste verdiene ligger i ytre deler av delområdet.	Middels til stor	Vårnesbekken krysses i bru nær inntil dagens jernbanespor, og Tassebekkveiens kryssing over jernbanen blir lagt om på en kort strekning. Sporet ligger overveiende godt forankret i landskapet, men der den går inn i skogspartiene ved Kihleåsen blir det en stor skjæring på vestsiden av sporet. Denne skjæringsbakveggen kan bli godt synlig fra kulturlandskapet ved Husum.	Liten til middels negativ -/-
2.2 Torp	Torp Sandefjord lufthavn dominerer området. Flatt landskap med lite variasjon. Tett og monoton skog på de gamle militære områdene øst for flyplassen.	Liten	Går i dette delområdet på en kort strekning gjennom det anonyme skogsområdet øst for lufthavnen.	Ubetydelig konsekvens 0
3.1 Råstad - Stavnum	Kulturlandskap der skogkledde åser og koller, samt kantvegetasjon og åkerholmer bidrar til å danne kjeder av mindre landskapsrom med lokal identitet.	Middels til stor	Ved Bøle blir det en dyp tosidig skjæring i åssidene fram mot det flatere jordbrukslandskapet ved Råstad. Her planlegges eventuell ny Torp stasjon i Unnebergkorridoren, rett nord for Stangeveien. Videre sørover ligger sporet i lav tosidig skjæring fram mot åsene bak Mjølløst, der traseen gradvis går over i en dyp tosidig skjæring nord for Påskeåsen. Ettersom traseen dels ligger på terreng, og dels i tosidig skjæring, vil den ligge godt forankret i landskapet og lite synlig bortsett fra nære omgivelser, selv om skjæringene lengst i sør er relativt markante inngrep. Ny Torp stasjon vil få en enkel og likefrem beliggenhet i omgivelsene. Til forskjell fra Gokstadkorridoren får vegomleggingene i Råstadorrådet et enklere visuelt uttrykk som harmonerer greit med kulturlandskapet rundt.	Liten til middels negativ -/-

Utredningsområde 4 Unneberg

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
2.4 Storåsen	Et åslendt skogområde som har betydning for å danne romavgrensninger i det store kulturlandskapsområdet sør for Torp Sandefjord lufthavn.	Middels	Bare en kort strekning lengst sør i delområdet, inn mot Storåsen og vest for Mjølløst, blir berørt i Unnebergkorridoren. Traseen går dels i betongtunnel og dels i en kort bergtunnel gjennom Storåsen rett vest for et gårdsanlegg for enden av Unnebergveien. De varige konsekvensene av inngrepene bli ubetydelige.	Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 5 Sandefjord vest

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
5.1 Unneberg	Kulturlandskap i ytterområdene mot Sandefjord by. Inneholder bekkedrag med kantvegetasjon som bidrar til å danne variasjon og småskala landskapsrom.	Middels til stor	Dalrommet ved Unneberg krysses som i Torp vest-korridoren i en middels høy bru, men litt lavere og lengre mot øst. Jernbanebrua vil bli et dominerende innslag i kulturlandskapet på Unneberg. Den vil danne et blikkfang fra østre del av dalgangen, og stedvis et utsiktshinder fra inni området. Som i Torp vest-alternativet anlegges det rømningsveier fra Sandskjæråsen til Mokollentunnelen i sør, og stort sett på eksisterende veg til Unneberg tunnelen i nord. Banen vil utgjøre et dominerende og oppstykkende element i det helhetlige og moderat inngrepspåvirkede kulturlandskapet.	Middels til stor negativ --/--
5.2 Åbol	Et flatt og lite kontrastfylt jordbrukslandskap tett inn mot bybebyggelsen. Verdien ligger først og fremst i status som et gjenværende kulturlandskap mellom by og mark.	Middels	Traseen går i tunnel gjennom hele delområdet, og har dermed heller ingen synlige varige inngrep knyttet til selve traseen. I alternativ Torp vest via Storås blir det en kort rømningsvei langs åkerkanten til rømningstunnel i Sandskjæråsen. Dette inngrepet vurderes som ubetydelig.	Ubetydelig konsekvens 0
5.3 Breidablikk - Drakeåsen	Breidablikk med helhetlig preg som et godt bevart eksempel på boligfelt fra midtre og siste del av 1900-tallet. Drakeåsen et villaområde med store eiendommer, grønt preg og stedvis fine utsiktskvaliteter.	Middels til stor	Bygging av betongtunnel på deler av Mokollentunnelen medfører riving av noen boliger i Pinaveien, noe som vil oppstykke og forringe helheten i dette tidstypiske byggefeltet, og som i Torp vest-alternativet vil også bebyggelse i utkanten av Drakeåsen bli berørt. En rømningsvei til et tverrslag på Mokollentunnelen utgjør et ubetydelig inngrep i begge alternativer.	Middels negativ --
5.4 Mokollen	Et av Sandefjords viktigste landemerker og utsiktspunkter, med panorama utover så vel byfjorden som innlandet. Moderat tilrettelagt som turmål. Inneholder også Anders Jahres villa i Midtåsen.	Stor	Som i Torp vest-korridoren	Ubetydelig konsekvens 0
5.5 Sandefjordsveien	Boligområde som er delt i to av Sandefjordsveien, men bundet sammen med kryssende veger ved Mo Terrasse og Ringveien. Et vanlig og nokså typisk eksempel på halvurban boligbebyggelse i norske mellomstore byer.	Middels	Som i Torp vest-korridoren	Middels til stor negativ --/--

Utredningsområde 7 Sandefjord sør

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
7.1 Skirings-salveien – Ekeberg gravlund	Et relativt homogent boligområde med tydelig kvartalsstruktur og variert trehusbebyggelse, grensende til Ekeberg gravlund, som er innrammet av storvokste trær og som har gravplassanlegg av god arkitektonisk kvalitet.	Middels til stor	Som i Torp vest-korridoren	Stor negativ ---
7.2 Peder Bogens gate	Et belte med småindustri og næringsbygg mellom Vestfoldbanen og boligbebyggelsen ved Bugården. Til dels rotete og litt slitt preg.	Liten	Som i Torp vest-korridoren	Ubetydelig konsekvens 0
7.3 Hauan-åsen	Blandet småhusbebyggelse på åskam som danner et skille mellom bysentrum og bynært kulturlandskap. Vanlig forekommende halvurbant boligområde.	Middels	Som i Torp vest-korridoren	Ubetydelig konsekvens 0
7.4 Sandefjord videregående skole	Landets største videregående skole, med kompakt bygningsmasse uten spesielle arkitektoniske kvaliteter. Grå flater dominerer.	Liten til middels	Som i Torp vest-korridoren	Liten positiv +
7.5 Virikdammen	En viktig grønn lunge i overgangen mellom byen Sandefjord og kulturlandskapet sør for byen. Omfatter Sandefjord kolonihage på nordsiden av Vestfoldbanen, og i nær tilknytning til det også et grønt kolledrag der det er tilrettelagt for friluftaktiviteter. I sør ligger et skogområde med et skogstjern, Virikdammen. Skogholtet danner skille og en visuell buffer mellom bybebyggelsen, kolonihagen og jordbrukslandskapet ved Virik.	Middels til stor	Som i Torp vest-korridoren	Middels negativ --

5.2.6.2 Samlet konsekvens Unnebergkorridoren

Unnebergkorridoren sammenfaller med Gokstadkorridoren i nord, og med Torp vest-korridoren i sør. Bare på strekningen Stavnum – Unneberg avviker Unnebergkorridoren fra den ene eller den andre av de nevnte korridorene, og her på en slik måte at inngrepene alt i alt blir noen nyanser bedre landskapstilpasset enn i de to andre korridorene. Som hovedgrep vurderes dette alternativet å ha mest til felles med Torp vest-korridoren, og samlet sett er forskjellene i omfang og konsekvenser så små at de vurderes som likeverdige.

Unnebergkorridoren er vurdert å ha middels til stort negativt omfang og middels til stor negativ konsekvens.

5.2.7 Vurdering av andre traseer innenfor Unnebergkorridoren

For landskapsbilde vil en forskyving av traseen gjennom Stokke sentrum ha negativ virkning fordi det vi gi større inngrep i tettstedet, enten på sørsiden eller nordsiden av dagens spor. Ved kryssing av Vårnesbekken vil en helt vestlig trasé gi stort inngrep i den mest verdifulle delen av bekkedraget. I

korridorens østre del er det allerede gjort et stort inngrep, med legging av ny vannledning, som har redusert verdien av bekkeløpet.

Sørover gjennom det spredt bebygde kulturlandskapet er det en fordel å følge dagens spor i så stor grad som mulig for å hindre oppdeling av kulturlandskapene. I Råstodområdet vil virkningene for landskapsbilde i stor grad avhenge av hvordan vegkryssinger i vestlig trasé kan gi mindre fare for uheldig oppdeling av kulturlandskapet. Ved Unneberg vil åpen skjæring nordfra gi større negativt omfang. Det vil være uheldig med en forskyving mot øst hvor det ikke er bergkoller som gir mulighet for å etablere bergtunnel på det siste strekket fram til det åpne kulturlandskapet. Fra Unneberg er korridoren sammenfallende med Torp vest fram til Virik.

5.2.8 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Unnebergkorridoren

- For ny Stokke stasjon, se Torp vest-korridoren.
- Det bør vurderes å bruke støttemurer for å ta ned høyden på skjæringsbakveggen i Kihlåsen.
- Generelt bør det vurderes å øke omfanget av støttemurer for å dempe skjæringer i kulturlandskapet der traseen går gjennom Stavnum og Råstad.
- For strekningen Unneberg – Virik, se Torp vest-korridoren.

5.3 Gokstadkorridoren

Verdikart se Figur 5-2 side 44.

5.3.1 Utredningsområde 1 Stokke

5.3.1.1 Delområde 1.1 Stokke tettsted

Som Unnebergkorridoren, se kapittel 5.2.1.1.

5.3.1.2 Delområde 2.1 Bredholt

Som Unnebergkorridoren, se kapittel 5.2.2.1.

5.3.2 Utredningsområde 3 Torp øst

5.3.2.1 Delområde 2.2 Torp

Som Unnebergkorridoren, se kapittel **Feil! Fant ikke referansekilden..**

5.3.2.2 Delområde 3.1 Råstad – Stavnum

Verdivurdering

Som Unnebergkorridoren, se kapittel 5.2.2.3.



Omfang og konsekvens

På strekningen fra Stavnum til Tuve er traseen identisk med Unnebergkorridoren. Videre sørover har traseen en mer østlig retning enn i nevnte alternativ. Sporet ligger i større grad på terreng enn i Unnebergkorridoren, og med god landskapstilpasning fram mot From. Her vil det bli en markant skjæring på østsiden av det nye sporet. Sør for From går det nye sporet etter hvert over i en lav bru ved kryssing av en slak dalgang ved Unneberg. Brua har god forankring i landskapet, men kan medføre inngrep i gårdsmiljøet på Unneberg.

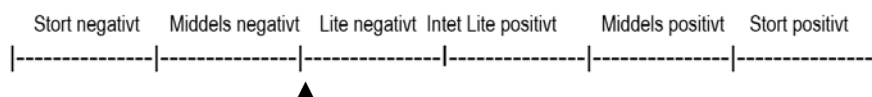
Alt i alt vurderes selve sporet å representere et lite negativt inngrepsomfang i delområde 3.1. Derimot utløser byggingen av den nye banestrekningen at det må gjøres relativt omfattende lokale vegomlegginger. Ved Torp stasjon får man en temmelig kompleks vegstruktur der dagens veg har en småskalageometri som underordner seg kulturlandskapet på stedet.

Ny Torp stasjon blir liggende omtrent der den ligger i dag, men sporutvidelse gjør at stasjonsbygningen antagelig må rives. Dette vurderes som negativt fordi bygningsmiljøet rundt eksisterende Torp holdeplass har kvaliteter det er verdt å ta vare på.

Vegomleggingene får en skala og struktur som lokalt bryter med de tradisjonelle strukturene og trekkene i kulturlandskapet, men omfanget er likevel såpass geografisk avgrenset at det vurderes som i høyden middels negativt. Samlet vurderes jernbaneanlegget med følgeinngrep å ha lite til middels negativt omfang for landskapsbildet.



Figur 5-32: Bygningsmiljøet rundt eksisterende Torp holdeplass har kvaliteter det er verdt å ta vare på.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.



Figur 5-33: Vegomleggingen ved Torp stasjon blir en visuelt kompleks affære som lokalt bryter med skalaen i landskapet. Men i det store og hele blir kulturlandskapet i delområdet relativt lite berørt av inngrepene ettersom jernbanen gjennomgående ligger godt forankret i landskapet. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell. Retning Sandefjord til venstre.

5.3.3 Utredningsområde 6 Sandefjord øst

Verdikart og delområdeinndeling se Figur 5-11.

5.3.3.1 Delområde 6.1 Sverdstad - Dverdal – Unneberg skole

Verdivurdering

Blandet boligbebyggelse langs nordsiden av Vestfoldbanen fra de sentrale delene av byen til overgangen mot kulturlandskapet nord i kommunen. Området preges for en del av jernbaneanlegget og lokale gjennomfartsårer med innslag av næringsbebyggelse. Ellers gjennomsnittlige og typiske boligområder utenfor bykjernen i Sandefjord som for øvrige byer i regionen.

Verdien av delområdet vurderes som **middels**.





Figur 5-34: Landskap og bebyggelse ved Dverdal.

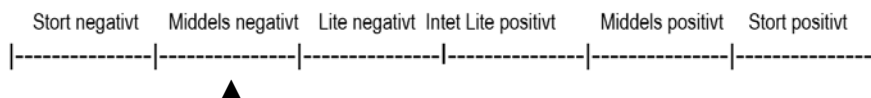
Omfang og konsekvens

Som hovedgrep får jernbanen en god landskapstilpasning, men standardkrav og breddeutvidelser gjør at et titalls boliger og andre bygninger vil kunne bli berørt. Ved Dverdal er det sporutvidelsen i seg selv som vil kunne være i konflikt med bygninger.

Det største lokale inngrepsomfanget skyldes vegomlegginger, og spesielt omleggingen av fv. 270 Råstadveien inntil blindvegen Vollane på østsiden av jernbanen, som går fram til transformatorstasjonen ved Gokstad. Ved Vollane vil omleggingen av fv. 270 kunne medføre at en husrekke mellom jernbanen og nåværende veg vil kunne bli berørt.

Omfang og konsekvenser for bebyggelse og nærmiljø dersom hus må rives er først og fremst et tema under fagområde nærmiljø og friluftsliv, men kan også ha konsekvenser for landskapsbilde og bybilde når omfanget medfører vesentlige endringer i det lokale landskapsrommet. I tilfelle hus ved Dverdal må rives, vil ikke rivingen endre vesentlig på landskapsbildet. Dersom husrekken langs Vollane må rives, vurderes dette å være et stort inngrep i et etablert boligmiljø. Lokalt vurderes dette å ha et middels til stort inngrepsomfang. Nytt spor medfører en skjæring i Kråkås som også er et negativt visuelt inngrep.

Omfanget delstrekningen under ett vurderes som middels negativt.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.



Figur 5-35: Omlegging av vegsystemet rundt fv. 270 og nytt spor lenger vest enn i dagens situasjon medfører en kraftig skjæring i Kråkås. I tillegg vil en rekke bygninger kunne berøres i traseen for ny fylkesveg. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell. Retning Sandefjord mot venstre.

5.3.3.2 Delområde 6.2 Gokstad

Verdivurdering

Dette delområdet er spesielt ved at det omfatter det nasjonale ikonet Gokstadhaugen, der Gokstadskipet og øvrige funn fra denne gravhaugen ble gravet ut. Haugen er automatisk fredet og i dag tilrettelagt med parkmessig vedlikeholdte flater, informasjonsskilt og parkeringsplasser, og haugen framstår med sin klipte overflate med et tydelig relieff. Mot dette anlegget er kontrasten stor ved at det går en kraftledning tett forbi gravhaugen, og fram mot en transformatorstasjon beliggende på nordsiden av det automatisk fredede kulturminnet. Kulturlandskapet rundt haugen er fint innrammet av en skogkledd ås mot øst, men med en mer triviell nabo i form av Vestfoldbanen og boligområder i vest. I sør et litt utflytende gårdstun rundt Nedre Gokstad gård. Det pågår bygging av ny hovedvegforbindelse, del av Ringveien, nordøst for gårdstunet mot Gokstadhaugen.

Verdien av delområdet vurderes samlet som middels til stor verdi, men med store interne variasjoner. Gokstadhaugen er et landemerke av nasjonal, og derved stor verdi. Men deler av områdene rundt er forringet og har lave visuelle kvaliteter, tilsvarende liten til middels verdi.





Figur 5-36: Gokstadhaugen

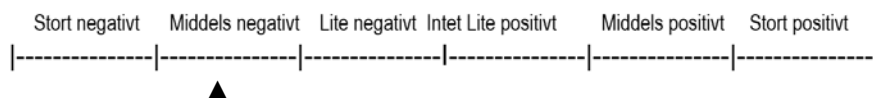
Omfang og konsekvens

Jernbanen går i samme trasé som dagens spor langs hele strekningen som ligger i det visuelle influensområdet til delområde Gokstad, men med breddeutvidelse til to spor. Sporutvidelsen skjer vestover i den sonen der jernbanen tangerer det aktuelle delområdet. Sør for denne grensesonen går banen lengre unna, og berører derfor ikke delområde Gokstad, herunder også selve Gokstadhaugen, hverken fysisk eller visuelt. Derimot vil sporutvidelse innebære en markert skjæring i Kråkås, som utgjør en viktig bakvegg i landskapsrommet mot nord. Se bilde under.



Figur 5-37: Gokstadhaugen, med Kråkås i bakgrunnen. En markert skjæring i åsen i tilknytning til nytt dobbeltspor og omlegging av vegsystemet vil utgjøre et uønsket blikkfang.

Omfanget vurderes som middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens** (--).

5.3.3.3 Delområde 6.3 Gokstadveien - Preståsen

Verdivurdering

Et blandet område rundt innfarten til Sandefjord by fra øst. Preståsen er et typisk bynært villaområde beliggende på et av bykjernens nære åsdrag. Bebyggelsen langs Gokstadveien er også for en stor del boligbebyggelse, men med innslag av næringsbygg og parkeringsplasser som gir området en mer utflytende karakter.



Figur 5-38: Næringsbebyggelse langs deler av Gokstadveien, mens Preståsen til høyre er et rendyrka villaområde. Skråfoto: Blom Pictometry.

Blandede kvaliteter som representant for ytterområder i by. Høyere verdier i Preståsen enn langs Gokstadveien, men alt i alt vurderes verdien av delområdet som middels.



Omfang og konsekvens

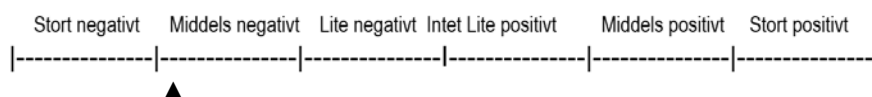
Jernbanen går i samme trasé som dagens spor gjennom hele delstrekningen, men med breddeutvidelse til to spor som i vest gradvis utvides til fire spor inn mot Sandefjord stasjon. Sporutvidelsen skjer i all hovedsak på sørsiden av dagens spor, og vil kunne medføre omfattende inngrep i bebyggelse ved Nedre Gokstadvei. Størsteparten av den berørte bygningsmassen er en del av et relativt homogent boligstrøk inneklemmt mellom blandet industri- og næringsbebyggelse.



Figur 5-39. I Nedre Gokstadvei og Lille Gokstadvei kan deler av husrekene inntil sporet bli berørt. Antall bygninger som eventuelt må rives vil bli avklart i senere planfaser. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell sett fra sør.

Lokalmiljøet langs Nedre Gokstadvei vil kunne endre dramatisk karakter hvis bebyggelse blir berørt i stort omfang. For det større landskapsbildet og bymiljøet rundt blir imidlertid inngrepskonsekvensene små, da innsynet til området skjermes av bebyggelsen langs fv. 303. Gokstadveien.

Omfanget vurderes som middels til stort negativt ettersom den lokale bystrukturen langs Nedre Gokstadvei blir drastisk endret med store negative inngrepskonsekvenser. Samtidig får disse inngrepene lite omfang og betydning for området ellers.



Middels verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens** (--/---).

5.3.3.4 Delområde 6.4 Nybo / Orelund gravlund

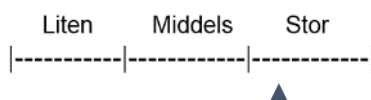
Verdivurdering

Orelund gravlund ble i sin tid anlagt som avlastning for nærliggende kirkegård ved Sandar kirke og som en direkte utvidelse av tilgrensende Nybo gravlund, og er nå Sandefjord hovedgravlund. Det er to kapeller på gravlundene: det eldre Nybo kapell, og Orelund kapell som ble oppført i 1999-2000 som avlastning for Nybo kapell. De to sammenhengende gravlundene har en stram struktur og en markant grønn innramming som gjør området til en viktig grønn lunge i byen. Sentralt på gravlundene er det et parti med gravhauger og mektige flotte eiketrær.



Figur 5-40: Fra gravlundene ved Orelund.

Et stramt anlagt og viktig grønt parkmessig opparbeidet areal sentralt beliggende i Sandefjord by. Kapellbygg med gode arkitektoniske kvaliteter, spesielt det nyere Orelund kapell. Gravplassen utgjør en viktig grønn lunge i bybildet. Delområdet vurderes til å ha stor verdi.



Omfang og konsekvens

Dagens jernbanespor går tett inntil og Orelund gravlund. Sporutvidelsene til fire spor inn mot Sandefjord stasjon kan komme til å medføre et inngrep langs sørenden av gravlundene, selv om graver i bruk antagelig ikke blir direkte berørt. Derimot forsvinner antagelig store deler av grenseplantingen som danner gravlundens ramme mot sør og deler av gangveg må legges om.

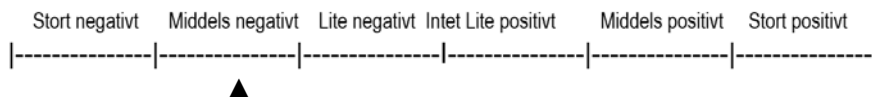


Figur 5-41. Trerekken som avgrensner Nybo gravlund mot jernbanen forsvinner antagelig ved sporutvidelsen. Skråfoto: Blom Pictometry.



Figur 5-42. Utvidelsen til fire spor inn mot Sandefjord stasjon berører ytterkanten av et gravfelt i gravplassens sørvestre hjørne. Det kan bli inngrep i gravlundens søndre randsone, vegsystem og treplanting. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell.

Omfanget vurderes som middels negativt.



Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens** (---/---).

5.3.3.5 Delområde 6.5 Sandarveien - Mattisberget

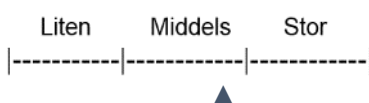
Verdivurdering

Klassisk sentrumsnær villabebyggelse nord for Sandefjord stasjon, og i foten av Mokollen. I dette området er det kartlagt en verdifull naturtypelokalitet med gamle eiker (Mattisberget). Området har en helhetlig karakter og betydelige grønne innslag som har en byøkologisk funksjon. Innenfor dette delområdet finnes også et utsiktspunkt på Mølleråsen, der det er reist en skulptur som danner et blikkfang og landemerke: Fugl Føniks (skulptør: Nils Aas).



Figur 5-43: Til venstre bebyggelse ved Mattisberget Foto: Blom Pictometry. Skulpturen Fugl Føniks til høyre (Nils Aas).

Delområde med fin strøkskarakter og med viktige og dels byøkologisk verdifulle grønne innslag. Inneholder blikkfang, landemerker og en moderne skulptur. Delområdet vurderes til å ha middels til stor verdi.

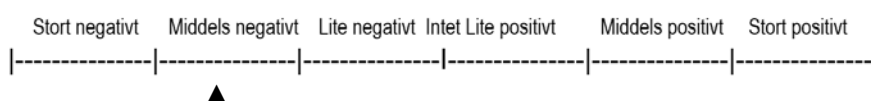


Omfang og konsekvens

Sporomlegginger og utvidelser legger beslag på den nederste delen av Sverdstadveien slik at denne må legges om. Tre- fire staselige eiendommer vil kunne bli berørt av vegomleggingen, men ellers er inngrepene begrensede. Også allébeplantingen langs Sandarveien synes å kunne bestå.

Sporutvidelsene og hevingen av Sandefjord stasjon vil ha en betydelig visuell innvirkning på villastrøket mellom Sandarveien og Mattisberget, spesielt for bebyggelsen nærmest stasjonen. Dagens spor danner allerede i dag en visuell barriere mellom dette bystrøket og sentrum, og deler av arealet er brukt til parkering. Med planlagt utforming av ny Sandefjord stasjon kan strøket stedvis få en mer intim visuell karakter. Det som ellers i stor grad kan bli en negativ faktor er eventuell flombelysning av de hevede sporområdene.

Omfanget vurderes alt i alt som middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens (--/--)**



Figur 5-44. Husene på eiendommene nederst i Sverdstadveien vil kunne bli berørt på grunn av vegomlegging. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell sett mot Sandefjord stasjon.



Figur 5-45: Hevede spor og ny Sandefjord stasjon skaper en viss barriereeffekt sett fra boligområdene nord for stasjonen. Fotomontasje sett fra Dølebakken basert på foreløpig tiltak.

5.3.3.6 Delområde 6.6 Sandefjord stasjon og sporumråder

Verdivurdering

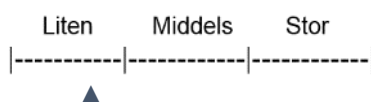
Området omfatter selve Sandefjord stasjon med tilhørende anlegg, og sporumrådene videre vestover mot Bugård. Stasjonen ble åpnet i 1881, og stasjonsbygningen er en trebygning opprinnelig tegnet av Balthazar Lange. Stasjonen og bygningene der har blitt bygget om og modernisert i flere omganger, blant annet med sykkelhotell. Det var opprinnelig en godslinje fra Sandefjord stasjon ned til Sandefjord havn, men det er ikke synlige spor etter dette anlegget i dag, men gatenavn som Jernbanealléen og Havnesporet gir assosiasjoner til godssporet. Stasjonsbygningen er fasademessig forflatet sammenlignet med det opprinnelige bygget i jugendstil.

Områdene ved stasjonen og langsetter sporet vestover er for øvrig for en stor del preget av næringsbygg, småindustri, parkeringsarealer og gjennomfartsveger i et ustrukturert mønster som ikke bidrar til å løfte byens visuelle og estetiske kvaliteter.



Figur 5-46: Sporområder og industribebyggelse ved Sandefjord stasjon. Stasjonsbygningen innfelt.

Som representant for norsk jernbanearkitektur vurderes Sandefjord stasjon som et anlegg av middels verdi. De øvrige arealene i delområdet har gjennomgående lave estetiske og visuelle kvaliteter som del av bybildet. Verdien av delområdet er derfor alt i alt vurdert som liten.



Omfang og konsekvens

En ny hevet stasjon vil med sine fire spor medføre en betydelig arealutvidelse av jernbaneanlegget. Slik sett vil dette innebære et mer massivt visuelt inntrykk. De arealene som blir berørt i tillegg dagens jernbanearealer representerer imidlertid ikke store verdier som del av bybildet, så inngrepene knyttet til stasjonsområdene vurderes i høyden til å være av lite negativt omfang. Med høy arkitektonisk kvalitet på anlegget kan nettoeffekten til og med bli positiv. Samlet vurderes omfanget som intet.





Figur 5-47: Ny Sandefjord stasjon sett fra sør i Dronningens gate. Det blir åpninger slik at gående kan passere under selve stasjonen som ligger på bru. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

Liten verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

5.3.3.7 Delområde 6.7 Sandefjord sentrum nord

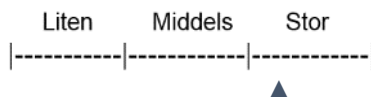
Verdivurdering

Den nordligste delen av Sandefjord sentrum som ligger innenfor tiltakets influensområde har et betydelig grønt preg på grunn av beliggenheten til både Sandar kirke og kirkegård, og Sandefjord kirke og kirkegård, som begge danner grønne kvartaler med solid innramminger av store bytrær. Langs Jernbanealleen er det oppført lavblokker fra siste del av 1900-tallet. Disse har en relativt triviell karakter, men står likevel for et enhetlig arkitektonisk uttrykk. Både Jernbanealleen og tilstøtende gater har stramme trekker av klassisk klippet lind.



Figur 5-48: Nordre del av Sandefjord sentrum har rikelige innslag med grønne arealer og gateløp med stramme og velpleide trekker. Foto: Blom Pictometry

Kirkene og gravplassene er viktige grønne lunger i nordre del av byen, og også en del av fortellingen om byens historiske framvekst og ekspansjon. Stramme gateløp med klippte og velpleide bytrær. Deler av bebyggelsen er noe mer triviell. Likevel stor verdi.



Omfang og konsekvens

Delområdet er avgrenset mot Peter Castbergs gate og Skiringssalveien i nord. Det eneste området som blir berørt er en mindre kryssomlegging i krysset Dølebakken og Peder Castbergs gate. Inngrepene vurderes som små. Eventuell heving av Sandefjord stasjon og omlegging av bygninger og stasjonsstruktur vurderes heller ikke å ha store visuelle virkninger på Sandefjord sentrum nord, bortsett fra eventuell økt flombelysning av sporområdene.

Omfanget vurderes på denne bakgrunn som intet til lite negativt.



Stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir **ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)**.

5.3.4 Utredningsområde 7 Sandefjord sør

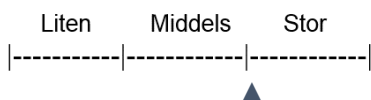
Verdikart og utstrekning av delområde 7, se Figur 5-11.

5.3.4.1 Delområde 7.1 Skiringssalveien – Ekeberg gravlund

Verdivurdering

Se Torp vest kapittel 5.1.4.1.

En del av bybildet i Sandefjord som vurderes å ha verdier over snittet. Middels til stor verdi.

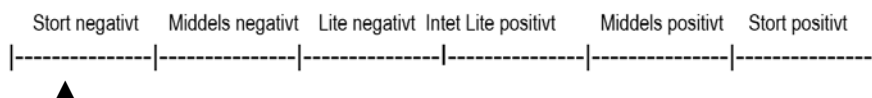


Omfang og konsekvens

På samme måte som sporutvidelse og standardheving på banegeometrien medfører riving av en rekke hus langs Nedre Gokstadvei øst for Sandefjord stasjon, får disse tiltakene den samme effekten også vest for stasjonen. Betydelige deler av villabebyggelsen mellom Sandefjordsveien og Bugårdsbakken blir revet for å gi plass til det nye sporet. Videre planlegges det ny tverrforbindelse i bru over sporet ved Leikvollveien og Skiringssalveien. Også dette tiltaket medfører riving av flere hus, men Skiringssalveien som gateløp opprettholdes, og bebyggelsen langs denne vegen sør for Leikvollgata vil bestå, i motsetning til i Torp Vest-korridoren.

Inngrepene er dramatiske for den lokale strøkskarakteren og bybildet i den tradisjonelle villabyen i overgangssonen mellom Sandefjord sentrum og de landlige strøkene rundt. Helhetlige strukturer i dagens bybilde går tapt, og gjenstående husrekker ut mot Skiringssalveien får litt karakter av kulisser. Inngrepene blir riktignok ikke synlige over store avstander, men Sandefjord som villaby mister noe av sin identitet.

Omfanget vurderes på denne bakgrunn som stort negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---**).



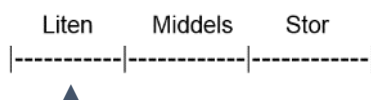
Figur 5-49 Betydelige deler av bebyggelsen mellom Sandefjordsveien og Bugårdsbakken må rives ved sporutvidelse og traséomlegging. Ny vegkryssing over sporene ved Leikvollgata vil videre kreve rivning av hus i denne gaten og ut mot Skiringssalveien. Vegomleggingen vil bli bearbeidet i senere planfaser. Fra prosjektets arbeidsmodell sett i retning Larvik.

5.3.4.2 Delområde 7.2 Peder Bogens gate

Verdivurdering

Se Torp vest kapittel 5.1.4.2

Verdien er vurdert som liten.



Omfang og konsekvens

Dette delområdet berøres ikke av sporutvidelser og ny trasé ettersom de nye tiltakene skjer sør og øst for eksisterende spor på denne strekningen.

Omfanget vurderes på denne bakgrunn som intet til lite positivt ved at jernbanen vil bli liggende lengre unna.



Liten verdi sammenholdt med intet til lite positivt omfang gir **ubetydelig til liten positiv konsekvens (0/+)**.

5.3.4.3 Delområde 7.3 Hauanåsen

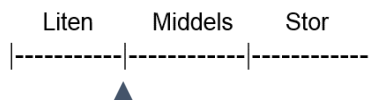
I det store og hele som for Torp Vest-korridoren, bortsett fra eventuelle visuelle effekter knyttet til utformingen av ny Sandefjord stasjon i sistnevnte alternativ. Konsekvensgraden er den samme: **ubetydelig negativ konsekvens (0)**.

5.3.4.4 Delområde 7.4 Sandefjord videregående skole

Verdivurdering

Se Torp vest kapittel 5.1.4.4

Delområde 7.4 vurderes til å ha liten til middels verdi.



Omfang og konsekvens

Den største forskjellen for dette delområdet sammenlignet med Torp vest-korridoren er at det ikke blir anlagt ny stasjon inntil skolekvartalet, og dermed heller ikke samme forventede visuelle opprusting av området. Riktignok er det bare to spor forbi skolen i Gokstadalternativet (mot fire i Torp Vest-korridoren), men inngrepsomfanget sett fra dette delområdet blir ikke særlig forskjellig. På motsatt side av sporet vil mer av bebyggelsen langs Skiringsssalveien bestå enn i Torp vest-korridoren. Situasjonen vil i det store og hele ikke bli veldig forskjellig fra i dag, med unntak av den planlagte nye tverrforbindelsen fra skoleområdet til Leikvollgata.

Omfanget vurderes som lite negativt.



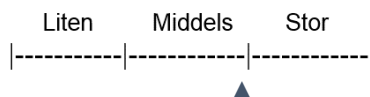
Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

5.3.4.5 Delområde 7.5 Virikdammen

Verdivurdering

Beskrivelse som i Torp vest-korridoren, se kapittel 5.1.4.5.

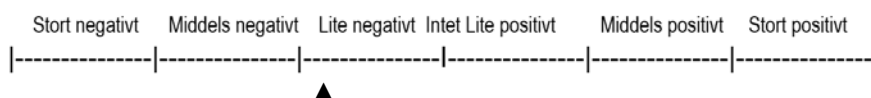
Området er et viktig innslag i Sandefjord bys ytre grønstruktur. Delområde 7.5 vurderes til å ha middels til stor verdi.



Omfang og konsekvens

Den største forskjellen mellom trasébildet i Gokstadkorridoren og Torp vest-korridoren er at det i førstnevnte tilfelle bare er et normalt dobbeltspor langsetter området, mens det i Torp vest-korridoren

er sporutvidelser i tilknytning til ny Sandefjord stasjon sørvest for sentrum. Det gir litt mindre inngrepsomfang i skråningen mot kolonihagen og skogholtet rundt Virikdammen, men forskjellene er likevel nokså små. Omlegging av Skiringssalveien og kryssing av sporet med bru for landbruk kombinert med gang- og sykkelveg er også som i Torp vest-korridoren. Omfanget vurderes som lite til middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir i dette korridoralternativet **liten til middels negativ konsekvens (-/--)**.

5.3.5 Oppsummering Gokstadkorridoren

5.3.5.1 Sammenstilling av delområder

Utredningsområde 1 Stokke

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
1.1 Stokke tettsted	Stasjonsbygning med park er et positivt landskaps-element i område dominert av trafikkarealer og forretninger. Bolig-områdene, kirkestedet og Bokemoa trekker opp den visuelle verdien til stedet.	Middels	Som Unnebergkorridoren	Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 3 Torp øst

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
2.1 Bredholt	Delområdet vurderes å ha stedvis gode visuelle kvaliteter knyttet til kulturlandskapet. Vårnesbekken med kantvegetasjon er, særlig i øst, et verdifullt landskapselement. Det samme gjelder Stokke prestegård med Prestehagen. De høyeste verdiene ligger i ytre deler av delområdet.	Middels til stor	Som Unnebergkorridoren	Liten til middels negativ -/--
2.2 Torp	Torp Sandefjord lufthavn dominerer området. Flatt landskap med lite variasjon. Tett og monoton skog på de gamle militære områdene øst for flyplassen.	Liten	Går i dette delområdet på en kort strekning gjennom det anonyme skogsområdet øst for lufthavnen.	Ubetydelig konsekvens 0
3.1 Råstad - Stavnum	Kulturlandskap der skogkledde åser og koller, samt kantvegetasjon og åkerholmer bidrar til å danne kjeder av mindre landskapsrom med lokal identitet.	Middels til stor	På strekningen fra Stavnum til Torp stasjon går banen om lag i samme korridor som dagens jernbanespor, og for en stor del i skogkanten mellom skog og åkerarealer. Traseen ligger mer eller mindre på terreng fram til Tuve, men derfra blir det en relativt markant skjæring, spesielt på vestsiden av sporet, fram til Bøle. Det anlegges en brukryssing over skjæringen for å sikre adkomst til Tuve. Videre sørøver ligger sporet på terreng og med god landskapstilpasning fram mot From, der fv 270 i krysser over dagens jernbane. Her vil det bli en markant skjæring på østsiden av det nye sporet. Sør for From går det nye sporet etter hvert over i en lav bru ved kryssing av en slak dalgang ved Unneberg. Brua har god forankring i landskapet, men medfører store inngrep i gårdsmiljøet på Unneberg.	Liten til middels negativ -/--

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			Ny Torp stasjon vil få en enkel og likefrem beliggenhet i omgivelsene. Det er negativt at de gamle stasjonsbygningene fjernes. Tiltaket medfører relativt omfattende lokale vegomlegginger. Ved Torp stasjon får man en temmelig kompleks vegstruktur der dagens veg har en småskalageometri som underordner seg kulturlandskapet på stedet. Disse vegomleggingene får en skala og struktur som lokalt bryter med de tradisjonelle strukturene og trekkene i kulturlandskapet.	

Utredningsområde 6 Sandefjord øst

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
6.1 Sverdstad – Dverdal – Unneberg skole	Blandet bebyggelse i overgangen mellom bykjernen og kulturlandskapet nord for Sandefjord by. Delvis preget av gjennomfartsårer. Vanlig bebyggelse for denne typen bynære områder.	Middels	Som hovedgrep får jernbanen en god landskapstilpasning, men standardkrav og breddeutvidelser gjør at et titalls boliger og andre bygninger vil kunne bli berørt. Ved Dverdal er det sporutvidelsen i seg selv som forårsaker konflikten med bygningene. Det største lokale inngrepsomfanget skyldes vegomlegginger, og spesielt omleggingen av fv 270 Råstadveien inntil blindvegen Vollane på østsiden av jernbanen, som går fram til transformatorstasjonen ved Gokstad. Ved Vollane vil omleggingen av fylkesvegen medføre at en sammenhengende husrekke mellom jernbanen og nåværende vegstump vil bli revet. I delområdet vil ikke en eventuell rivningen av husene ved Dverdal endre vesentlig på landskapsbildet, men hvis den vestre husrekken langs Vollane må rives, vurderes dette å gi en uheldig endring av et etablert boligmiljø ved at bare den ene siden av husrekkene blir stående igjen. Lokalt vurderes dette å ha et middels til stort inngrepsomfang.	Middels negativ --
6.2 Gokstad	Omfatter det nasjonale ikonet Gokstadhaugen, men er delvis skjemet av en kraftledning som går tett forbi. Bortsett fra gravhaugen har området en nokså ordinær kvalitet.	Middels til stor	Ingen nye inngrep i delområdet – all utvidelse skjer på vestsiden av eksisterende jernbane. De visuelle avstandsvirkningene av en markant skjæring ved Kråkås vil kunne få betydelige visuelle konsekvenser for Gokstadhaugen, selv om dette har mindre betydning for delområdet for øvrig.	Middels negativ --
6.3 Gokstadveien - Preståsen	Blandet bebyggelse langs innfarten til Sandefjord fra øst. Preståsen, et typisk bynært villaområde, stedvis med gode utsiktskvaliteter.	Middels	Jernbanen går i samme trasé som dagens spor gjennom hele delstrekningen, men med breddeutvidelse til to spor som i vest gradvis utvides til fire spor inn mot Sandefjord stasjon. Sporutvidelsen skjer i all hovedsak på sørsiden av dagens spor, og medfører omfattende rivning av bygninger langs Nedre Gokstadvei. Størsteparten av den berørte bygningsmassen er en del av et relativt homogent boligstrøk innklemt mellom blandet industri- og næringsbebyggelse. Langs den vestre grenen av Nedre Gokstadvei blir husene trolig revet fordi sporutvidelsen gjør at det ikke lenger vil bli atkomst til eiendommene, og fordi det skal etableres ny lokal atkomst til gjenstående eiendommer fra nytt lokalt vegnett. Lokalmiljøet langs Nedre Gokstadvei endrer dramatisk karakter, der det gjennomgående bare blir den ene husrekken langs sørsiden av gaten som blir stående igjen. For det større landskapsbildet og bymiljøet rundt blir imidlertid inngrepskonsekvensene små, da innsynet til området skjermes av bebyggelsen langs fv 303 Gokstadveien.	Middels til stor negativ --/---
6.4 Nybo/Orelund gravlund	Sandefjords nåværende hovedgravplass, som er en sammensmelting av den eldre Nybo gravlund og den	Stor	Sporutvidelsene til fire spor inn mot Sandefjord stasjon medfører inngrep i søndre del av gravlund. Blant annet forsvinner trekker som danner en ramme rundt anlegget.	Middels til stor negativ --/---

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
	nyere Orelund gravlund. Viktig grønn lunge for byen.			
6.5 Sandarveien – Mattisberget	Klassisk sentrumsnær villabebyggelse. Velpleide trerækker i Sandarveien. Verdifulle bestand av gammel eik. Utsiktspunkt med skulpturen Fugl Fønix på Mølleråsen.	Middels til stor	Sporomlegginger og utvidelser legger beslag på den nederste delen av Sverdstadveien slik at denne må legges om. Tre- fire staselige eiendommer vil kunne bli berørt av vegomleggingen, men ellers er inngrepene begrensede. Også allébeplantingen langs Sandarveien synes å kunne bestå. Sporutvidelsene og hevingen av Sandefjord stasjon vil ha en betydelig visuell innvirkning på villastrøket mellom Sandarveien og Mattisberget, spesielt for bebyggelsen nærmest stasjonen, men også dagens spor danner en visuell barriere mellom dette bystrøket og sentrum samtidig som deler av arealet er brukt til parkering, så alt i alt kan strøket stedvis få en mer intim visuell karakter. Det som ellers i stor grad kan bli en negativ faktor er eventuell flombelysning av de hevede sporområdene.	Middels til stor negativ -/----
6.6 Sandefjord stasjon og sporområder	Hovedbygningen på Sandefjord stasjon har fått et forflatet fasadeuttrykk sammenholdt med opprinnelig bygg. Sonen langs sporene er dominert av næringsbebyggelse og småindustri i et utflytende mønster.	Liten	En ny hevet stasjon vil med sine fire spor medføre en betydelig arealutvidelse av jernbaneanlegget. Slik sett vil dette innebære et mer massivt visuell inntrykk. De arealene som blir berørt i tillegg dagens jernbanearealer representerer ikke store verdier som del av bybildet. Avhengig av arkitektonisk kvalitet på anlegget kan nettoeffekten bli alt fra negativ til positiv, men vurderes samlet som intet.	Ubetydelig konsekvens 0
6.7 Sandefjord sentrum nord	Nordre del av Sandefjord sentrum har store innslag av grønne arealer i tilknytning til gravplassene, og stramme, velpleide trerækker langs gateløp. Verdifullt område selv om deler av bebyggelsen har en relativt triviell karakter.	Stor	Inngrepene vurderes som små. Eventuell heving av Sandefjord stasjon og omlegging av bygninger og stasjonsstruktur vurderes heller ikke å ha store visuelle virkninger på Sandefjord sentrum nord, bortsett fra eventuell økt flombelysning av sporområdene.	Ubetydelig til liten negativ 0/-

Utredningsområde 7 Sandefjord sør

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
7.1 Skiringssalveien – Ekeberg gravlund	Et relativt homogent boligområde med tydelig kvartalsstruktur og variert trehusbebyggelse, grensende til Ekeberg gravlund, som er innrammet av storvokste trær og som har gravplassanlegg av god arkitektonisk kvalitet.	Middels til stor	På samme måte som sporutvidelse og standardheving på banegeometrien medfører rivning av en rekke hus langs Nedre Gokstadvlei øst for Sandefjord stasjon, får disse tiltakene samme effekter også vest for stasjonen. Betydelige deler av villabebyggelsen mellom Sandefjordsveien og Bugårdsbakken blir revet for å gi plass til det nye sporet. Videre planlegges det ny tverrforbindelse i bru over sporet ved Leikvollveien og Skiringssalveien. Også dette tiltaket medfører rivning av flere hus, men Skiringssalveien som gateløp opprettholdes, og bebyggelsen langs denne vegen sør for Leikvollgata vil bestå, i motsetning til i Torp Vest-korridoren. Inngrepene er dramatiske for den lokale strøkskarakteren og bybildet i den tradisjonelle villabyen i overgangssonen mellom Sandefjord sentrum og de landlige strøkene rundt. Helhetlige strukturer i dagens bybilde går tapt, og gjenstående husrekker ut mot Skiringssalveien får litt karakter av kulisser. Inngrepene blir riktignok ikke synlige over store avstander, men Sandefjord som villaby mister noe av sin identitet.	Stor negativ ---
7.2 Peder Bogens gate	Et belte med småindustri og næringsbygg mellom Vestfoldbanen og boligbebyggelsen ved Bugården. Til dels rotete og litt loslitt preg.	Liten	Dette delområdet berøres ikke av sporutvidelser og ny trasé ettersom de nye tiltakene skjer sør og øst for eksisterende spor på denne strekningen. For delområdet medfører dette at jernbaneanlegget faktisk blir liggende lengre unna enn i dag.	Ubetydelig til liten positiv 0/+

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
7.3 Hauan-åsen	Blandet småhusbebyggelse på åskam som danner et skille mellom bysentrum og bynært kulturlandskap. Vanlig forekommende halvurbant boligområde.	Middels	Sporutvidelser og standardhevinger av jernbanen, samt rivning av hus ved Ekeberg og ny vegbru ved Leikvollgata, vil bare få begrenset fjernvirkning fra det vestligste kolledraget i delområdet.	Ubetydelig konsekvens 0
7.4 Sandefjord VGS	Landets største videregående skole, med kompakt bygningsmasse uten spesielle arkitektoniske kvaliteter. Grå flater dominerer.	Liten til middels	Den største forskjellen for dette delområdet sammenlignet med Torp vest-korridoren er at det ikke blir anlagt ny stasjon inntil skolekvartalet, og dermed heller ikke samme forventede utvikling i retning av sentralitet. Riktignok er det bare to spor forbi skolen i Gokstadalternativet (mot fire i Torp Vest-korridoren), men inngrepsomfanget sett fra dette delområdet blir ikke særlig forskjellig. På motsatt side av sporet vil mer av bebyggelsen langs Skiringssalveien bestå enn i Torp Vest-korridoren. Situasjonen vil i det store og hele ikke bli veldig forskjellig fra i dag, med unntak av den planlagte nye tverrforbindelsen fra skoleområdet til Leikvollgata.	Liten negativ -
7.5 Virikdammen	En viktig grønn lunge i overgangen mellom byen og kulturlandskapet i sør. Omfatter Sandefjord kolonihage og i nær tilknytning et grønt kolledrag der det er tilrettelagt for friluftaktiviteter. Virikdammen ligger i sør. Skogholtet rundt danner skille og en visuell buffer mellom bybebyggelsen, kolonihagen og jordbrukslandskapet ved Virik.	Middels til stor	Sporutvidelser medfører inngrep langs hele ytterkanten av Sandefjord kolonihage, og noen boder i kolonihagen vil kunne bli berørt. Inngrepene er noe større enn i de øvrige korridorene da det ikke er prosjektert støttemur langs noen del av skråningen mot kolonihagen. Det blir også noen terrengskjæringer i randsonen av skogområdet i søndre del, men mesteparten av området forblir intakt.	Liten til middels negativ -/-

5.3.5.2 Samlet konsekvens Gokstadkorridoren

Siden Gokstadkorridoren så å si i sin helhet skjer som en utvidelse av eksisterende spor, skulle man kanskje forvente at inngrepene som følge av det nye jernbaneanlegget blir små. Imidlertid ligger dagens infrastruktur og bebyggelse så tett innpå sporet at inngrepene blir omfattende, med de konsekvenser dette vil få for Sandefjords bybilde.

I det åpne kulturlandskapet både nord og sør for Sandefjord by får korridorutvidelser og traséomlegginger gjennomgående små inngrepskonsekvenser, selv om et oppgradert jernbaneanlegg med nye kjøreledninger kan bli et mer markant blikkfang enn dagens jernbane. Ved Gokstadhaugen danner en stor skjæring i en åsside nord for dette nasjonalt ikoniske stedet et sterkt uønsket terrenginngrep.

Inn mot og ut fra Sandefjord stasjon blir inngrepene store, både i tilknytning til selve jernbanetraseen og til vegomleggingene i kjølvannet av dette. Det blir omfattende rivninger av bebyggelse ved Vollan, langs Nedre Gokstadvei og ved Ekeberg gravlund og Skiringssalveien – dog i sistnevnte tilfelle noe mindre omfattende enn i Torp vest-korridoren.

En hevet stasjonsløsning på Sandefjord stasjon vil kunne bli en visuell barriere, men også gi en funksjonell passasje som ikke er der i dag. Hvis stasjonen utføres med høy arkitektonisk kvalitet og parkeringsarealene på nordsiden av stasjonen fjernes, kan boligområdene nord for stasjonen både få bedre fysisk forbindelse til byen, og mer intimitet i form av mindre trafikkbelastning. Dersom det blir krav om å flombelyse stasjonsområdet, vurderes det som en negativ faktor.

Det viste sporet i Gokstadkorridoren medfører såpass store inngrep både i kulturlandskap og bybilde uten at anlegget tilfører omgivelsene så mye merverdi, at omfanget vurderes som stort negativt, og tilsvarende for samlede konsekvenser.

5.3.6 Vurdering av andre traseer innenfor Gokstadkorridoren

Korridoren er sammenfallende med Unnebergkorridoren fram til Stavnum. Videre sørover vil en trasé tett på dagens spor utløse minst inngrep og oppdeling av kulturlandskapet. Forskyving i begge retninger kan medføre at flere gårdstun blir berørt. Ved From vil en østligere trasé gi negativ virkning med stort inngrep i en markert ås med synlige gravhauger og et flott bestand med store eiker. Ved Gokstadhaugen er det en premiss at sporet ikke kan forskyves østover. Gjennom tettbebyggelsen inn mot Sandefjord vil det uavhengig av side i korridoren utløses inngrep som gir visuelle endringer med mulige negative konsekvenser for bystruktur og bybilde. Ved Orelund gravlund vil en forskyving mot sør være positivt for å hindre inngrep i gravplassen og tilsvarende svært negativt med trasé i korridorens nordre del. Det samme gjelder ved Sandar kirkegård hvor forskyving mot sør må unngås. I områdene vest for Sandefjordveien er det tett bebyggelse i hele korridorens bredde og traseer i dagen vil uansett utløse negativt omfang. I den søndre del av korridoren følges dagens spor. Mot vest vil en forskjøvet trasé gi inngrep skolebygningene på Sandefjord videregående skole, mens det i korridorens østre del vil være stor konflikt med tettbygde boligområder og Ekeberg gravlund som er et verdifullt landskapselement.

5.3.7 Forslag til avbøtende eller kompenserende tiltak Gokstadkorridoren

- For strekningen Stokke – Stavnum, se Unnebergkorridoren.
- Ved bygging av ny Torp stasjon er det viktig i størst mulig grad å ta vare på den eksisterende stasjonsbygningen og miljøet rundt denne for å opprettholde stedets kulturhistoriske visuelle kvaliteter.
- Et viktig tiltak er å minimere den eksponerte skjæringsbakveggen langs nytt dobbeltspor og omlagt fv. 270 Råstadveien i Kråkås, og som kan bli et negativt blikkfang sett fra Gokstadhaugen.
- Dersom man er villig til å fravike normalkravene for vegradius for den omlagte fv. 270 gjennom dagens veg Vollane, vil vesentlig færre boliger bli berørt, og grendemiljøet i det store og hele kunne opprettholdes.
- Mer omfattende bruk av støttemurer langs de utvidede sporområdene ved Nybo og Orelund gravlunder vil også være viktige avbøtende tiltak.
- En alternativ tverrforbindelse som fører Bugårdsbakken under sporene i stedet for å anlegge ny bru over sporene ved Leikvollgata vil sikre en intakt kvartalsstruktur mellom Skiringssalveien og Ekeberg gravlund, og bidra til å opprettholde mer av dagens bybilde og strøkskarakter.
- Det bør brukes støttemur langs hele Sandefjord kolonihage for å minimere inngrepene i kolonihagen.
- For omlegging av Skiringssalveien, se Torp vest-korridoren.
- Det må sikres høy arkitektonisk kvalitet på ny stasjon og omgivelsene

5.4 Sammenstilling Stokke – Virik

Alle korridorene mellom Stokke og Virik medfører store inngrep i Sandefjord by.

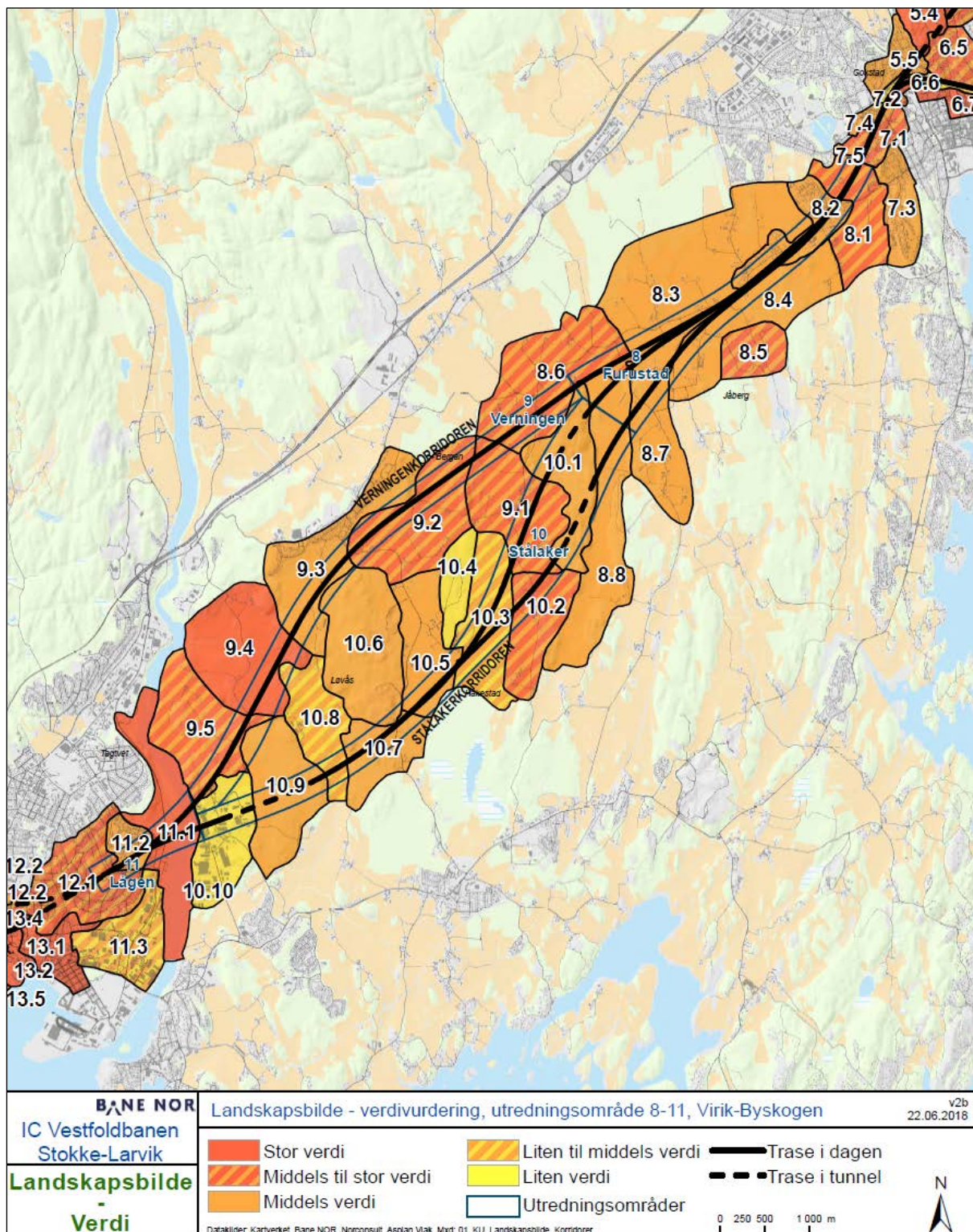
Torp vest-korridoren med alternativet via Storås er rangert som nummer 1. Den viktigste begrunnelsen er at dette alternativet har størst andel tunnel på strekningen mellom Stokke og Virik og at kryssing av Unnebergdalen skjer på en mer skånsom måte enn i alternativet Torp vest. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.

Unnebergkorridoren og Torp vest-korridoren er begge rangert som nummer 2 fordi traseene mellom Stokke og Drakeåsen vurderes som likeverdige med henblikk på virkninger for landskapsbildet. De negative konsekvensene ved kryssing av kulturlandskapet i Unnebergdalen er vesentlig større enn i alternativet Torp vest via Storås. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.

Gokstadkorridoren er rangert som nummer 4 til tross for at korridoren følger dagens jernbanespor. Korridoren går i dagstrekning helt fram til Virik og medfører en mer omfattende visuell barriere enn øvrige korridorer som har større andel tunnel. Det gjøres store inngrep i bebyggelsen på en lang strekning i Sandefjord. Dette vil bidra til å bryte opp eksisterende bebyggelsesstrukturer og halvurbane bylandskap på en slik måte at vesentlige visuelle verdier knyttet til bystrukturen går tapt.

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Kommentar		Range-ring
Torp vest-korridoren	Torp vest	Middels negativ konsekvens (--)	<p>Torp vest-korridoren har en god forankring i kulturlandskapet den går gjennom. Gjennom mesteparten av Sandefjord by går korridoren i tunnel, også gjennom utsiktspunktet Mokollen, men det blir noen lokale inngrep ved etablering av betongtunnel ved Breidablikk.</p> <p>De store inngrepene er konsentrert til strekningen der traseen kommer ut i dagen i Sandefjord by vest for Mokollen, og derfra i områdene rundt ny stasjon ved Sandefjord videregående skole. Her blir inngrepene og barrierevirkningene omfattende.</p> <p>Etablering av ny Sandefjord stasjon såpass langt utenfor dagens bysentrum må forventes å medføre betydelige endringer i byens struktur og bybilde over tid. Det kan gi både positive og negative virkninger.</p> <p>Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.</p>	Middels negativ konsekvens (--)	2
	Torp vest-via Storås	Liten til middels negativ -/--	<p>På strekningen Torp stasjon til Breidablikk er dette et mer skånsomt alternativ. Storåsen skånes for store varige inngrep, og daldraget ved Unneberg krysses på en mer anonym måte. Bortsett fra det, er forskjellene små mellom dette og alternativ Torp vest. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.</p>	Liten til middels negativ -/--	1
Unneberg-korridoren		Middels negativ konsekvens (--)	<p>Unnebergkorridoren sammenfaller med Gokstadkorridoren i nord, og med Torp vest-korridoren i sør. Bare mellom Råstad – Drakeåsen går Unnebergkorridoren i egen trasé. Som hovedgrep har dette alternativet mest til felles med Torp vest-korridoren, og samlet sett vurderes konsekvensene som likeverdige. Positiv virkning av fjerning av dagens jernbaneanlegg over Gokstad er vektlagt.</p>	Middels negativ konsekvens (--)	2
Gokstad-korridoren		Middels til stor negativ konsekvens (--/---)	<p>Siden Gokstadkorridoren nesten i sin helhet er en utvidelse av eksisterende spor, kunne man forvente at inngrepene i det nye jernbaneanlegget blir små. Imidlertid ligger dagens infrastruktur og bebyggelse så tett på sporet at inngrepene blir omfattende.</p> <p>I det åpne kulturlandskapet både nord for Sandefjord by får korridorutvidelser og traséomlegginger begrensede inngrepskonsekvenser. Ved Gokstadhaugen danner imidlertid en stor skjæring i en åsside nord for dette nasjonalt ikoniske stedet et uønsket terrenginngrep.</p> <p>Inn mot og ut fra Sandefjord stasjon blir inngrepene store, både i tilknytning til selve jernbanetraseen og til vegomleggingene i kjølvannet av dette. Det blir trolig omfattende inngrep i bebyggelsen mellom Gokstad og Virik. En hevet stasjonsløsning på Sandefjord stasjon vil kunne bli en visuell barriere, men også gi en funksjonell passasje som ikke er der i dag.</p>	Middels til stor negativ konsekvens (--/---)	4

6 VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING VIRIK – BYSKOGEN



Figur 6-1 Verdikart Virik-Byskogen med utredningsområdene 8-11

6.1 Verningenkorridoren

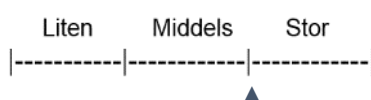
6.1.1 Utredningsområde 8 Furustad

6.1.1.1 Delområde 8.1 Virik

Verdivurdering

Virik er et av Sandefjords gjenværende bynære landbruksområder, og slik sett av stor verdi. Tradisjonelle gårdstun ved Virik-gårdene, og et relativt trivielt skolebygg i enkel funksstil ved Virik skole.

Delområdet utgjør en viktig del av det bynære kulturlandskapet i Sandefjord. Middels til stor verdi.



Figur 6-2: Det bynære kulturlandskapet i Virik. Deler av delområde 12.3 Hauanåsen skimtes i bakgrunnen.

Omfang og konsekvens

Jernbanetraseen gjennom Virik vil sammenlignet med dagens jernbane bli liggende med en liten sideveis forskyvning og sporutvidelse vestover. Banen vil gjennomgående ligge omtrent på terreng eller på lav fylling, slik dagens spor gjør. Anlegget vil bli noe mer visuelt iøynefallende med større anleggsbredde og mer markante kjøreledninger. På grunn av det åpne landskapet vil dette være en del eksponert. Ettersom ny jernbane har en noe vestligere traséføring enn dagens spor, vil dette legge beslag på noe dyrka mark på Vestre Virik, men hoveddelen av jordveien vil fortsatt forbli intakt. Det kan bli liggende en stripe av brakkmark mellom jernbanen og Skiringssalveien som blir for liten til å utnytte til utbygging eller jordbruksformål.

Omfanget vurderes samlet som lite negativt.





Figur 6-3: Nytt spor ved Virik skjer som en utvidelse og forskyvning av jernbanen mot vest. En ny overgangsbru etableres der småhusbebyggelsen langs Skiringssalveien grenser mot jordbrukslandskapet. Fra prosjektets arbeidsmodell sett i retning Larvik.

Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir i dette tilfellet **liten negativ konsekvens (-)**.

6.1.1.2 Delområde 8.2 Kjellberg

Verdivurdering

Delområdet er en satellitt av småhusbebyggelse utenfor Sandefjord by, omkranset av jordbrukslandskapet. Delområdet omfatter i tillegg til Geminifeltet vest for jernbanen også den spredte boligbebyggelsen langs fv.160 mot Furustad østre samt Skiringssal folkehøgskole. Jernbanen deler området markant i to. Det forbindes med en planovergang ved Geminifeltet, og en smal undergang på Furustadveien. Bebyggelsen har ikke kvaliteter som skiller seg ut fra typiske boligfelter og grendelag i spredtbygde strøk eller utkant av by. Folkehøgskolen ligger i et hyggelig grøntområde, men utgjør ikke noe markant blikkfang eller innslag i det overordnede landskapsbildet.

Verdien for landskapsbilde vurderes som middels.



Omfang og konsekvens

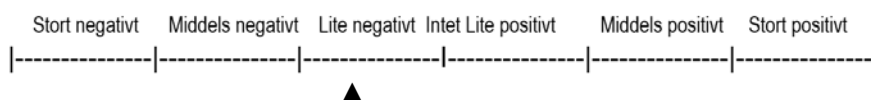
Ny trasé vil gjennomgående ligge noe dypere i terrenget enn dagens spor, med skjæringer både mot Skiringssalveien og mot jordbruksarealene på vestsiden. På mange måter gir det jernbanen en god visuell forankring i landskapet. Selv om traseen følger en noe vestligere korridor enn dagens jernbanespor vil ikke inngrepene oppfattes som dramatisk forskjellig fra i dag.

Traséforskyvningen vil kunne berøre noen boliger lengst sørøst i Geminifeltet, der det også blir behov for å legge om en lokalveg i byggefeltet.

Det blir ny fotgjengerundergang under jernbanen ved Kjellberg som erstatning for dagens planovergang, og ny kjøreatkomst til Geminifeltet fra Krokemoveien. Denne kjøreatkomsten vil medføre en moderat oppstyking av jordbrukslandskapet på Vestre Virik.

Nåværende smale undergang på fv. 160 ved Furustad blir også lagt om, med en mer tidsmessig løsning. Dette vurderes som et positivt tiltak.

For landskap og visuelt inntrykk er omfanget av inngrep i det store og hele små, selv om det er noe uheldig at bebyggelsesstrukturen på Geminifeltet og atkomst til dette blir berørt av nye inngrep. Omfanget vurderes alt i alt som lite negativt for landskapsbildet.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.1.1.3 Delområde 8.3 Furustad

Verdivurdering

Furustad danner det nordøstligste hjørnet av det typiske Tjøllinglandskapet, selv om det administrativt ligger i Sandefjord kommune: Relativt flatlendte eller slakt kuperte jorder i en blandet teigstruktur, avgrenset inn mot skogholt i nord. Enkelte mindre innslag av vakkert kulturlandskap, spesielt ved et tun vest for Furustad. Området er en del skjemet av kraftledningene som mates inn mot koblingsstasjonen ved Stangeby lengst sørvest i delområdet.



Figur 6-4: Vakkert gårdstun vest for Furustad.

Mesteparten av delområdet er vurdert som typisk kulturlandskap for regionen, uten spesielle særtrekk, og delvis forringet av tekniske inngrep og planeringer i landskapet, men også med noen innslag av vakre landskapspartier. Delområde 8.3 vurderes alt i alt å ha middels verdi.



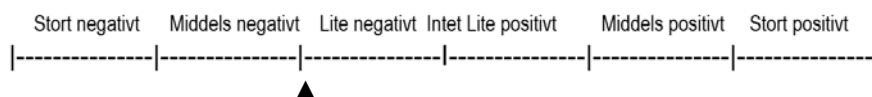
Omfang og konsekvens

Den nye traseen går på bru forbi Furustad barnehage og videre en kort strekning over på fylling før den går mer eller mindre på terreng fram til Stange, der traseen vil gå i en moderat dyp tosidig skjæring forbi gården. Fram mot Skallebergveien går traseen i lav skjæring. Med noen viktige unntak vurderes landskapsinngrepene av selve jernbanetraseen som moderate. Mest uheldig er at den flotte trekket som sees på Figur 6-4 blir berørt, selv om selve tunet forblir intakt. På gården Stange

medfører traseen rivning av en eller flere bygninger, og både denne gården og Store Førstad kan bli ytterligere berørt av inngrep i anleggsperioden.

Omlegging av fv. 160 og ny kryssing under jernbanen ved Furustad barnehage innebærer en del lokale inngrep.

Omfanget vurderes alt i alt som lite til middels negativt for landskapsbildet.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

6.1.1.4 Delområde 8.4 Marum

Verdivurdering

På mange måter en forlengelse av kulturlandskapet i forrige delområde, men skilt fra denne av dagens jernbanespor. Til forskjell fra foregående delområde en mer markant helningsgradient, i dette området mot nord og vest. Delområdet er også mindre preget av kraftledninger enn foregående. Landskapet er preget av store, åpne strukturer, men med enkelte fine tun og ryggdekning mot skog langs Furustadlia.

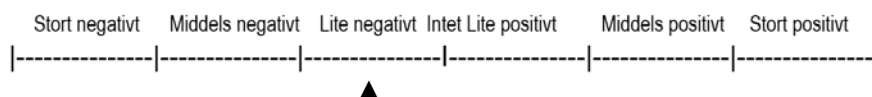
Alt i alt et vanlig og representativt kulturlandskap for regionen. Delområde 8.4 vurderes med det å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Delområdet blir i lite omfang berørt av andre inngrep enn omleggingene av lokalvegssystemet. Rivning av eksisterende jernbanebru ved Bærløkka og ny passasje under banen ved Furustad barnehage samt ny kort vegforbindelse mellom Bærløkka og Jåbergveien medfører inngrep som i en større sammenheng er ubetydelige. Fjernvirkningen av et oppgradert dobbeltspor med lav bru ved Furustad og kraftigere dimensjonerte kjøreledninger, gjør at jernbanen blir et noe mer markant innslag i omgivelsene sett fra landskapet i delområde Marum, som gjennomgående heller mot vest og sør.

Omfanget vurderes som lite negativt.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.1.1.5 Delområde 8.5 Sandefjord golfbane

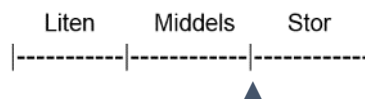
Beskrivelse

Atkomsten til og nordre del av Sandefjord golfbane utgjør den sentrale delen av dette delområdet, som også delvis er omrammet av og delvis omfatter skogkledde lave åsdrag rundt golfanlegget. Området er fint opparbeidet med åpne gressflater, dammer og trær. Området tilbyr flere måter å oppleve natur og landskap i byens nære områder gjennom golfanlegget samt turveger og stinett.



Figur 6-5: Sandefjord golfbane Foto: Visit Sandefjord

Verdien for landskapsbilde vurderes som middels til stor.



Omfang og konsekvens

Jernbanetraseen vil knapt bli synlig fra noen del av dette delområdet, og det som eventuelt vil bli eksponert mot dette delområdet representerer så lite inngrepsomfang at det ikke gir grunnlag for å karakterisere det som merkbare endringer i landskapet.

Omfanget vurderes som intet.



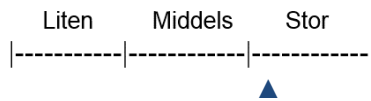
Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

6.1.1.6 Delområde 8.6 Himberg Auby

Verdivurdering

Himberg - Auby ligger i den nordligste delen av kulturlandskapet i Tjølling vest for kommunegrensen mellom Sandefjord og Larvik. Mot nordvest grenser området opp mot raet. Området er preget av en slak, gjennomgående dalgang, avgrenset av det slake kolledraget rundt Himbergskogen i sør og øst, og den skrånende dalsiden opp mot raet i nord og vest. Området er ikke preget av bakkeplanering som enkelte andre deler av kulturlandskapet i Tjølling. Skalaen er middels og intim, og speiler det opprinnelige kulturlandskapet i Tjølling, med mindre bruk og tradisjonell gårdsbebyggelse uten større tekniske inngrep.

Vakkert og representativt landskap for det tradisjonelle kulturlandskapet i Tjølling. Området er vurdert til å ha middels til stor verdi.



Figur 6-6: Landskapet ved Himberg og Auby har et fint relieff, klare romdannelser og en intim skala som er representativ for det tradisjonelle kulturlandskapet i Tjølling.

Omfang og konsekvens

Traseen har god landskapstilpasning på strekningen Skallebergveien – Ramsås, der den delvis går i lav bru over et lokalt bekkedrag. Skallebergveien legges om med ny veg i kulvert under sporet, uten at det medfører dramatiske landskapsinngrep til tross for at den går i en til dels dyp skjæring.

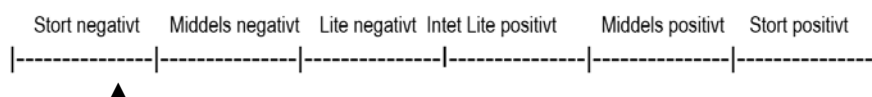


Figur 6-7 Traseé fra Auby mot Himberg med nytt dobbeltspor og servicespor der sporet krysser Himbergveien som føres i bru over. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik til høyre.

På strekningen Auby – Himberg vurderes traséinngrepet som mer negativt. Begge disse tunene og grendeklyngene er nøkkelpunkter av den tradisjonelle og intakte kulturlandskapsstrukturen som preger dette delområdet. Ved Auby går traseen riktignok relativt anonymt forbi tunet ettersom den går i dyp bergskjæring, men den høye skjæringsbakveggen i Ramsås sett nordfra blir et skjemmende inngrep sett fra store deler av tilgrensende kulturlandskap.

Ved Himberg vil traseen kunne gå svært tett på grendebelyggelsen og på et sentralt punkt bryte opp et intakt landskapsbilde som er et av få gjenværende stedsmiljøer som på en autentisk måte speiler de tradisjonelle sammenhengene mellom kulturlandskap, småskala ferdselsårer, bebyggelse og de skogkledd åsdragene rundt. Inngrepsomfanget øker også fordi det er planlagt et servicespor forbi Himberg, som vil øke korridorbredden ytterligere enn det rene dobbeltsporet. Omlegging av Himbergveien i bru over sporområdet vurderes også å representere et ikke ubetydelig negativt inngrepsomfang.

Videre sørvestover går traseen over jordene og splitter opp kulturlandskapet ytterligere. Omfanget vurderes som stort negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---)**.

6.1.1.7 Delområde 10.1 Ramsås

Verdivurdering

En skogkledd nord-sørgående åsrygg som danner skillet mellom et østre og et vestre daldrag i nordre del av kulturlandskapet i Tjølling. Åsryggen danner en viktig silhuett som bryter opp landskapet, spesielt sett fra nordøst. Den bidrar også til å ramme inn Himbergområdet i nordvest, og Berger, Lund og Lingum i vest og sør. Selve åsen er relativt triviell og typisk for skogkledd østnorsk åslandskap. Området er noe skjemmet av en gjennomgående kraftledning. På den annen side er dette et av få åsdrag i Tjølling som på sikt kan bli stående relativt uberørt ettersom mange andre åsene i nærheten er pekt på som arealressurser for utvinning av larvikitt og avsatt som hensynssoner i kommuneplanens arealdel.



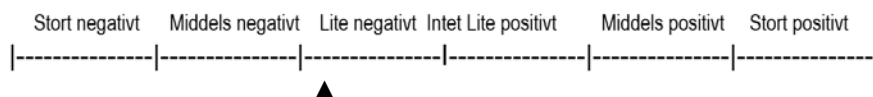
Figur 6-8 Fra toppen av Ramsås

Et vanlig østnorsk skogkledd åslandskap. Området er vurdert til å ha **middels** verdi.



Omfang og konsekvens

Den nordre snippen av Ramsås er i Verningenkorridoren gjennomskåret av en dyp tosidig bergskjæring. Fjernvirkningen av denne er omtalt i avnitt 6.1.1.6. Siden dette åsdraget på lang sikt kan få økt betydning som gjenværende lite inngrepspåvirket landskapselement av denne typen i Tjølling, har inngrepene i Ramsås potensielt et negativt omfang. Imidlertid tillegges ikke denne faktoren så stor betydning i Verningenkorridoren ettersom inngrepene skjer helt perifert lengst nord i åsformasjonen. Omfanget vurderes som lite til middels negativt siden inngrepet dessuten er så konsentrert og med begrenset innsyn utover til den høyeste søndre bakveggen i skjæringen.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

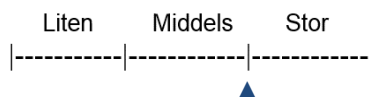
6.1.2 Utredningsområde 9 Verningen

6.1.2.1 Delområde 9.1 Lund-Lingum

Verdivurdering

Lund-Lingum er et veldig typisk og representativt kulturlandskap i Tjølling, bestående av en veksling mellom slake dalganger og flatere jorder, og omrammet av skogkledde åsdrag, og der gårdsbebyggelsen ligger langsmed eller nær lokalvegene som snor seg gjennom landskapet. Typisk og stedvis fin gårdsbebyggelse i tilknytning til tunene. Et hyggelig og intimt grendelag ved Berger. Noe kanaliseringstiltak skjemmer Yttersøbekken i vestre del av området.

En typisk representant for kulturlandskapet i Tjølling, med veksling mellom flate jorder og slake dalganger. Området er vurdert til å ha **middels til stor** verdi.



Omfang og konsekvens

Delområdet blir bare perifert berørt i det nordvestre hjørnet der traseen på mesteparten av strekningen går i lav bru over et jorde. Kjøreledningene vil sammen med brua i all hovedsak være de synlige delene av anlegget sett på avstand, men det er lite innsyn fra områder der folk ferdes. Omfanget vurderes som lite negativt.



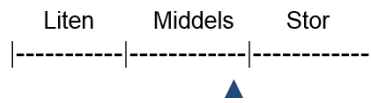
Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.1.2.2 Delområde 9.2 Breivei

Verdivurdering

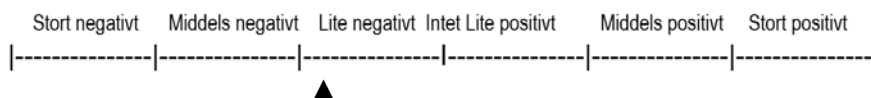
Et annet typisk eksempel på kulturlandskap i Tjølling. Landskapsform og verdier har slektskap med landskapet rundt Lund og Lingum, og vurderes på linje med dette delområdet. I nord er området i all hovedsak dekket av skog (Lindhjemskogen og Brekkås). Ved Håkestadveien i nord er det et blikk opp mot den bebygde rakanten ved Verningen.

Området er vurdert til å ha **middels til stor** verdi.



Omfang og konsekvens

Traseen går i veksling mellom skog og åkerlandskap gjennom nordre del av delområdet. Gjennom de skogkledde åsdragene ved Kålgaråsen, Brekkås og Breivei går traseen i bergskjæring, og ellers dels på fylling, dels gjennom løsmasseskjæringer i de åpnere partiene. Mesteparten av traseen ligger relativt anonymt og tilbaketrukket i omgivelsene, med begrenset innsyn. Ved Breivei er det planlagt omlegging av Håkestadveien, som er hovedforbindelsen mellom Verningen og nordre Tjølling. Jernbanen krysses i bru, og det anlegges en vegatkomst til et lokalt friluftsområde ved Breivei. Omfanget vurderes alt i alt som lite til middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **lite til middels negativ konsekvens (-/-)**.

6.1.2.3 Delområde 9.3 Verningen

Verdivurdering

Tettstedet Verningen langs Gamle Ravei utgjør hoveddelen av delområdet i nord. Tettstedet har normale stedskvaliteter som ikke skiller seg vesentlig ut fra tilsvarende østnorske tettsteder og større bygdelag. Det som kanskje gir Verningen litt særpreg er at det ligger såpass avsondret fra annen infrastruktur og tettbebyggelse som følge av at hovedvegssystemet i sin tid ble lagt lengre nord, og gjennom at stedet ligger på rakanten og er omkranset av skog og åser.

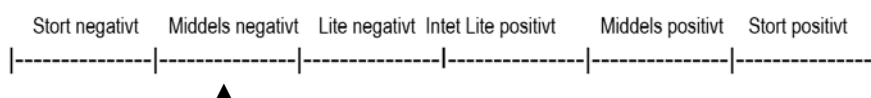
Sentralt i søndre del av delområdet ligger gården Ødegården, et vakkert gårdstun som er omgitt av skogkledde åser.

Området er vurdert til å ha **middels** verdi.



Omfang og konsekvens

Traseen går overveiende gjennom skog og for det meste tilnærmet på terreng eller i bergskjæring fram til Ødegården. Derfra spenner traseen i en kort bru over en dalgang før den går i ny bergskjæring fram mot Rauan. Skuggedalsveien legges om fra den nordre Ødegården og går parallelt på nordsiden av sporet fram til en kryssing under den nevnte brua. Ved Ødegården blir det en markant skjæringsbakvegg i åsen på østsiden av traseen, men generelt ligger traseen relativt tilbaketrukket i omgivelsene. Traseen, slik den er vist i planforslaget, vil også kunne berøre tun ved Ødegårdene. Omfanget vurderes på denne bakgrunn samlet sett til middels negativt.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

6.1.2.4 Delområde 9.4 Roligheten - Rauan

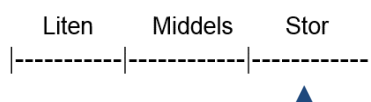
Verdivurdering

Dette delområdet er blinket ut som nasjonalt prioritert kulturlandskap. Kulturlandskapet Roligheten - Rauan skiller seg ut fra områdene lengre øst ved at de har en mer småkupert topografi, og tydelige romdannelser. Gravrøyser og andre kulturhistoriske innslag gir landskapet historisk dybde, uten at disse er visuelt veldig framtrædende for ikke trene observatører. Dette delområdet har betydelige kvaliteter, men er ikke egentlig et typisk/representativt kulturlandskap for Tjølling, som gjennomgående har en åpnere og mer storskala landskapsform. Deler av landskapet er vakkert, med bølgende åkre og vel ivarettatte randsoner og bekkedrag som gir landskapet en distinkt karakter. Verdiene er høyere rundt Roligheten i nord enn rundt Rauan i sør.



Figur 6-9: Utsyn over kulturlandskap sett fra Roligheten

Et prioritert kulturlandskap med fine romdannelser og småskala landskap. Selv om området ikke er typisk for kulturlandskapet i Tjølling, har det utvilsomt kvaliteter som kvalifiserer det til å ha stor verdi.



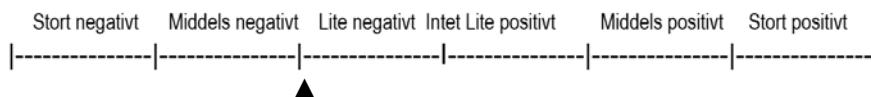
Omfang og konsekvens

Traseen medfører betydelige inngrep i ytterkanten av kulturlandskapet i delområdet. Mest framtrædende blir den 400 meter lange jernbanebrua øst for Rauan, selv om den bare sees fra deler av området rundt. Videre vestover går traseen i en dyp skjæring mellom Kjerneberget og Kjelleråsen og krysser under Rauanveien, som legges over skjæringen i bru på dagens nivå. Vegen til Gjelstad legges om på nordsiden av skjæringen og følger kanten av denne inn i tilgrensende delområde.



Figur 6-10 Trasé i ytterkanten av det åpne kulturlandskapet ved Rauan. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik til høyre.

Der traseen ligger i dyp skjæring ser man ikke mye av jernbaneanlegget bortsett fra på nært hold, og kjøreledningene ligger skjult nede i skjæringen. Ved å etablere støttemurer langs skjæringsveggene blir terrenginngrepene konsentrert til en smal korridor. Omfanget vurderes derfor som lite til middels negativt.



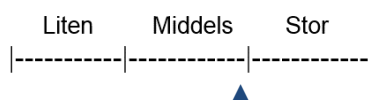
Stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

6.1.2.5 Delområde 9.5 Gjelstad

Verdivurdering

Det kupert landskapet rundt Gjelstad danner overgangen mellom foregående delområde ved Roligheten og elvelandskapet langs Lågen. Det oppleves som et harmonisk og tiltalende kulturlandskap der jordbruksarealene har innslag av åkerholmer og er omrammet av skogkledde koller og åser. Fra gården Gjelstad er det utsikt over Lågen til den østre yttersonen av bylandskapet i Larvik. Et variert kulturlandskap i veksling mellom jordbruksarealer og skog, og grensende mot Lågen.

Området er vurdert til å ha **middels til stor** verdi.





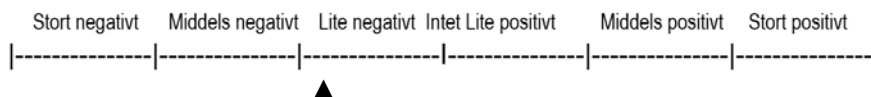
Figur 6-11: Kulturlandskapet på Gjelstad utgjør den nordvestre avgrensingen av Tjølling ned mot Lågen

Omfang og konsekvens

Som nevnt i foregående avsnitt legges vegen til Gjelstad om langs nordsiden av bergskjæringen gjennom åsdraget i Kjernebergets forlengelse. Her blir det betydelige skjæringsinngrep, både med bergskjæringer i den dype delen av traseen, og løsmasseskjæringer på toppen av denne. Inngrepene er omfattende. På den annen side skjermes inngrepene fra mange kanter av åser og skogen som ligger rundt. Sett fra den nye brua over sporet ved Rauanveien får man imidlertid et åpent innsyn til de omfattende skjæringene.

Rett nord for Hegdal går traseen i en kort tunnel gjennom en kolle før den spenner på bru over Lågen. Brukryssingen over Lågen berører for så vidt dette delområdet, men er behandlet under delområde 11.1 Lågen ettersom brukryssingen fra mesteparten av Gjelstadorrådet ikke er synlig.

Fordi de store skjæringsinngrepene stort sett ikke vil bli synlige ved Gjelstad bortsett fra i de helt nære omgivelsene, og oppsplittingsvirkningen på kulturlandskapet er beskjeden, er omfanget vurdert til lite til middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (-)**.

6.1.3 Utredningsområde 11 Lågen

6.1.3.1 Delområde 11.1 Lågen

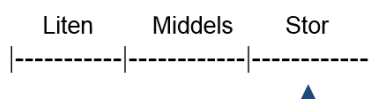
Verdivurdering

Numedalslågen er Norges tredje lengste elv. Den stilleflytende og vannrike nedre delen av Lågen er av regionens viktigste landskapselementer, og er med på å danne et markant skille mellom det kulturlandskapspregede og svakt bølgende landskapet i Tjølling, og den mer eller mindre tettbygde og kuperte Larvik by. Spesielt høyre bredd fra Yttersø og nordover til Orøya har overveiende intakte og naturdominerte elvebredder. I sør ligger den verneverdige Yttersø gård, som er et avgrenset innslag i landskapet som er vurdert å ha stor verdi.



Figur 6-12: Lågen

Området er vurdert å ha stor verdi.



Omfang og konsekvens

Det dominerende tekniske inngrepet og blikkfanget i dette delområdet blir den nye jernbanebrua over Lågen. På vestsiden av elva blir dette et stort inngrep i et elvelandskap som i dag er preget av grøntdrag og natur, spesielt på Orøya som ligger som en stor øyholme i vassdraget.

Det vil først og fremst være fritidsbrukerne av elva og elvekantene som blir visuelt berørt av en dominerende brukonstruksjon tett på. Elveveien langs Lågen passerer innunder brua. For de øvrige omgivelsene, både fra bebyggelsen og langs Elveveien, vil skogen rundt skjerme for mye av innsynet bortsett fra under krysningspunktet over veggen, men brua er såpass høy at det stedvis antakelig vil bli synlig over tresjiktet.

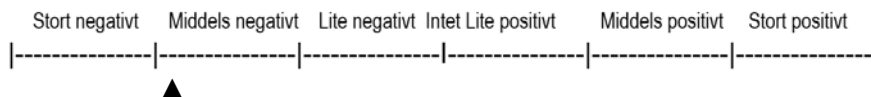


Figur 6-13 Bru over Lågen i Verningenkorridoren. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik til venstre.

Bruer er ikke nødvendigvis bare negative og skjemmende tekniske inngrep, men det er litt uheldig at denne brua krysser elvelandskapet på et av de begrensede sammenhengende partiene som har stor betydning som naturinnslag og bynær grønnstruktur.

Påhugget for ny bergtunnel ovenfor Elveveien har en anonym og tilbaketrukket beliggenhet. Atkomsten for rømningsvei til påhugget går imidlertid i en dyp tosidig skjæring nær tunnelen. Helt lokalt er dette et ganske stort inngrep, men innsynet til området er begrenset.

Alt i alt er omfanget vurdert til middels til stort negativt.



Stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---)**.

6.1.3.2 Delområde 11.2 Yttersølia

Verdivurdering

Denne østligste fliken av byplatået skiller seg ut fra villabyen rundt med overveiende lavblokkbebyggelse og rekkehus, samt innslag av institusjonsbygg (Yttersølia sykehjem). Området har mindre tomter og mindre grøntareal pr. boenhet enn den tilgrensende villabyen. Det er et typisk eksempel på hvordan mange norske mellomstore byer driver foretting, og skiller seg i det store og hele ikke ut med spesielle særpreg eller kvaliteter.

Området er vurdert å ha **middels** verdi.



Omfang og konsekvens

Jernbaneanlegget er i praksis ikke synlig fra Yttersølia da det er skjermet av vegetasjon og terrengformer. Intet omfang.



Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

6.1.3.3 Delområde 11.3 Yttersø

Verdivurdering

Dette delområdet utgjør den bebygde delen av elvesletten vest for Lågen mellom Tjøllingveien og Yttersølia, og kunne for så vidt vært delt inn i flere ulike underdelområder: Åsranden mellom elva og byen i nord og vest, «industriprærien» inntil hovedfartsårene Tjøllingveien, fv. 303 og rv. 40 i sør og øst, og «idrett- og kultursonen» rundt Thor Heyerdahl Videregående skole, Boligmappa Arena og Fram stadion i sør og vest. For enkelthets skyld er området likevel slått sammen til ett for å unngå for sterk fragmentering.

Mesteparten av bebyggelse og bystruktur er ytterst triviell, og til dels rotete. Åsranden i vest bidrar riktignok til å avgrense og strukturere området, men evner likevel i liten grad å prege det. Yttersøveien er ført gjennom en markant bergskjæring opp mot den øvre byen i nord.

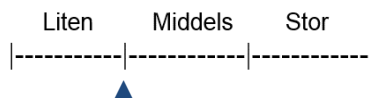
Thor Heyerdahl Videregående skole og Boligmappa Arena er eksempler på ny arkitektur som tilfører området særpreg og identitet, og vurderes som elementer som gir denne delen av Larvik by et løft. Derimot er de mer eller mindre omringet av trivialiteter og arkitektonisk rot, slik at de pr. i dag ikke evner å tilføre området mer enn begrenset verdi.



Figur 6-14: Utsikt mot Lågen fra Yttersø ved grensen til Byskogen. Yttersø gård sees for øvrig i bakgrunnen nede til høyre i bildet.

Verdivurdering

Området er vurdert å ha liten til middels verdi.

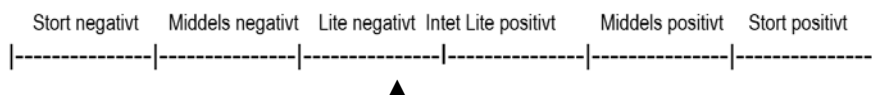


Omfang og konsekvens

Ny jernbanebru over Lågen vil stedvis kunne bli et nytt blikkfang i bakgrunnen, men stort sett vil brua fra de fleste steder i delområdet neppe bli synlig. Unntaket er først og fremst fra den øverste delen av lia på grensen mellom dette delområdet og delområde Byskogen (12.3). Et par boliger på brinken i gaten Lågalia i sistnevnte delområde får utsyn mot brua, men området er allerede i dag så sterkt visuelt preget av kraftledninger, vegger og industribebyggelse på begge sider av Lågen at den nye brua ikke vil bety mye fra eller til. For enkelhets skyld er dette behandlet under delområde 11.3 Yttersø, og ikke under 12.3 Byskogen, da det mest representative utsiktspunktet ligger i førstnevnte delområde. Se denne utsikten i Figur 6-14.

En rømningstunnel kommer ut i dagen i skråningen inn under bebyggelsen på Byskogen og industribygg på vestsiden av Elveveien. Tunnelportalen kan medføre et synlig inngrep i vegetasjonen i fjellskrenten.

Alt i alt er omfanget vurdert til lite negativt.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.1.4 Oppsummering Verningenkorridoren

6.1.4.1 Sammenstilling delområder

Utredningsområde 8 Furustad

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
8.1 Virik	Et av Sandefjords gjenværende bynære landbruksområder, og slik sett av stor verdi. Tradisjonelle gårdstun ved Virik-gårdene, og et relativt trivielt skolebygg i enkel funkisstil ved Virik skole.	Middels til stor	Jernbanetraseen gjennom Virik vil skje som en liten sideveis forskyvning og sporutvidelse vestover. Banen vil gjennomgående ligge omtrent på terreng eller på lav fylling, slik dagens spor gjør. Anlegget vil i dette åpne landskapet bli noe mer visuelt iøynefallende med større sporbredde og mer markante kjøreledninger. Det kan bli liggende en stripe av brakkmark mellom jernbanen og Skiringssalveien som blir for liten til å utnytte til utbygging eller jordbruksformål.	Liten negativ -
8.2 Kjellberg	En satellitt til Sandefjord by av småhusbebyggelse i felt og spredtbygd strøk. Området har vanlige visuelle kvaliteter for boligfelt og grendelag i spredtbygde strøk eller utkant av by. Skiringssal folkehøyskole ligger litt tilbaketrukket i grønne omgivelser.	Middels	Ny trasé vil gjennomgående ligge noe dypere i terrenget enn dagens spor, med skjæringer både mot Skiringssalveien og mot jordbruksarealene på vestsiden. På mange måter gir det jernbanen en god visuell forankring i landskapet. Selv om traseen følger en noe vestligere korridor enn dagens jernbanespor vil ikke inngrepene oppfattes som dramatisk forskjellig fra i dag. Traséforskyvningen vil kunne medføre at et par av bygningene lengst sørøst i Geminifeltet blir berørt, der det også blir behov for å legge om en lokalveg i byggefeltet. Det blir ny fotgjengerundergang under jernbanen ved Kjellberg som erstatning for	Liten negativ -

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			<p>dagens planovergang, og ny kjøreatkomst til Geminifeltet fra Krokemoveien. Denne kjøreatkomsten vil ligge inntil planlagte nye byggefelt ved Vestre Virik.</p> <p>Nåværende smale undergang på fv. 160 ved Furustad blir også lagt om, med en mer tidsmessig løsning. Dette vurderes som et positivt tiltak.</p>	
8.3 Furustad	Relativt storskala åpent og flatt kulturlandskap, delvis preget av kraftledninger som krysser området. Enkelte fine tun og treklynger.	Middels	<p>Den nye traseen går på bru forbi Furustad barnehage og videre i veksling mellom fylling, på terreng og i skjæring. Med noen viktige unntak vurderes landskapsinngrepene av selve jernbanetraseen som moderate. Mest uheldig er at en flott trerekke ved et tun på Furustad blir perforert, selv om selve tunet forblir intakt. På gården Stange medfører traseen rivning av en eller flere bygninger, og både denne gården og Store Førstad kan bli ytterligere berørt av inngrep i anleggsperioden.</p> <p>Omlegging av fv. 160 og ny kryssing under jernbanen ved Furustad barnehage innebærer en del lokale inngrep.</p>	Liten til middels negativ -/--
8.4 Marum	Relativt storskala åpent og slakt hellende kulturlandskap, men med ryggdekning mot skogkleddede åser	Middels	Delområdet blir i lite omfang berørt av andre inngrep enn omleggingene av lokalvegsystemet. Fjernvirkningen av et oppgradert dobbeltspor med lav bru ved Furustad og kraftigere dimensjonerte kjøreledninger, gjør at jernbanen blir et noe mer markant innslag i omgivelsene sett fra landskapet i delområde Marum, som gjennomgående heller mot vest og sør.	Liten negativ -
8.5 Sandefjord golfbane	Fint opparbeidet område innrammet av skogkleddede åser. God tilrettelegging for friluftsbasert landskapsopplevelse.	Middels til stor	Delområdet blir ubetydelig visuelt påvirket av tiltaket.	Ubetydelig konsekvens 0
8.6 Himberg - Auby	Småskala kulturlandskap med mykt daldrag og relativt helhetlig tradisjonell bebyggelse. Lite påvirket av store tekniske inngrep.	Middels til stor	Jernbanen stykker opp det vakre småskalalandskapet og grendemiljøet på Himberg, og har en skala og et omfang som ikke harmonerer med kulturmiljøet i området. Kontrastene forsterkes både av at et tredje servicespor er lagt til området, og at vegomleggingen over jernbanen harmonerer dårlig med hvordan dagens veg underordner seg miljøet på stedet. Fjernvirkningen av skjæringsbakveggen i Ramsås forsterker det negative inngrepsomfanget.	Stor negativ ---
10.1 Ramsås	Vanlig skogkledd åsdrag uten spesielle verdier eller kvaliteter. Delvis preget av en gjennomgående kraftledning. Lokalt viktig romdannende landskapselement. Et av få åsdrag i Tjølling som på sikt kan bli stående relativt uberørt. De andre åsene i nærheten er pekt på som arealressurser for utvinning av larvikitt.	Middels	Traseen går i en dyp skjæring på en kort strekning lengst nord i delområdet. Den søndre skjæringsbakveggen blir temmelig markant. Ettersom inngrepene skjer helt i utkanten av åsen vurderes ikke omfanget av at det skjer inngrep i den ellers moderat berørte og skogkleddede åsen som noe betydelig inngrep.	Liten til middels negativ -/--

Utredningsområde 9 Vervingen

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
9.1 Lund-Lingum	Småskala kulturlandskap med mykt daldrag og relativt helhetlig tradisjonell bebyggelse. Lite påvirket av store tekniske inngrep.	Middels til stor	Delområdet blir bare perifert berørt i det nordvestre hjørnet der traseen på mesteparten av strekningen går i lav bru over et jorde. Det er lite innsyn til denne delen av traseen.	Liten negativ -
9.2 Breivei	Relativt flatt kulturlandskap omgitt av skogkledde åsdrag. Nordøstre del har helhetlig tradisjonell bebyggelse og vegstruktur. Gløtt av utsikt mot det bebygde raet langs Gamle Ravei sett fra Håkestadveien.	Middels til stor	Traseen går i veksling mellom skog og åkerlandskap gjennom nordre del av dette delområdet. Mesteparten av traseen ligger relativt anonymt og tilbaketrukket i omgivelsene, med begrenset innsyn. Ved Breivei er det planlagt omlegging av Håkestadveien, som er hovedforbindelsen mellom Vervingen og nordre Tjølling. En del terrenginngrep i form av skjæringer mv., men stort beliggende slik at de i liten grad influerer det omkringliggende landskapet.	Liten til middels negativ -/--
9.3 Vervingen	Tettstedet Vervingen langs Gamle Ravei utgjør hoveddelen av delområdet i nord. Tettstedet har normale steds kvaliteter som ikke skiller seg vesentlig ut fra tilsvarende østnorske tettsteder og større bygdeler. Det som kanskje gir Vervingen litt særpreg er at det ligger såpass avsondret fra annen infrastruktur og tettbebyggelse som følge av at hovedvegsystemet i sin tid ble lagt lengre nord, og gjennom at stedet ligger på rakanten og er omkranset av skog og åser. Sentralt i søndre del av delområdet ligger gården Ødegården, et vakkert gårdstun som er omgitt av skogkledde åser.	Middels	Traseen går overveiende gjennom skog og for det meste tilnærmet på terreng eller i bergskjæring fram til Ødegården. Derfra spenner traseen i en kort bru over en dalgang før den går i ny bergskjæring fram mot Rauan. Skuggedalsveien legges om fra den nordre Ødegården og går parallelt på nordsiden av sporet fram til en kryssing under den nevnte brua. Ved Ødegården blir det en markant skjæringsbakvegg i åsen på østsiden av traseen, men generelt ligger traseen relativt tilbaketrukket i omgivelsene. Traseen, slik den framgår av planforslaget, kan komme til å berøre tun og bebyggelse ved Ødegårdene.	Middels negativ --
9.4 Roligheten - Rauan	Blinket ut som nasjonalt prioritert kulturlandskap. Litt atypisk for kulturlandskapet i Tjølling, men med fin småskalakarakter og intakte strukturer i tilknytning til jordbruksarealer, bebyggelse og bekke drag, spesielt lengst nord rundt Roligheten.	Stor	Traseen medfører betydelige inngrep i ytterkanten av kulturlandskapet i dette delområdet. Mest framtrepende blir den 400 meter lange jernbanebrua øst for Rauan, selv om den bare sees fra deler av området rundt. Videre vestover går traseen i en dyp bergskjæring mellom Kjerneberget og Kjelleråsen og krysser under Rauanveien, som legges over skjæringen i bru på dagens nivå. Vegen til Gjelstad legges om på nordsiden av skjæringen og følger kanten av denne inn i tilgrensende delområde. Der traseen ligger i dyp skjæring ser man ikke mye av jernbaneanlegget bortsett fra på nært hold, og kjøreledningene ligger skjult nede i skjæringen.	Middels negativ --
9.5 Gjelstad	Det kuperte landskapet rundt Gjelstad danner overgangen mellom foregående delområde ved Roligheten og elvelandskapet langs Lågen. Det oppleves som et harmonisk og tiltalende kulturlandskap der jordbruksarealene har innslag av åkerholmer og er omrammet av skogkledde koller og åser. Fra gården Gjelstad er det utsikt over Lågen til den østre yttersonen av bylandskapet i Larvik.	Middels til stor	I delområdet blir det betydelige skjæringsinngrep, både med bergskjæringer i den dype delen av traseen, og løsmasseskjæringer på toppen av denne. Imidlertid skjermes inngrepene fra mange kanter av åser og skogen som ligger rundt, slik at det sentrale kulturlandskapet rundt Gjelstad i liten grad blir visuelt berørt av inngrepene.	Middels negativ --

Utredningsområde 11 Lågen

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
11.1 Lågen	Regionens største og viktigste vassdrag, verdifullt blått element	Stor	Ny jernbanebru over Lågen vil bli et dominerende teknisk inngrep i et område som i dag er preget av grønne og naturlige elvekanten. Spesielt Orøya, en stor elveholme i Lågen, vil bli sterkt dominert av brua. Bruer er ikke nødvendigvis bare negative og skjemmende tekniske inngrep, men det er uheldig at denne brua krysser elvelandskapet på et av de begrensede sammenhengende partiene som har stor betydning som naturinnslag og bynær grønnstruktur.	Stor negativ ---
11.2 Yttersølia	Konsentrert bebyggelse med blant annet institusjonsbygg	Middels	Jernbanen er ikke synlig fra dette delområdet.	Ubetydelig konsekvens 0
11.3 Yttersø	Svært blandet bebygd areal på elveflatene, med både triviell næringsbebyggelse, Yttersø gård, nyere tids signalbygg og idrettsanlegg mv. Åsside som markerer byens avgrensning mot Lågen.	Liten til middels	Den nye jernbanebrua over Lågen kan bli et fjernt blikkfang fra deler av området, men samtidig skjører lokal vegetasjon langs elvekantene ved høyre bredd for en stor del mot innsyn. Tunnelportal for rømningsvei kan gi synlig inngrep i fjellskrenten som avgrenser området mot vest.	Liten negativ -

6.1.4.2 Samlet konsekvens Verningenkorridoren

Fra Virik til Furustad følger den nye traseen dagens jernbanespor, der dagens jernbane svinger sørover, mens den i Verningenkorridoren har en vestlig retning. Sporutvidelsene medfører en del lokale inngrep og krever også flere omlegginger i det lokale vegnettet. Stedvis betyr disse følgeinngrepene mer enn selve jernbanetraseen. Imidlertid blir jernbanen et betydelig mer markant innslag i de åpne kulturlandskapene, både ved en stivere linjeføring som medfører behov for skjæringer, og med iøynefallende kjøreledninger som vil stikke opp i landskapet.

De største inngrepskonfliktene knyttet til kulturlandskapet skjer ved Himberg. Her vil jernbane og vegomlegginger representere skalabrudd som forstyrrer et temmelig intakt småskala kulturlandskap. Andre partier der tiltaket medfører store inngrep og endringer i kontrast til dagens omgivelser, men i noe mindre omfang, er ved Furustad, og der traseen går gjennom eksisterende gårdstun ved Breivei og Ødegården sør for Verningen, og store, dype skjæringer ved Gjelstad.

Ny jernbanebru over Lågen blir et stort teknisk inngrep i et naturpreget elveparti, og med betydelige inngrep knyttet til rømningsvei for atkomst til østre tunnelportal vest for Lågen.

Samtidig er det en god del partier der det viste sporet i Verningenkorridoren har en tilbaketrukket beliggenhet og relativt god tilpasning til landskapet. Banen går i liten grad på store fyllinger, og i stedet på lave bruer.

Verningenkorridoren er vurdert til å ha middels negativt omfang og middels til stor negativ konsekvens.

6.1.5 Vurdering av andre traseer innenfor Verningenkorridoren

På strekningen mellom Virik og Furustad omfatter korridoren relativt ensartede områder med større og mindre klynger med bebyggelse og virkningen vil bli om lag den samme uavhengig av hvilken side av korridoren sporet legges i. Fra Furustad mot Verningen vil tiltaket uansett medføre inngrep i relativt intakte småskala kulturlandskap med fare for uheldig oppdeling av kulturlandskapet. Ved Rauan vil det være en stor fordel med en trasé i korridorens østre del for å unngå inngrep i det særlig verdifulle kulturlandskapet og en forskyving mot vest blir tilsvarende negativ. Over Lågen er det største verdiene knyttet til korridorens nordvestre del med den urørte elvebredden ved Orøya. For landskapsbilde vil en sørøstlig trasé har minst negativ virkning. Fram til Byskogen har valg av side i korridoren ingen betydning så lenge sporet går i bergtunnel.

6.1.6 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Verningenkorridoren

- Brakkmarksfeltet mellom Skiringssalveien og ny jernbanetrasé ved Virik bør plantes til med trevegetasjon for å unngå at området i lang tid bare blir et ugrasfelt. Et skogholt her vil også danne le og skape en visuell buffer som rammer inn jernbaneanlegget og kjøreledningene i det åpne landskapet på stedet.
- Servicesporet har en spesielt uheldig plassering ved at det er lagt til det sårbare landskapet og miljøet på Himberg. Sporet bør vurderes flyttet til et mer anonymt parti langs traseen, fortrinnsvis i tilknytning til skog som kan dempe avstandsvirkninger og innsyn.
- Jernbanebrua over Lågen blir utenom stasjonene et av de mest markante byggverkene på planstrekningen Stokke – Larvik. Det er derfor viktig at det legges stor vekt på bruas arkitektoniske kvalitet og estetiske utforming i hovedgrep såvel som i detaljer.
- Atkomsten til rømningsstunnelen ved påhugget ovenfor Lågen må få en justert veggeometri slik at veggen får en mer landskapstilpasset linjeføring. Som kompenserende tiltak bør denne veggen videreføres som en turveg fra Elveveien opp mot Hovland og Nordbyen.

6.2 Stålakerkorridoren

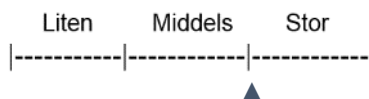
6.2.1 Utredningsområde 8 Furustad

6.2.1.1 Delområde 8.1 Virik

Verdivurdering

Som Verningenkorridoren se kapittel 6.1.1.1

Virik er en viktig del av det bynære kulturlandskapet i Sandefjord. Middels til stor verdi.



Stålaker vest

Omfangs og konsekvens

Som i Verningenkorridoren, se kapittel 6.1.1.1.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Noen marginale forskjeller i trasébildet, men i praksis sammenfallende med alternativ Stålaker vest.

6.2.1.2 Delområde 8.2 Kjellberg

Verdivurdering

Som Verningenkorridoren se kapittel 6.1.1.2

Verdien for landskapsbilde vurderes som middels.



Omfang og konsekvens

Stålaker vest

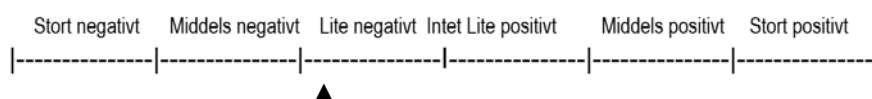
Sammenfallende med Vervingenkorridoren. Se kapittel 6.1.1.1.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Selv om traseen ikke avviker mye fra foregående alternativ i horisontalplanet, ligger sporet noe trukket mot øst og dypere i terrenget, og gang- og sykkelvegatkomsten må løses ved kryssing i overgangsbru, i motsetning til foregående alternativ, der slik kryssing skjer under sporet. Kjøreatkomsten til Geminifeltet er sammenfallende med Vervingenkorridoren og foregående alternativ. I alternativ Stålaker øst skjer det ingen vegomlegging i området ved krysset Apolloveien og Geminiveien.

Overgangsbru i stedet for kryssing under sporet gir en del mer dominerende konstruksjon i landskapet. Videre spiser omlegging av Skiringssalveien, på grunn av en østligere trasé, seg nærmere inn på Skiringssal folkehøyskole. Ved Furustad medfører denne forskyvningen at et par bygninger vil kunne bli berørt i tillegg til de som blir berørt ved Geminifeltet. Omfanget vurderes på denne bakgrunn som noe mer negativt enn i alternativ Stålaker vest; lite til middels negativt.



Figur 6-15: Gang- og sykkelvegatkomst til Geminifeltet i alternativ Stålaker øst. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik oppover i bildet.

Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

6.2.1.3 Delområde 8.3 Furustad

Verdivurdering

Som Verningenkorridoren se kapittel 6.1.1.3

Mesteparten av delområdet er vurdert som typisk kulturlandskap for regionen, uten spesielle særtrekk, og delvis forringet av tekniske inngrep og planeringer i landskapet, men også med noen innslag av vakre landskapspartier. Delområde 8.3 vurderes alt i alt å ha middels verdi.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

Jernbanetrasé og vegomlegginger er tilnærmet identisk fram til Furustad barnehage, og videre har jernbanen en litt sørligere trasé som fører sporet nærmere transformatorstasjonen ved Stangeby. Traseen ligger også omtrent likt tilpasset landskapet, og omfang og konsekvens er vurdert å være som for Verningenkorridoren.

Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

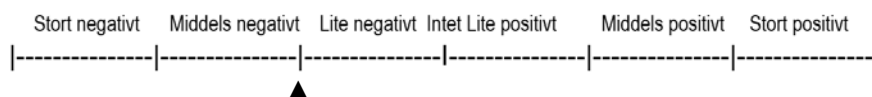
Jernbanetraseen berører ikke delområde Furustad fysisk, og derved unngås også noen av de negative inngrepene som følger av vegomleggingen av fylkesvegen forbi Furustad barnehage. Fram til Store Førstad ligger traseen i stor grad nær inntil dagens spor. Her går den nye traseen imidlertid i en kraftig skjæring gjennom dalsiden, og skaper et godt synlig inngrep i det åpen landskapet også sett fra Furustad.

I motsetning til foregående alternativ spares i utgangspunktet den silhuettdannende trerekken som er vist i Figur 6-4. Imidlertid blir denne gevinsten spolert av at ny vegatkomst til Furustadlia og Sandefjord golfbane er lagt midt i trekken der. Det skjer også en mindre vegomlegging ved Jåbergveien.



Figur 6-16 Omlegging av Furustadlia i bru over nytt dobbeltspor. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik øverst i bildet.

Omfanget vurderes samlet som likeverdig med alternativ Stålaker vest selv om det er helt forskjellige inngrep som utgjør de negative effektene for landskapsbildet. De fysiske inngrepene er små sammenlignet med Stålaker vest, men punktinngrepet ved tunet og trerekken utgjør lokalt et alvorlig landskapsinngrep. Lite til middels negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

6.2.1.4 Delområde 8.4 Marum

Verdivurdering

Som Verningenkorridoren, se kapittel 6.1.1.4

Marum er alt i alt et vanlig og representativt kulturlandskap for regionen. Delområde 8.4 vurderes med det å ha middels verdi.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

Jernbanetrasé og vegomlegginger er som beskrevet i foregående delområde tilnærmet identisk fram til Furustad barnehage, og der jernbanen videre har en litt sørligere trasé som fører sporet nærmere transformatorstasjonen ved Stangeby. Traseen ligger altså også omtrent likt tilpasset landskapet, og omfang og konsekvens er vurdert å være som for Verningenkorridoren.

Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

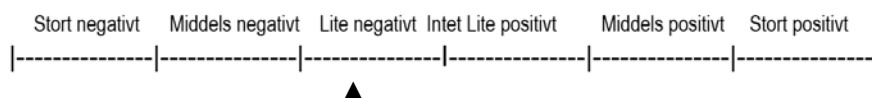
Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Ved Furustad barnehage er traseen trukket mer inn i dette delområdet, samtidig som den ligger mer eller mindre i dagens spor og på terreng. På denne strekningen har jernbanen bedre landskapstilpasning enn alternativ Stålaker vest. Imidlertid går den i en kraftig skjæring ved Store Førstad.

Omlegging av lokalvegnettet i området er omfattende, men inngrepene i dette delområdet vurderes som små ettersom ny veg i all hovedsak går langsetter det nye jernbanespor. De dominerende innslagene er overgangsbrua ved Store Førstad, og fjernvirkningen av ny vegatkomst på Furustadsiden.

Den store skjæringen er et markant inngrep helt lokalt, men det er først og fremst fjernvirkninger som har betydning for landskapsbildet i dette delområdet, og de vurderes i det store og hele til å ha lite negativt omfang.



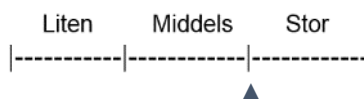
Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.2.1.5 Delområde 8.5 Sandefjord golfbane

Som Verningen, se kapittel **Feil! Fant ikke referanse-kilden.**

Verdivurdering

Verdien for landskapsbilde vurderes som middels til stor.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

Traseen vil bare i ubetydelig omfang skille seg fra Verningenkorridoren, og i likhet med denne knapt bli synlig fra noen del av dette delområdet. Det som eventuelt vil bli eksponert mot dette delområdet representerer så lite inngrepsomfang at det ikke gir grunnlag for å karakterisere det som merkbare endringer i landskapet.

Omfanget vurderes som intet.



Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Traseen ligger i alternativ Stålaker øst enda lavere i terrenget og trukket nærmere inn mot dalsiden i øst, og blir neppe særlig synlig fra noen del av delområdet. Det som eventuelt vil bli iøynefallende er omleggingen av lokalvegssystemet som omtalt i foregående delområde, men omfanget av inngrepet vurderes også her som ubetydelig for delområde Sandefjord golfbane.

Omfanget vurderes som intet.



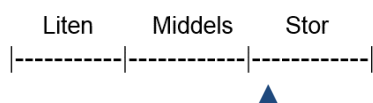
Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

6.2.1.6 Delområde 8.6 Himberg Auby

Verdivurdering

Som Verningen, se kapittel 6.1.1.6

Himberg – Auby er et vakkert og representativt eksempel på det tradisjonelle kulturlandskapet i Tjølling. Området er vurdert til å ha middels til stor verdi.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

Delområdet blir marginalt berørt ved at jernbantraseen sneier gjennom det aller lengst i øst, tilnærmet på terreng. Traseen medfører imidlertid en omlegging av Skallebergveien på en snaut 500 meter lang strekning, der vegen føres under jernbanen i kulvert. Halvdelen av vegomleggingen skjer i dette delområdet, og den andre halvdelen i delområde 8.8.

Omfanget vurderes til lite negativt.



Figur 6-17: Omlegging av Skallebergveien ved Istre i alternativ Stålaker vest. Bilde fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik opp til høyre

Middels til stor verdi sammenholdt med liten negativ konsekvens gir **liten negativ konsekvens (-)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Dette delområdet blir ikke berørt i alternativ Stålaker øst. Intet omfang.



Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

6.2.1.7 Delområde 8.7 Istre

Verdivurdering

Gårdene ved Istre ligger som perler på en snor på åskammen langsetter Skallebergveien. For øvrig vanlig østnorsk jordbrukslandskap med blandet gårdsbebyggelse, stedvis meget fint og velholdt. Fint innslag av hagemark ved Vestad. I nord et litt trivielt naboskap med Skagerak Netts koblingsanlegg, som også gjør at denne delen av området er en del preget av kraftledningene som mates inn mot anlegget. Større og mindre skogholt rammer inn deler av området, men gjør også at utsikten til omgivelsene er begrenset. Skallebergveien følger eiendomsstruktur og terrengformer, og bryter ikke opp landskapet.

En relativt vanlig østnorsk småskala jordbrukslandskap, med både fine innslag, og mer trivielle. Området er vurdert til å ha middels verdi.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

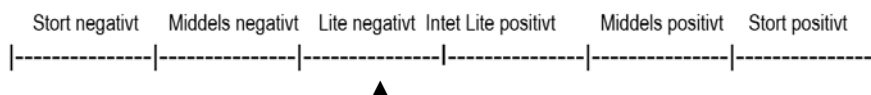
Dette delområdet er ikke berørt eller visuelt influert av alternativ Stålaker vest.

Middels verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Traseen går i dyp skjæring (dels bergskjæring, dels løsmasseskjæring) gjennom åsdraget langs Skallebergveien, og krysser innunder denne mellom Nordre Istre og Vestad. Det blir anlagt ny vegbru på Skallebergveien over traseen. Skjæringsinngrepet er stort sett bare synlig i traseens akseforlengelse og på krysningsstedet på Skallebergveien. Omfanget vurderes derfor som lite negativt.



Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.2.1.8 Delområde 8.8 Dalgangen Istre - Skåra

Verdivurdering

En markant nord-sørgående dalgang som avgrenses av åsdrag på Himbergskogen i vest, og gårdsbebyggelsen langs Skallebergveien i øst. Dalbunnen er oppdyrka, og stedvis preget av både planering og kanaliseringstiltak i Skallebergbekken, som konsekvent følger dalbunnen. Men det er også partier av dalen der bekken har et mer intakt preg, og med omkransende kantvegetasjon. Lengst i sør noe mer innslag av åkerholmer som tilfører landskapet variasjon. En kraftledning langsetter åsdraget i vest setter et visst preg på dallandskapet.

En markant dalgang, men stedvis skjemmet av inngrep. Spesielt negativt er den relativt omfattende jordbrukskanaliseringen av Skallebergbekken. Men området har også innslag av vakre og positive visuelle kvaliteter. Området er vurdert til å ha middels verdi.



Figur 6-18: I likhet med mange andre av bekkene i kulturlandskapet i Tjølling, er Skallebergbekken rettet ut og kanalisert, samtidig som kantvegetasjonen er fjernet. Derved får disse vannstrengene i landskapet redusert verdi.

Stålaker vest

Omfang og konsekvens

Traseen går stort sett på terreng over den nordligste delen av åkerarealene ved Nordre Istre før den går i en forskjæring før påhugg til tunnel i Ramsås. Inngrepene er lokale, og i et område som allerede er påvirket av inngrep i landskapet (deponiarealer, kanalisering av Skallebergbekken). Omfanget vurderes som lite negativt.

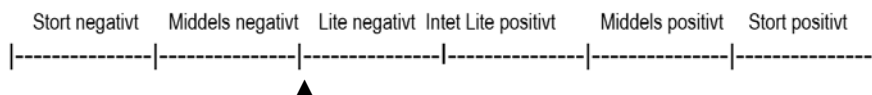


Middels verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **lite negativ konsekvens (-)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Etter en kort skjæring i en kolle på overgangen mellom delområde 8.7 og delområde 8.8 går traseen tvers over dalgangen og inn i Ramsås på vestsiden. Traseen ligger godt landskapstilpasset på terrenget, men splitter jordbruksarealene i dalbunnen omtrent på midten. Dalgangen krysses på et parti der det ligger en sidebekk til Skallebergbekken. Denne bekken har intakte kantsoner og er et strukturerende element i landskapet på stedet. En kort vegstump opparbeides som atkomst til rømningsstunnel ved påhugget i Ramsås. Omfanget vurderes som lite til middels negativt.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

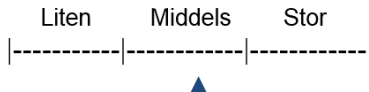
6.2.2 Utredningsområde 10 Stålaker

6.2.2.1 Delområde 10.1 Ramsås

Verdivurdering

Som Verningenkorridoren, se kapittel 6.1.1.7.

Et vanlig østnorsk skogkledd åslandskap. Området er vurdert til å ha **middels** verdi.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

På det nordre traséavsnittet fram til Berganmyr går jernbanen i tunnel. Herfra går den i overveiende lav bergskjæring gjennom skog fram mot Bergan. Det anlegges en rømningsvei fra Himbergskogen til søndre tunnelportal. Den går dels i åkerkant og dels i skog. Inngrepsomfanget vurderes i det store og hele som ubetydelig da åsdraget i all hovedsak blir liggende intakt og dagsonene for det meste er skjermet mot innsyn.



Middels verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Bortsett fra det sørligste partiet ved Lund går traseen i tunnel gjennom åsen. Der traseen går i dagsoner ved Lundskogen ligger den riktignok i delvis markant skjæring gjennom det lave åspartiet der, men beliggenheten er tilbaketrukket og med lite innsyn fra kulturlandskapet ved Lund og Lingum.

Inngrepsomfanget vurderes som lite negativt på grensen til ubetydelig.



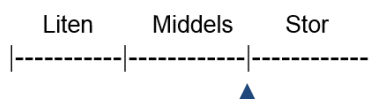
Middels verdi sammenholdt med lite negativt til ubetydelig omfang gir **ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)**.

6.2.2.2 Delområde 9.1 Lund - Lingum

Verdivurdering

Som Vervingenkorridoren, se kapittel 6.1.2.1.

En typisk representant for kulturlandskapet i Tjølling, med vekslning mellom flate jorder og slake dalganger. Området er vurdert til å ha **middels til stor** verdi.



Stålaker vest

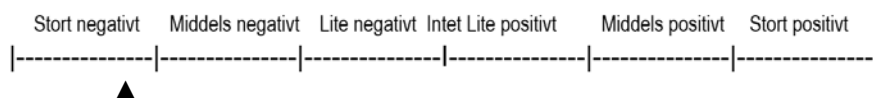
Omfang og konsekvens

Traseen går tvers gjennom den sentrale delen av kulturlandskapet ved Lund og Lingum og bryter nåværende småskalastruktur gjennom sin stive linjeføring. Banen ligger riktignok stort sett i tosidig skjæring og lavt i terrenget, og har slik sett akseptabel forankring i landskapet, men de oppstikkende kjøreledningene vil bli markante blikkfang i dette landskapsrommet. Lindhjemveien blir lagt om for å krysse i bru over jernbanen. Den omlagte vegen har en stort sett bra geometri og god forankring i landskapet og representerer slik sett ikke noe dramatisk brudd med eksisterende strukturer. En landbrukskryssing over sporet lengst nord ved Bergan utgjør et lokalt og begrenset inngrep



Figur 6-19 Nytt dobbeltspor og servicespor i området mellom Bergan og Lund – Lingum. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik ned til høyre

I alternativ Stålaker vest vil jernbanen danne et kraftig brudd med eksisterende romdannelser og skala i en sentral del av Tjøllings kulturlandskap. Servicesporet som foreslås plassert i området vil forsterke virkningen. Inngrepene vurderes derfor å ha stort negativt omfang.



Middels til stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Bare en kort strekning lengst sørøst i delområdet, der traseen går tilnærmet på terreng i kanten av en åker, og i en kort skjæring gjennom en kolle, blir berørt av anlegget. Området har en tilbaketrukket beliggenhet i landskapet. Inngrepsomfanget vurderes som ubetydelig.



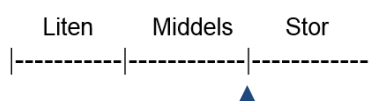
Middels til stor verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

6.2.2.3 Delområde 10.2 Skåra

Verdivurdering

Området har en noe mer intim skala enn foregående delområde, men ellers ikke så ulikt. Fine bygningsinnslag i gårdsbebyggelsen. Skåra østre ligger på en kant ut mot dalgangen i øst og bidrar til omrammingen av denne. Rett sør for Skåra vestre ligger en glattskurt kolle som har formmessig slektskap med svabergene ute ved kysten rundt deler av Viksfjorden. Denne kollen er vurdert som et viktig og verdifullt landskapselement i det lokale kulturlandskapet. I vest danner et av de store larvikittbruddene en del av horisontlinjen, uten at det preger Skåraområdet veldig mye.

Intim skala med vakker og tradisjonell gårdsbebyggelse. Et glattskurt svaberg utgjør et lokalt viktig landskapselement ved Skåra vestre. Området er vurdert til å ha middels til stor verdi.



Stålaker vest

Omfang og konsekvens

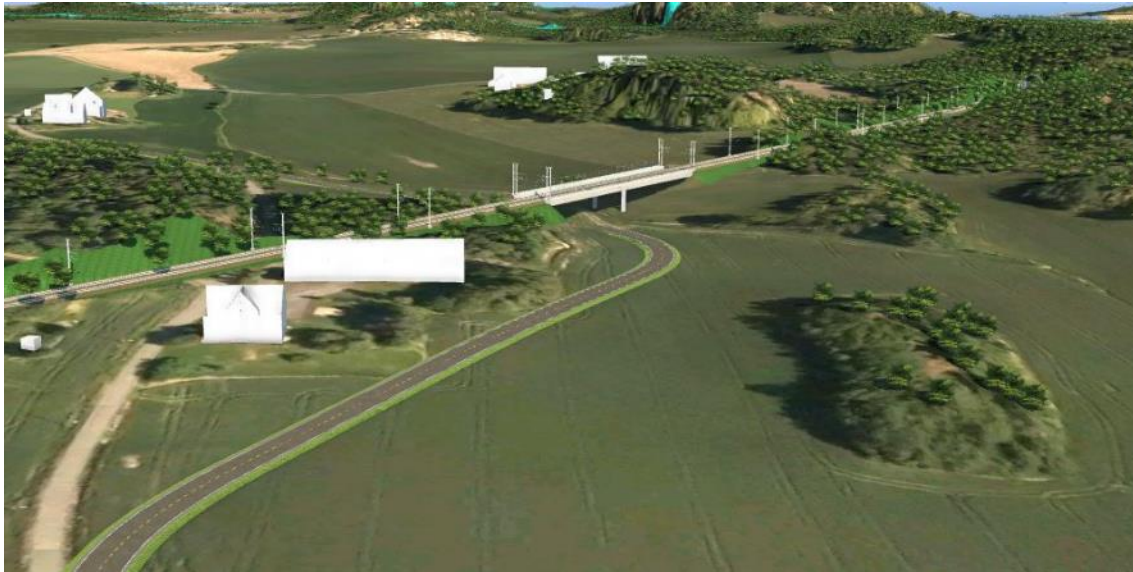
Delområdet blir ikke berørt av inngrep i alternativ Stålaker vest. Skåraåsen og andre lokale terrengformasjoner skjærer også for innsyn til traseen og vegomleggingene, og det vurderes å ikke være noe synlig inngrepsomfang.

Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

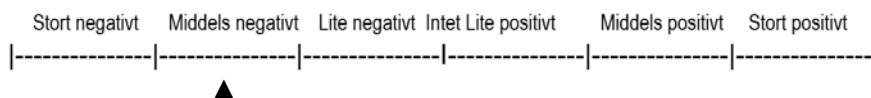
Traseen går i utkanten av kulturlandskapet rundt Skåragårdene, og blir delvis visuelt dempet av de skogkledde kollene og åkerholmene som preger dette kulturlandskapet. Den går imidlertid tett på gården Skåra og vil også bli godt synlig fra gården Skåra østre. Anlegget har stort sett en god tilpasning til landskapet uten de helt store utslagene av skjæringer og fyllinger. Kjøreledningene vil lokalt bli et visuelt markant blikkfang.



Figur 6-20: Trasé for dobbeltspor og vegomlegging ved Skåra. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik til venstre.

Lindhjemveien legges om ved Skåraåsen og går under en kort jernbanebru i dette området. Vegomleggingen har en god tilpasning og forankring i landskapet.

Alt i alt vurderes anlegget å utgjøre et middels negativt omfang.



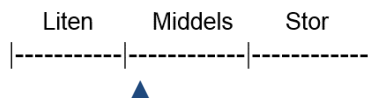
Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens** (--)).

6.2.2.4 Delområde 10.3 Vittersøbekken

Verdivurdering

Et slakt daldrag som er preget av planert jordbrukslandskap, kanalisert bekkeløp langs Vittersøbekken, og er relativt anonymt. Lavere verdi enn de tilgrensende kulturlandskapene i øst og nord. I sør avgrenset av relativt anonyme skogpartier ved Stålaker.

Området er vurdert til å ha liten til middels verdi.

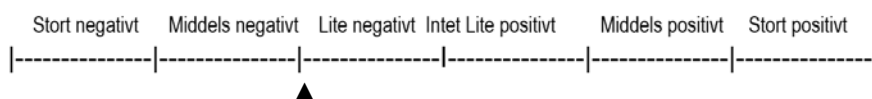


Stålaker vest

Omfang og konsekvens

Traseen går på terreng og krysser over Vittersøbekken og de flate jordene som preger området. Sporet, med oppstikkende kjøreledninger, utgjør et visst blikkfang og fjernvirkning, blant annet sett fra gården Vestre Skåra, som ligger i det tilgrensende delområdet Skåra i øst. Herfra er fjernvirkningen allerede i dag preget av åssilhuetten av det ene larvikttbruddet på Håkestad. To landbrukskryssinger over sporet blir også markant oppstikkende anlegg i dette flate landskapet. Den enkle linjeføringen med små terrenginngrep passer godt inn i skalaen i landskapet. I sør går traseen noe tyngre i terrenget, og det skjer også vegomlegginger på Håkestadveien og tilgrensende landbruksveger, der Håkestadveien føres i bru over sporet. Dette området er i dag allerede sterkt påvirket av tekniske inngrep i form av larvikttbruddet på Stålaker, noe som reduserer inngrepskontrasten vesentlig.

Alt i alt vurderes anlegget å utgjøre et lite til middels negativt omfang.



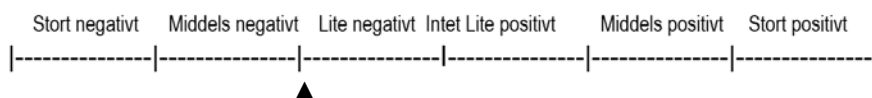
Liten til middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

Stålaker øst

Omfang og konsekvens

Det er nyanser som skiller traséføringen i dette alternativet fra traseen i alternativ Stålaker vest. Den noe østligere traseen blir liggende en del nærmere gården Vestre Skåra. På den annen side er det bare én landbrukskryssing over sporet – den nordligste kryssingen ved Skåraåsen i alternativ Stålaker vest er overflødig i alternativ Stålaker øst.

Alt i alt vurderes anlegget å ha samme inngrepsomfang som i Stålaker vest-alternativet, altså et lite til middels negativt omfang.



Liten til middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

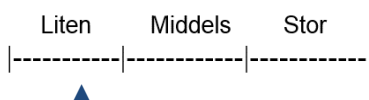
6.2.2.5 Delområde 10.4 Krukåsen

Verdivurdering

En skogkledd ås som danner skillet mellom Håkestad i vest, og daldraget Lindum – Vittersø i øst. Store deler av åsen er avsperrert og disponert til steinbruddsdrift.

Verdivurdering

En typisk skogkledd ås danner en silhuett mot tilgrensende jordbrukslandskap, men er for øvrig for en stor del utilgjengelig og dominert av steinbruddsdrift. Området er vurdert til å ha **liten** verdi.



Omfang og konsekvens

Stålaker vest

Ingen fysiske inngrep i eller nær inntil åsen. Inngrepene vurderes som ubetydelige.

Liten verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

Stålaker øst

Som foregående.

Liten verdi sammenholdt med ubetydelig omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

6.2.2.6 Delområde 10.5 Håkestad

Verdivurdering

Et annet typisk eksempel på kulturlandskap i Tjølling. Landskapsform og verdier har slektskap med landskapet rundt Lund og Lingum. Området er preget de store larvikittbruddene rundt. Gårdene Håkestad østre og Kjær har en fin beliggenhet mot skogranden ved Krukåsen.



Figur 6-21 Gårdsbebyggelse ved Kjær

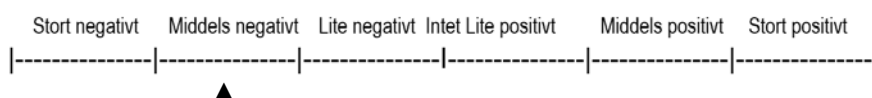
Området er vurdert til å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Stålaker vest

Ingen fysiske inngrep i delområdet, men traseen går tett innpå gårdsmiljøet ved Kjær, der både spor og kjøreledninger vil ha en nokså dominerende beliggenhet i omgivelsene. For øvrige deler av delområde Håkestad er avstandene større og inngrepene ikke så framtreddende. Omfanget vurderes til middels negativt på grunn av nærføringen til Kjær.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

Stålaker øst

Bare nyanser skiller dette og foregående alternativ i visuell påvirkning på omgivelsene i delområde Håkestad, og omfanget vurderes dermed også som i foregående alternativ.

Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

6.2.2.7 Delområde 10.5 Storås – Løvås

Fra og med dette delområdet er det én og samme korridor for Stålaker vest og Stålaker øst.

Verdivurdering

Området er sterkt preget av de to store larvikittbruddene i området. Inngrepene er store. Samtidig gjør drivemetoden med wiresaging at landskapet framstår med fascinerende former, og danner en interessant kontrast til det tradisjonelle natur- og kulturlandskapet rundt. Området er også presist avgrenset og ryddig. I nord er det skogklede åspartier som er intakte.

Som en kontrast til øvrige overveiende tradisjonelle natur – og kulturlandskap rundt danner de særegne inngrepene en fascinerende kontrast. De synliggjør også på en veldig direkte måte betydningen denne næringsveien har i Larvik. Avhengig av øynene som ser, og ulik vektlegging av visuelle verdier i landskapet, kunne dette området både blitt vurdert til å ha liten verdi (store og skjemmende inngrep), og stor verdi (fascinerende og særpregede landskapsformer). Som en salomonisk dom er området vurdert å ha middels verdi.





Figur 6-22: Steinbruddet ved Stålaker er lokalt et betydelig inngrep, men samtidig med et fascinerende formuttrykk.

Omfang og konsekvens

Delområdet blir ikke berørt av inngrep, og det er bare et begrenset innsyn til traseen lengst i sør. Der domineres omgivelsene allerede fra før av det store larvikittbruddet på Stålaker. Omfang og konsekvenser vurderes som **ubetydelige (0)**.

6.2.2.8 Delområde 10.7 Stålaker

Verdivurdering

Et overveiende anonymt, flatt og skogkledd parti som danner overgangen mellom Kjønnadalområdet i vest, og Håkestadområdet i nord. Sør for steinbruddet på Løvås er det stilt ut diverse steinskulpturer formet i larvikitt. Utstillingen har et litt tilfeldig og uorganisert preg, og setter ikke et så kraftig bumerke på omgivelsene som formuttrykket ellers skulle tilsi. Potensialet for høyere opplevelsesverdier rundt parken er imidlertid til stede. Deler av området for øvrig også preget av lagerarealer for eksport av steinprodukter.

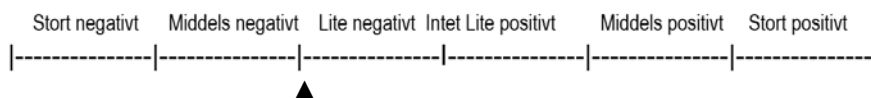
Med unntak av skulpturparken i området et gjennomgående trivielt og anonymt landskap uten spesielle visuelle kvaliteter. Området er alt i alt vurdert å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

Traseen krysser jordene ved Klemetsås i overveiende lav skjæring før den går gjennom skogpartier ved Gjerstadsbogen. Parallelt med jernbanen anlegges det vegatkomst til nordre tunnelmunning for jernbanetunnelen mellom Kjønnadal og Heggdal. På et parti nær overgangen mellom dyrka mark og skogen, men beliggende litt inne i denne, blir det en markant nordvendt skjæring som kan bli synlig fra Stålaker. Skulpturparken ved Stålaker synes å kunne forbli uberørt av inngrepene, men den vil få et meget nært naboskap til jernbanen, spesielt i øst.

Alt i alt vurderes anlegget å ha lite til middels negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.

6.2.2.9 Delområde 10.7 Kjønnadal

Verdivurdering

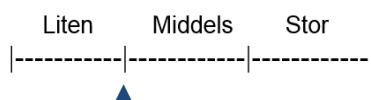
Kulturlandskap som er sterkt preget av bakkeplanering og kanalisering av Kjønnalsbekken. Betydelig lavere verdi enn de fleste andre berørte kulturlandskapene i Tjølling, men med en veldig klart avgrenset romdannelse i landskapet gjennom de omkransende åsene.



Figur 6-23: Den sterkt kanaliserte Kjønnalsbekken

Verdivurdering

Området er vurdert å ha liten til middels verdi.



Omfang og konsekvens

Dalgangen sør for gården Kjønnadal krysses på en kort strekning der både sporet og atkomstvegen til jernbanetunnelen går i bru over jordene før anlegget går inn i en kraftig forskjæring ved tunnelpåhugget. Forskjæringen og tunnelportalen ligger inne i en huk i jordbrukslandskapet, og er skjernet mot innsyn av skog på både nord- og sørsiden.

Alt i alt vurderes anlegget å ha ubetydelig til lite negativt omfang.



Liten til middels verdi sammenholdt med ubetydelig til lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

6.2.2.10 Delområde 10.9 Jonsås – Grevlingberget

Verdivurdering

Overveiende flatt og skogkledd parti mellom Kjønnadal i øst og Åsmundrød i vest, noe mer kupert i sør. Et helt vanlig østnorsk skoglandskap uten spesielle særmerker og trekk.

Området er vurdert å ha middels verdi.



Omfang og konsekvens

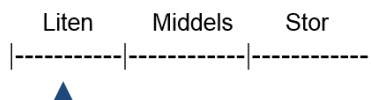
Traseen går i sin helhet i tunnel gjennom dette delområdet, og blir ikke berørt av synlig inngrep. **Ubetydelig konsekvens (0)**.

6.2.2.11 Delområde 10.10 Hegdal

Verdivurdering

Et trivielt industrilandskap/næringspark inntil Lågens østre bredd. Området har et markant skille mellom et øvre, noe mer ekstensivt utbygget platå, og flatene nede ved elva. Ingen del av bygningsmassen skiller seg ut som spesielt viktig eller verdifull med tanke på arkitektur eller industrihistorie, og næringsområdet er relativt tilfeldig strukturert.

Området er vurdert å ha liten verdi.

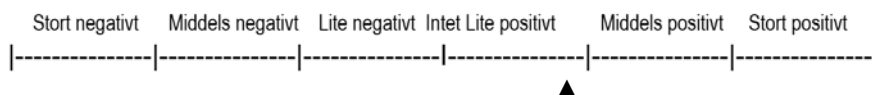


Figur 6-24: Industriområdet på Heggdal med Lågen i bakgrunnen

Omfang og konsekvens

Industribebyggelsen på Hegdal ligger på tre terrasserte nivåer: et øvre plan på ca. kote 50, et mellomplan på ca. kote 30, og et nedre plan noen få meter over Lågen. Tunnelen kommer ut i dagen i en høy forskjæring gjennom det mellomste nivået og spenner derfra i bru over Lågen. Se Figur 6-25. En lokal industriveg legges i bru over sporet i samme nivå og trasé som i dag.

Den nye jernbanebrua over Lågen vurderes faktisk som et positivt tilskudd til det trivielle industriområdet på Hegdal, og tilfører den noe nytt som også skaper litt større variasjon i inntrykk og opplevelse på stedet. Omfanget vurderes derfor som lite til middels positivt.



Liten verdi sammenholdt med lite til positivt omfang gir **liten positiv konsekvens (+)**.



Figur 6-25: Kryssingen av Lågen i Stålakerkorridoren. Fra prosjektets arbeidsmodell. Mot Larvik til høyre.

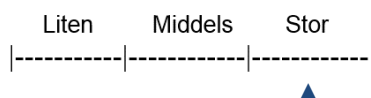
6.2.3 Utredningsområde 11 Lågen

6.2.3.1 Delområde 11.1 Lågen

Verdivurdering

Beskrivelse og verdikart se Verningenkorridoren se kapittel 6.1.3.1.

Området er vurdert å ha stor verdi.



Omfang og konsekvens

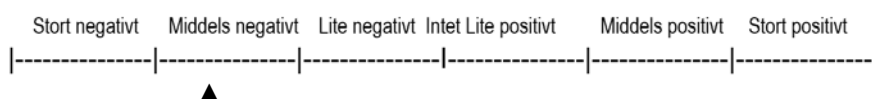
Som i Verningenkorridoren vil den nye jernbanebrua over Lågen bli det dominerende tekniske inngrepet og blikkfanget i dette delområdet. På vestsiden av elva skjer inngrepet i utkanten av elvelandskapet som i dag er preget av grøntdrag og natur, og tangerer sørspissen av Orøya som ligger som en stor øyholme i vassdraget.

Det vil først og fremst være fritidsbrukerne av elva og elvekantene som blir visuelt berørt av en dominerende brukonstruksjon tett på. Elveveien langs Lågen passerer innunder brua. For de øvrige omgivelsene, både fra bebyggelsen og langs Elveveien, vil skogen rundt skjerme for mye av innsynet bortsett fra under krysningspunktet over vegen, men brua er såpass høy at det stedvis antakelig vil bli synlig over tresjiktet og vil nok også bli noe mer synlig enn i Vervingenkorridoren fordi buffersonen av vegetasjon er mindre. Bruket som danner overgangen mellom elvespennet og Elveveiens passasje under banen kan bli en bastant og dominerende konstruksjon.

Bruer er ikke nødvendigvis bare negative og skjemmende tekniske inngrep, men det er litt uheldig at denne brua krysser elvelandskapet på et parti som har stor betydning som naturinnslag og bynær grønnstruktur, dog nærmere allerede bebygde områder enn i Vervingenkorridoren.

Påhugget for ny bergtunnel ovenfor Elveveien får en kraftig og eksponert skjæringsbakvegg i den nordre siden av forskjæringen. Atkomsten til rømningstunnelen har en helt grei trasé inn mot påhugget og er bedre løst enn i Vervingenkorridoren.

Alt i alt er omfanget vurdert til middels negativt.



Stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens (---)**.

6.2.3.2 Delområde 11.2 Yttersølia

Se Vervingenkorridoren kapittel 0. **Ubetydelig konsekvens (0)**.

6.2.3.3 Delområde 11.3 Yttersø

Se Vervingenkorridoren kapittel 6.13.3. Den nye jernbanebrua over Lågen blir litt mer synlig fra kanten av platået mot Byskogen, men forskjellene er så små at det ikke gir utslag i omfang og konsekvens, **liten negativ konsekvens (-)**.

6.2.4 Oppsummering Stålakerkorridoren

Utredningsområde 8 Furustad

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
8.1 Virik	Et av Sandefjords gjenværende bynære landbruksområder, og slik sett av stor verdi. Tradisjonelle gårdstun ved Virik-gårdene, og et relativt trivielt skolebygg i enkel funksstil ved Virik skole.	Middels til stor	Stålaker vest Som i Vervingenkorridoren	Liten negativ -
			Stålaker øst Tilnærmet som i Vervingenkorridoren	Liten negativ -
8.2 Kjellberg	En satellitt til Sandefjord by av småhusbebyggelse i felt og spredtbygd strøk. Området har vanlige visuelle kvaliteter for boligfelter og grendelag i spredtbygde strøk eller utkant av by. Skiringssal folkehøyskole ligger litt tilbaketrukket i grønne omgivelser.	Middels	Stålaker vest Som i Vervingenkorridoren.	Liten negativ -
			Stålaker øst Begrensede nye inngrep i delområdet, og sporet vil få samme visuelle forankring i landskapet som i dagens situasjon, dog med sporutvidelse og mer dominerende kjøreledninger. Størst visuell virkning vil bestå i ny planfri gangvegkryssing over sporene ved Kjellberg. Brua blir et litt stivt anleggselement, og vil også bidra til at det blir en bred samlet korridor med Skiringssalveien, ny rampe parallelt opp til brua, og jernbane i dobbeltspor. Lengre sør anlegges det også ny undergang i Furustadveien under sporet. Dette vurderes som et positivt tiltak, også visuelt,	Liten til middels negativ -/--

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			sammenholdt med dagens uoversiktlige og farlige undergang. Noen få hus tett inntil sporet ved Kjellberg vil kunne bli berørt, og langs Skiringssalveien. For landskap og visuelt inntrykk betyr dette lite	
8.3 Furustad	Relativt storskala åpent og flatt kulturlandskap, delvis preget av kraftledninger som krysser området. Enkelte fine tun og treklynger.	Middels	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>I hovedtrekk som for Verningenkorridoren, men i en litt østligere trasé i søndre del av delområdet. Omfang og konsekvenser er vurdert som tilnærmet de samme.</p>	Liten til middels negativ -/-
			<p><i>Stålaker øst</i></p> <p>Mindre inngrep ved Furustad barnehage og enklere løsning på omlagt lokalvegssystem, men en svært uheldig plassering av ny lokalvegforbindelse over sporet fra Furustad til Furustadlia, da denne raserer den viktige trerekken som er omtalt under Verningenkorridoren. Fram til Store Førstad ligger traseen i stor grad nær inntil dagens spor. Her går den nye traseen imidlertid i en kraftig skjæring gjennom dalsiden, og skaper et godt synlig inngrep i det åpne landskapet, også sett fra Furustad.</p> <p>Omfanget vurderes samlet som likeverdig med alternativ Stålaker vest selv om det er helt forskjellige inngrep som utgjør de negative effektene for landskapsbildet.</p>	Liten til middels negativ -/-
8.4 Marum	Relativt storskala åpent og slakt hellende kulturlandskap, men med ryggdekning mot skogkledde åser	Middels	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>Som i Verningenkorridoren.</p>	Liten negativ -
			<p><i>Stålaker øst</i></p> <p>Enklere trasébilde på strekningen fram mot Furustad, og i samme korridor som dagens spor. De dominerende innslagene er overgangsbrua ved Store Førstad, og fjernvirkningen av ny vegatkomst på Furustadsiden.</p> <p>Den store skjæringen er et markant inngrep helt lokalt, men det er først og fremst fjernvirkninger som har betydning for landskapsbildet i dette delområdet, og de vurderes i det store og hele til å ha lite negativt omfang.</p>	Liten negativ -
8.5 Sandefjord golfbane	Fint opparbeidet område innrammet av skogkledde åser. God tilrettelegging for friluftsbasert landskapsopplevelse.	Middels til stor	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>Delområdet blir ubetydelig visuelt påvirket av tiltaket.</p>	Ubetydelig konsekvens 0
			<p><i>Stålaker øst</i></p> <p>Delområdet blir ubetydelig visuelt påvirket av tiltaket.</p>	Ubetydelig konsekvens 0
8.6 Himberg - Auby	Småskala kulturlandskap med mykt daldrag og relativt helhetlig tradisjonell bebyggelse. Lite påvirket av store tekniske inngrep.	Middels til stor	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>Delområdet blir marginalt berørt ved at jernbanetraseen sneier gjennom det aller lengst i øst, tilnærmet på terreng. Traseen medfører imidlertid en omlegging av Skallebergveien på en snaut 500 meter lang strekning, der vegen føres under jernbanen i kulvert. Inngrepene berører ikke kjerneområdene av kulturlandskapet på Himberg.</p>	Liten negativ -
			<p><i>Stålaker øst</i></p> <p>Ingen fysiske eller synlige inngrep i dette delområdet.</p>	Ubetydelig konsekvens 0
8.7 Istre	Gårdene ved Istre ligger som perler på en snor på åskammen langsetter Skallebergveien. For øvrig vanlig østnorsk jordbrukslandskap med blandet	Middels	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>Ingen fysiske eller synlige inngrep i dette delområdet.</p>	Ubetydelig konsekvens 0
			<p><i>Stålaker øst</i></p>	Liten negativ

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
	gårdsbebyggelse, stedvis meget fin og velholdt. Fint innslag av hagemark ved Vestad. I nord et litt trivielt naboskap med Skagerak Netts koblingsanlegg, som også gjør at denne delen av området er en del preget av kraftledningene som mates inn mot dette anlegget. Større og mindre skogholt rammer inn deler av området, men gjør også at utsikten til omgivelsene er begrenset. Skallebergveien følger eiendomsstrukturer og terrengformer, og bryter ikke opp landskapet.		Traseen går i dyp skjæring (dels bergskjæring, dels løsmasseskjæring) gjennom åsdraget langs Skallebergveien, og krysser innunder denne mellom Nordre Istre og Vestad. Det blir anlagt ny vegbru på Skallebergveien over traseen. Skjæringsinngrepet er stort sett bare synlig i traseens akseforlengelse og på krysningsstedet på Skallebergveien.	-
8.8 Dalgangen Istre - Skåra	En markant nord-sørgående dalgang som avgrenses av åsdraget på Ramsås i vest, og gårdsbebyggelsen langs Skallebergveien i øst. Dalbunnen er oppdyrka, og stedvis preget av både planering og kanaliseringstiltak i Skallebergbekken, som konsekvent følger dalbunnen. Men det er også partier av dalen der både hovedbekken og sidebekker har et mer intakt preg, og med omkransende kantvegetasjon. Lengst i sør noe mer innslag av åkerholmer som tilfører landskapet variasjon. En kraftledning langsetter åsdraget i vest setter et visst preg på dallandskapet.	Middels	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>Traseen går stort sett på terreng over den nordligste delen av åkerarealene ved Nordre Istre før den går i en forskjæring før påhugg til tunnel i Ramsås. Inngrepene er lokale, og i et område som allerede er påvirket av inngrep i landskapet.</p> <p><i>Stålaker øst</i></p> <p>Traseen ligger godt landskapstilpasset på terreng, men splitter jordbruksarealene i dalbunnen omtrent på midten. Dalgangen krysses på et parti der det ligger en sidebekk til Skallebergbekken. Denne bekken har intakte kantsoner og er et strukturerende element i landskapet på stedet. Det anlegges en kort vegstump som rømningsvei til tunnelen gjennom Ramsås.</p>	Liten negativ - Liten til middels negativ -/-

Utredningsområde 10 Stålaker

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
10.1 Ramsås	Vanlig skogkledd åsdrag uten spesielle verdier eller kvaliteter. Delvis preget av en gjennomgående kraftledning. Lokalt viktig romdannende landskapselement. Et av få åsdrag i Tjølling som på sikt kan bli stående relativt uberørt. De andre åsene i nærheten er pekt på som arealressurser for utvinning av larvikitt.	Middels	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>På det nordre traséavsnittet fram til Berganmyr går jernbanen i tunnel. Herfra går den i overveiende lav bergskjæring gjennom skog fram mot Bergan. Det anlegges en rømningsvei fra Himbergskogen til søndre tunnelportal. Åsdraget vil i all hovedsak bli liggende intakt, og dagsonene blir for det meste skjermet mot innsyn.</p> <p><i>Stålaker øst</i></p> <p>Bortsett fra det sørligste partiet ved Lund går traseen i tunnel gjennom åsen. Der traseen går i dagsone ved Lunds kogen ligger den riktignok i delvis markant skjæring gjennom det lave åspartiet der, men beliggenheten er tilbaketrukket og med lite innsyn fra kulturlandskapet ved Lund og Lingum.</p>	0 Ubetydelig til liten negativ 0/-
9.1 Lund-Lingum	Småskala kulturlandskap med mykt daldrag og relativt helhetlig tradisjonell bebyggelse. Lite påvirket av store tekniske inngrep.	Middels til stor	<p><i>Stålaker vest</i></p> <p>Traseen går tvers gjennom den sentrale delen av kulturlandskapet ved Lund og Lingum og bryter nåværende småskalastruktur gjennom en stiv linjeføring. Sporet ligger riktignok stort sett i tosidig skjæring og lavt i terrenget, og har slik sett akseptabel forankring i landskapet, men de oppstikkende kjøreledningene vil bli markante blikkfang i</p>	Stor negativ ---

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			dette landskapsrommet. Lindhjemveien blir lagt om for å krysse i bru over jernbanen.	
			<i>Stålaker øst</i> Bare en kort strekning lengst sørøst i delområdet blir berørt av anlegget. Traseen går der tilnærmet på terreng i kanten av en åker, og i en kort skjæring gjennom en kolle. Traseen har en tilbaketrukket beliggenhet i landskapet.	0
10.2 Skåra	Fine bygningsinnslag i gårdsbebyggelsen, og en variert småskala topografi. Skåra østre ligger på en kant ut mot dalgangen i øst og bidrar til omrammingen av denne. Rett sør for Skåra vestre ligger en glattskurt kolle som har formmessig slektskap med svabergene ute ved kysten rundt deler av Viksfjorden. Denne kollen er vurdert som et viktig og verdifullt landskapselement i det lokale kulturlandskapet. I vest danner et av de store larvikittbruddene en del av horisontlinjen, uten at det preger Skåraområdet veldig mye.	Middels til stor	<i>Stålaker vest</i> Delområdet blir ikke berørt av inngrep i alternativ Stålaker vest. Skåraåsen og andre lokale terrengformasjoner skjærer også for innsyn til traseen og vegomleggingene.	0
			<i>Stålaker øst</i> Traseen går i utkanten av kulturlandskapet rundt Skåragårdene, og blir delvis visuelt dempet av de skogklede kollene og åkerholmene som preger dette kulturlandskapet. Den går imidlertid tett på gården Skåra og vil også bli godt synlig fra gården Skåra østre. Anlegget har stort sett en god tilpasning til landskapet uten de helt store utslagene av skjæringer og fyllinger. Kjøreledningene vil lokalt bli et visuelt markant blikkfang. Lindhjemveien legges om ved Skåraåsen og går under en kort jernbanebru i dette området. Vegomleggingen har en god tilpasning og forankring i landskapet.	Middels negativ --
10.3 Vittersøbekken	Et trivielt jordbrukslandskap med flate jorder. Vittersøbekken, som går sentralt gjennom delområdet, er kanalisert og mangler kantvegetasjon.	Liten til middels	<i>Stålaker vest</i> Traseen går på terreng og krysser over Vittersøbekken og de flate jordene som preger området. Sporet, med oppstikkende kjøreledninger, utgjør et visst blikkfang og fjernvirkning. To landbrukskryssinger over sporet blir også markant oppstikkende anlegg i dette flate landskapet. Enkel linjeføring med små terrenginngrep passer godt inn i skalaen i landskapet. I sør går traseen noe tyngre i terrenget, og det skjer også vegomlegginger på Håkestadveien og tilgrensende landbruksveger, men området er i dag allerede sterkt påvirket av tekniske inngrep (larvikittbrudd).	Liten negativ -
			<i>Stålaker øst</i> Det er nyanser som skiller traséføringen i dette alternativet fra traseen i alternativ Stålaker vest. Den noe sørligere traseen blir liggende en del nærmere gården Vestre Skåra. På den annen side er det bare én landbrukskryssing over sporet.	Liten negativ -
10.4 Krukåsen	En skogkledd ås som omgir et av larvikittbruddene i området. På grunn av steinbruddsdriften er deler av området lite tilgjengelig.	Liten	<i>Stålaker vest</i> Ingen fysiske inngrep, og helt ubetydelig fjernvirkning av traseen.	0
			<i>Stålaker øst</i> Ingen fysiske inngrep, og helt ubetydelig fjernvirkning av traseen.	0
10.5 Håkestad	Representativt kulturlandskap for Tjølling med relativt helhetlig tradisjonell bebyggelse ved Håkestad og Kjær. Noe påvirket av naboskap til steinbrudd.	Middels	<i>Stålaker vest</i> Ingen fysiske inngrep i delområdet, men traseen går tett innpå gårdsmiljøet ved Kjær, der både spor og kjøreledninger vil ha en nokså dominerende beliggenhet i omgivelsene. For øvrige deler av delområde	Middels negativ --

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
			Håkestad er avstandene større og inngrepene ikke så framtrepende.	
			<i>Stålaker øst</i> Bare små nyanser skiller omfang og konsekvenser fra alternativ Stålaker vest.	Middels negativ --
10.6 Storås-Løvås	Området er sterkt preget av de to store larvikittbruddene i området. Inngrepene er store. Samtidig gjør drivemetoden med wiresaging at landskapet framstår med fascinerende former, og danner en interessant kontrast til det tradisjonelle natur- og kulturlandskapet rundt. Området er også presist avgrenset og ryddig. I nord er det skogkleddde åspartier som er intakte.	Middels	Delområdet blir ikke berørt av inngrep, og det er bare et begrenset innsyn til traseen lengst i sør. Der domineres omgivelsene allerede fra før av det store larvikittbruddet på Stålaker.	0
10.7 Stålaker	Et overveiende anonymt, flatt og skogkledd parti som danner overgangen mellom Kjønnaldsområdet i vest, og Håkestadområdet i nord. Sør for steinbruddet på Løvås er det stilt ut diverse steinskulpturer formet i larvikitt. Utstillingen har et litt tilfeldig og uorganisert preg, og setter ikke et så kraftig bumerke på omgivelsene som formuttrykket ellers skulle tilsi. Potensialet for høyere opplevelsesverdier rundt parken er imidlertid til stede. Deler av området for øvrig også preget av lagerarealer for eksport av steinprodukter.	Middels	Traseen krysser jordene ved Klemetsås i overveiende lav skjæring før den går gjennom skogpartier ved Gjerstadskogen. Parallelt med jernbanen anlegges det vegatkomst til nordre tunnelmunning for jernbanetunnelen mellom Kjønnald og Heggdal. På et parti nær overgangen mellom dyrka mark og skogen, men beliggende litt inne i denne, blir det en markant nordvendt skjæring som kan bli synlig fra Stålaker. Skulpturparken ved Stålaker synes å kunne forbli uberørt av inngrepene, men den vil få et meget nært naboskap til jernbanen, spesielt i øst.	Liten til middels negativ -/-
10.8 Kjønnald	Kulturlandskap som er sterkt preget av bakkeplanering og kanalisering av Kjønnaldsbekken. Betydelig lavere verdi enn de fleste andre berørte kulturlandskapene i Tjølling, men med en veldig klart avgrenset romdannelse i landskapet gjennom de omkransende åsene.	Liten til middels	Dalgangen sør for gården Kjønnald krysses på en kort strekning der både sporet og atkomstvegen til jernbanetunnelen går i bru over jordene før anlegget går inn i en kraftig forskjæring ved tunnelpågugget. Forskjæringen og tunnelportalen ligger inne i en huk i jordbrukslandskapet, og er skjermet mot innsyn av skog på både nord- og sørsiden. Ingen viktige kulturlandskapsverdier blir berørt.	Liten negativ -
10.9 Jonsås-Grevlingberget	Overveiende flatt og skogkledd parti mellom Kjønnald i øst og Åsmundrød i vest, noe mer kupert i sør. Et helt vanlig østnorsk skoglandskap uten spesielle særmerker og trekk.	Middels	Jernbanen går i tunnel gjennom hele dette delområdet og blir ikke synlig.	0
10.10 Heggdal	Et trivielt industrilandskap/næringspark inntil Lågens østre bredd. Området har et markant skille mellom et øvre, noe mer ekstensivt utbygget platå, og flatene nede ved elva. Ingen del av bygningsmassen skiller seg ut som spesielt viktig eller verdifull med tanke på arkitektur eller industrihistorie, og næringsområdet er relativt tilfeldig strukturert.	Liten	Noen skjæringsinngrep der jernbanetunnelen kommer ut i dagen på midtre platå og midt i industriområdet. Det iøynefallende inngrepet i dette delområdet blir ny jernbanebru over Lågen. Sett fra dette delområdet kan brua faktisk bidra til å bryte opp den trivielle bygningsmassen og skape litt mer variasjon og kontrast i omgivelsene.	Liten positiv +

Utredningsområde 11 Lågen

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
11.1 Lågen	Regionens største og viktigste vassdrag, verdifullt blått element	Stor	Som i Verningenkorridoren vil den nye jernbanebrua over Lågen bli det dominerende tekniske inngrepet og blikkfanget i dette delområdet. På vestsiden av elva skjer inngrepet i utkanten av elvelandskapet som i dag er preget av grønne strandsoner.	Middels til stor negativ --/--
11.2 Yttersølia	Konsentrert bebyggelse med blant annet institusjonsbygg	Middels	Ingen synlige inngrep fra dette delområdet	0
11.3 Yttersø	Svært blandet bebygd areal på elveflatene, med både triviell næringsbebyggelse, Yttersø gård, nyere tids signalbygg og idrettsanlegg mv. Åsside som markerer byens avgrensning mot Lågen.	Liten til middels	Ny jernbanebru over Lågen blir stedvis synlig på avstand, men vil inngå i et område som allerede er sterkt påvirket av tekniske inngrep. Fra mange steder ikke synlig i det hele tatt, men fra øvre del av åssiden på grensen mot Byskogen blir den nye brua et markant blikkfang. Utsikten er imidlertid allerede frfra før sterkt preget av tekniske inngrep i form av kraftledninger, veier og industri/næringsbebyggelse på begge sider av Lågen.	Liten negativ -

6.2.4.1 Samlet konsekvens Stålakerkorridoren

Fra Virik til Furustad er det sammenfallende korridor med Verningenkorridoren, men med to ulike traseer.

Stålakerkorridoren går på den videre strekningen i mye større omfang i tunnel enn Verningenkorridoren, og blir slik sett et mer anonymt anlegg. Det legges til grunn at det finnes deponi for overskuddsmasser fra tunneler som ikke gir negative virkninger for landskapsbilde.

De største inngrepskonfliktene i tilknytning til kulturlandskapet i Tjølling i alternativ Stålaker vest skjer der traseen krysser kulturlandskapet ved Lund og Lingum, og ved nærføring til gårdsmiljøet på Kjær. Dette er vektlagt i vurderingen av samlet konsekvens. Lund og Lingum er et av de svært typiske kulturlandskapene med opprinnelig vegsystem og bebyggelse.

For de øvrige sentrale kulturlandskapsavsnittene i Tjølling, slik som ved Istre og Skåra, er inngrepene neddempede og går i utkanten av de områdene som har middels eller stor verdi.

Ved kryssing av Vittersøbekken og ved Kjønnedal er landskapet i dag nokså forflatet slik at traseen ikke kommer i konflikt med viktige landskapsverdier.

Brukryssingen over Lågen skjer mer i utkanten av de naturpregede partiene langs elva enn i Verningenkorridoren, og ved Hegdal vurderes ny jernbanebru faktisk kanskje å tilføre omgivelsene noe nytt som skaper mer visuell variasjon i et trivielt miljø. Vest for Lågen har traseen en greiere løsning for rømningsveisystemet enn i Verningenkorridoren.

Gjennomgående medfører alternativ Stålaker øst et mindre negativt omfang og mindre negative konsekvenser enn alternativ Stålaker vest. I Nord, ved Stangeby og Istre, medfører øst-alternativet riktignok en del større inngrep ved Jåberg, og den deler dalgangen mellom Istre og Skåra mer i to, men disse ulempene mer enn oppveies av en mye mer skånsom trasé forbi det verdifulle kulturmiljøet ved Lund og Lingum. Ved Skåra er riktignok traseen mer tilbaketrukket i Stålaker vest, men her er inngrepsomfanget likevel vesentlig lavere.

Etter kryssingen av Vittersøbekken er de to traséalternativene mer eller mindre sammenfallende.

Stålakerkorridoren er vurdert til å ha:

- Alternativ vest: Middels negativt omfang og middels negativ konsekvens
- Alternativ øst: Lite til middels negativt omfang og liten til middels negativ konsekvens

6.2.5 Vurdering av andre traseer innenfor Stålakerkorridoren

På strekningen mellom Virik og Furustad omfatter korridoren relativt ensartede områder med større og mindre klynger med bebyggelse og virkningen vil bli om lag den samme uavhengig av hvilken side av korridoren sporet legges i. Fra Furustad mot det skogkledd høydedraget Ramsås ligger det spredte gårdstun i hele korridorens bredde og det vil uansett bli behov for omlegging av veger som går på tvers av korridoren. For landskapsbilde har det betydning at det etableres tunnel gjennom Ramsås som er en av få åser i Tjølling hvor det ikke er steinbrudd i drift eller mulighet for framtidige brudd. Jo lenger øst i korridoren en trasé legges, jo lenger kan en tunnel bli. I vestre del av korridoren vil en trasé dele opp det verdifulle kulturlandskapet ved Lingum. Fra Stålaker mot Lågen går korridoren gjennom områder hvor det har mindre betydning for landskapsbilde hvor sporet plasseres. Kryssing av Lågen gir minst negativ virkning i korridorens søndre del. Fram til Byskogen har valg av side i korridoren ingen betydning så lenge sporet går i bergtunnel.

6.2.6 Forslag til avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak for Stålakerkorridoren

- Brakkmarksfeltet mellom Skiringssalveien og ny jernbanetrasé ved Virik bør plantes til med trevegetasjon for å unngå at området i lang tid bare blir et ugrasfelt. Et skogholt her vil også danne le og skape en visuell buffer som rammer inn jernbaneanlegget og kjøreledningene i det åpne landskapet på stedet.
- Den nye vegforbindelsen fra Furustadveien til Furustadlia i alternativ Stålaker øst bør flyttes litt lengre vestover for å skåne den viktige silhuettdannende trerekken ved tunet som ligger tett ved det planlagte vegkrysset.
- Østveggen i løsmasseskjæringen ved Store Førstad i Stålaker øst bør dempes ned ved å ta opp noe av skråningsutslaget med støttemurer.
- Jernbanebrua over Lågen blir, som i Verningenkorridoren, utenom stasjonene et av de mest markante byggverkene på InterCity-strekningen Tønsberg – Larvik. Det er derfor viktig at det legges stor vekt på bruas arkitektoniske kvalitet og estetiske utforming i hovedgrep så vel som i detaljer. Spesielt bør man se på hva man kan gjøre i formgivingen av overgangssonen mellom elvespennet og spennet over Elveveien.

6.3 Sammenstilling Virik - Byskogen

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

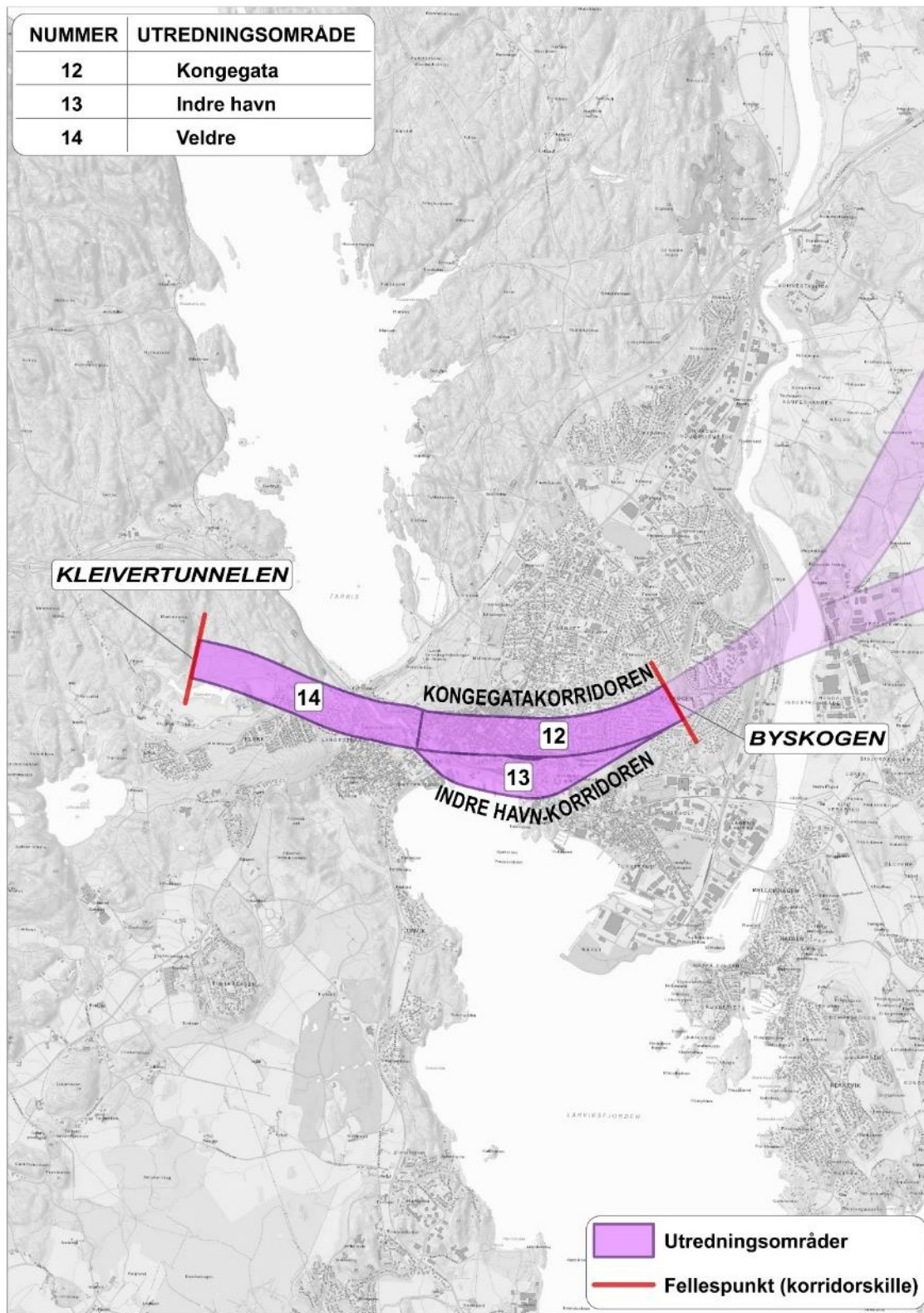
Stålaker vest er rangert som nummer 2 fordi den gjør større inngrep i kulturlandskapet ved Lund og Lingum enn det østre alternativet

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

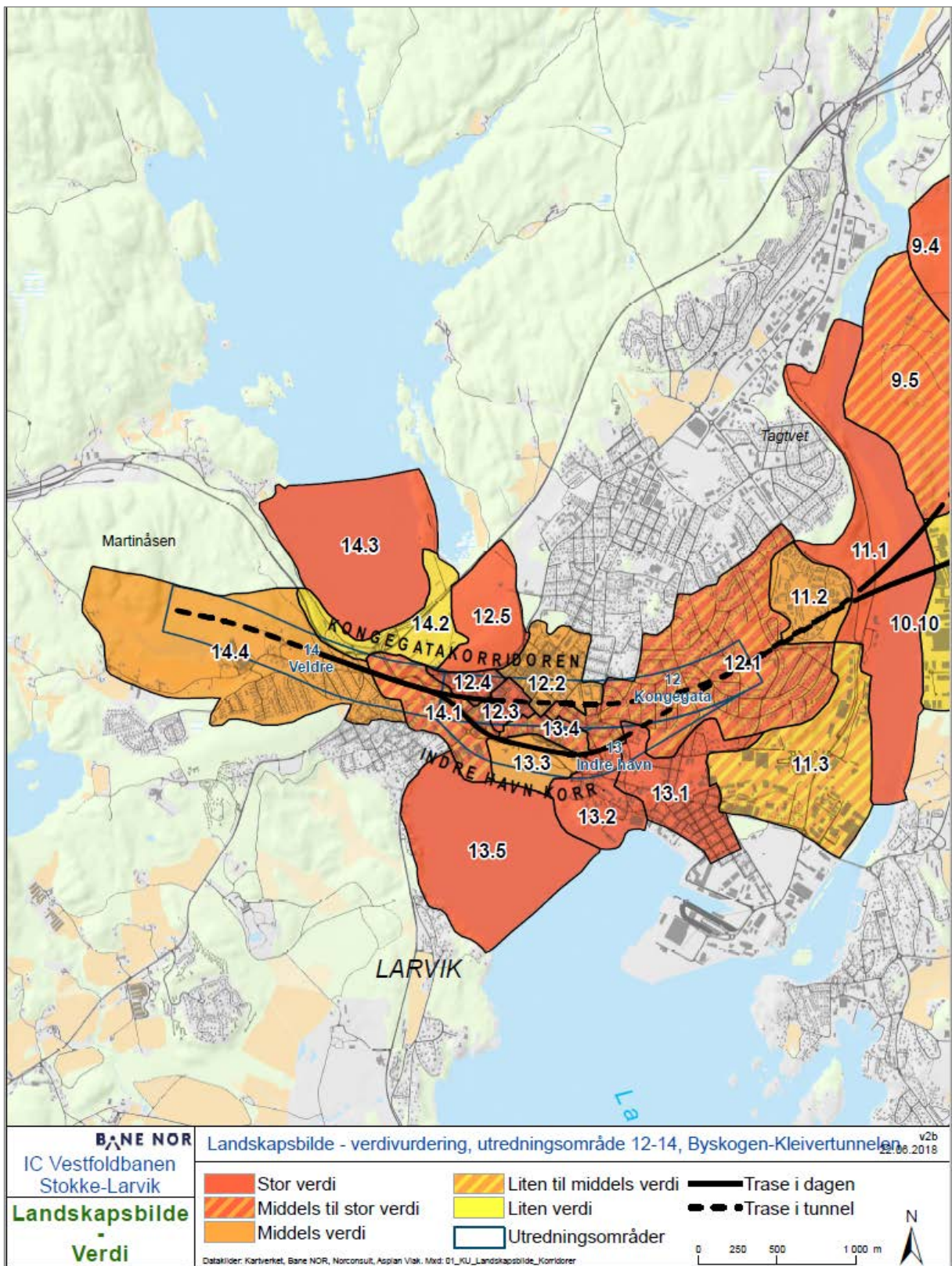
Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningenkorridoren		Middels til stor negativ --/---	3	Fra Virik til Furustad følger traseen dagens jernbanespor. Sporutvidelsene medfører lokale inngrep med flere omlegginger i det lokale vegnett. Stedvis betyr disse følgeinngrepene mer enn selve jernbanetraseen. I de åpne kulturlandskapene blir jernbanetraseen et mer markant innslag med en stivere linjeføring og vesentlig mer iøynefallende kjøreledninger som vil stikke opp i landskapet. De største inngrepskonfliktene knyttet til kulturlandskapet skjer ved Himberg. Her vil jernbane med servicespor og vegomlegginger representere skalabrudd som forstyrrer et temmelig intakt småskala kulturlandskap.

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
				Ny jernbanebru over Lågen blir et stort teknisk inngrep i et naturpreget elveparti, og med betydelige inngrep knyttet til rømningsvei for atkomst til østre tunnelportal vest for Lågen.
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	Middels negativ konsekvens --	2	<p>Fra Virik til Furustad er det sammenfallende trasé med Verningenkorridoren. Stålakerkorridoren går på den videre strekningen i mye større omfang i tunnel enn Verningenkorridoren, og blir slik sett et mer anonymt anlegg.</p> <p>De største inngrepskonfliktene i tilknytning til kulturlandskapet i Tjølling skjer der traseen krysser kulturlandskapet ved Lund og Lingum.</p> <p>Brukryssingen over Lågen skjer mer i utkanten av de naturpregede partiene langs elva enn i Verningenkorridoren. Vest for Lågen har traseen en greiere løsning for rømningsveisystemet enn i Verningenkorridoren.</p>
	Stålaker øst	Liten til middels negativ -/--	1	Gjennomgående medfører alternativ Stålaker øst et mindre negativt omfang og mindre negative konsekvenser enn alternativ Stålaker vest, blant annet på grunn av større andel tunnel. Det viktigste er imidlertid en mye mer skånsom trasé forbi det verdifulle kulturlandskapet ved Lund og Lingum.

7 VERDI, OMFANG OG KONSEKVENSVURDERING BYSKOGEN – KLEIVERTUNNELEN



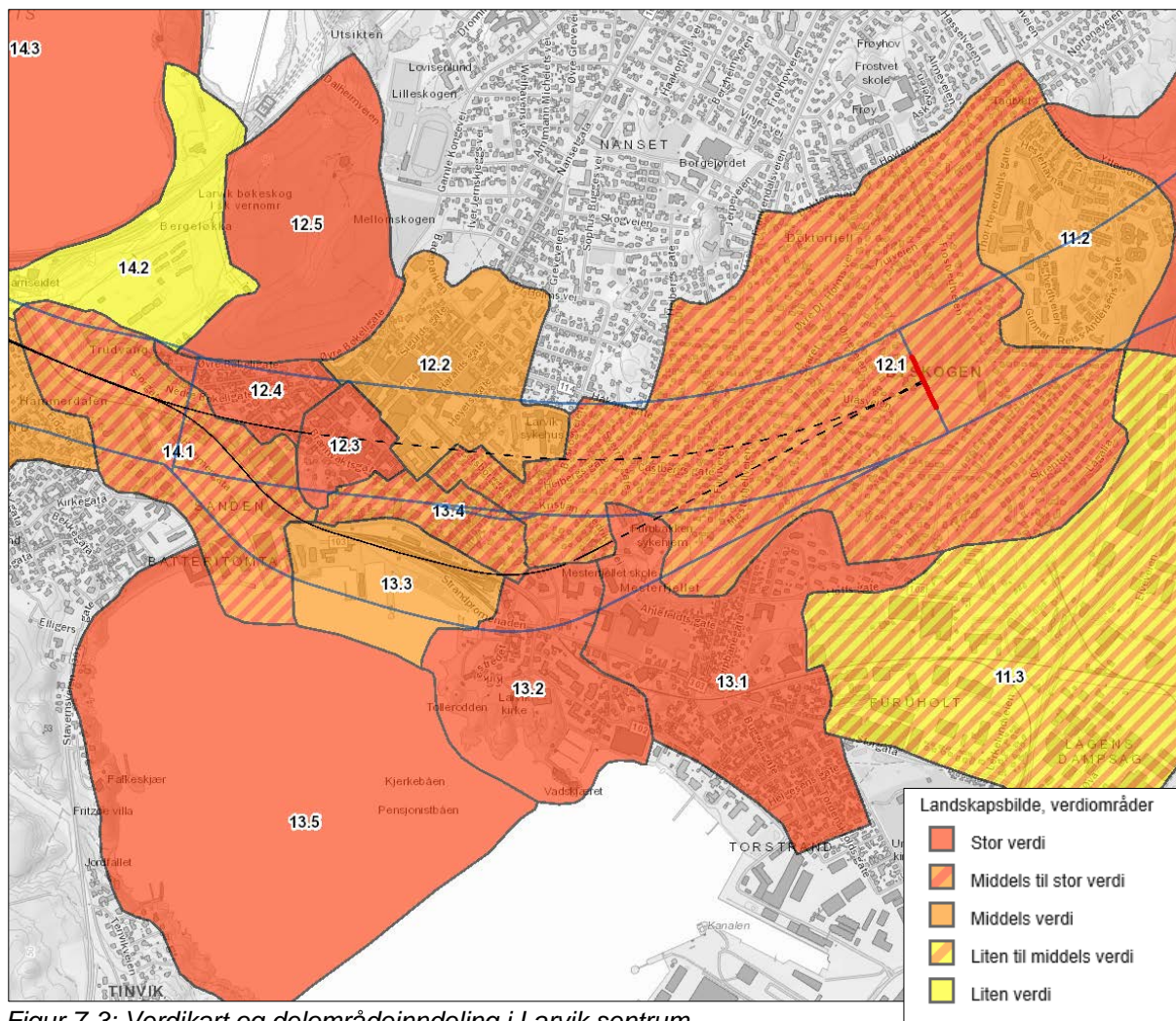
Figur 7-1 Temakart med korridorene Kongegata og Indre havn på strekningen Byskogen - Kleivertunnelen.



Figur 7-2 Verdikart Byskogen-Kleivertunnelen med utredningsområdene 12-14

7.1 Kongegatakorridoren

7.1.1 Utredningsområde 12 Kongegata



Figur 7-3: Verdikart og delområdeinndeling i Larvik sentrum

7.1.1.1 Delområde 12.1 Byskogen

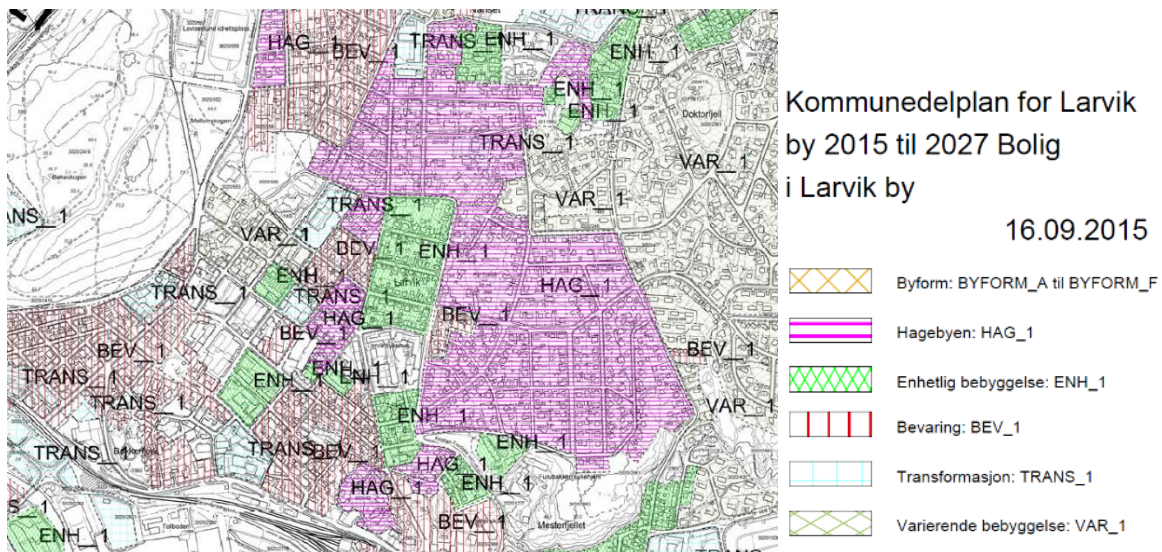
Verdivurdering

Området kunne like gjerne hett Villabyen som *Byskogen*. I kommunedelplanen for Larvik by er store deler av Byskogen vist som *Hagebyen* på temakartet for bolig. I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel (revidert september 2017) er de også omtalt som *Eplehagebyen* og har egne bestemmelser for å sikre videreføring av områdets kvaliteter.

I vest tangerer delområdet områder som både i kommuneplanen for Larvik by og i de regionalt viktige kulturmiljøene i byområdene som Kulturarv har foreslått ved revisjonen av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA).

Denne sørligste delen av villabebyggelsen på platået over Torstrand og sentrumsområdene i Larvik by er preget av homogene og velholdte villastrøk i et mer eller mindre stramt gatemønster. Strukturen er i all hovedsak intakt fra den perioden da bebyggelsen ble reist, og tjener som et godt eksempel på villastrøk i sentrumsnære byområder i mellomstore norske byer. Som sådan er området over snittet representativt og helhetlig i struktur og byggeskikk med spesielt store visuelle kvaliteter.

Helt i sør kulminerer Byskogen i Mesterfjellet, som sammen med Bøkkerfjellet er et av byens to flotteste utsiktspunkter over Tollerodden og fjorden.



Figur 7-4 Utsnitt av temakart fra kommunedelplanen for Larvik by 2015 til 2027

Bestemmelser knyttet til Hagebyen eller Eplehagebyen⁵

HAG 1 - Eplehagebyen:

Nye tiltak skal samsvare eller underordnes eksisterende bebyggelse. Dvs. høyde, lengde/bredde, grunnflate, volumoppbygging, takform, farge- og materialbruk.

Fradeling av nye tomter kan vurderes tillatt, forutsatt at ny, fradelt tomt er mindre enn gjenværende del av opprinnelig tomt og minimum 600m².

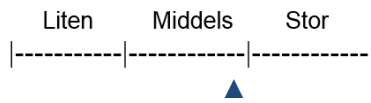


Figur 7-5: Utsikten mot byen og fjorden fra Mesterfjellet

Området er vurdert å ha middels til stor verdi.

⁵ Utdrag fra

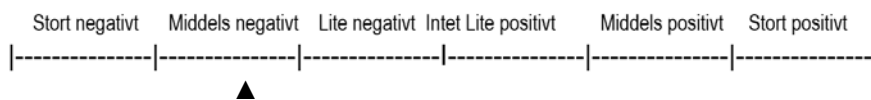
Utfyllende bestemmelser og retningslinjer til Kommunedelplan for Larvik by 2015-2027, datert 29. august 2017 redigert i tråd med kommunestyrets vedtak den 13.09.2017, jf. sak 113/17.



Kongegata høy løsning

Omfang og konsekvens

Kongegata høy løsning går i bergtunnel fra Byskogen fram til Jegersborgsgate og fortsetter som betongtunnel. Helt i vest, ved overgangen til betongtunnelen, i krysset mellom Jegersborgsgate og Trygves gate, kan det bli nødvendig å gjøre inngrep i et par kvartaler med verneverdige småhusbebyggelse. De inngår i høringsforslaget til Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (2018) om regionalt viktige kulturmiljøer i by. Dette er bygninger som ikke vil bli flyttet tilbake som en del av tiltaket. Vegsystemene vil bli opprettholdt. De fjernede bygningene vil bli erstattet av midlertidige parker. Selv om det aller meste av området ikke blir berørt, er kvartalene som kan bli berørt, viktige for bybildet. Omfanget settes derfor til middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

Kongegata lav løsning

Omfang og konsekvens

I Kongegata lav løsning vil første del av tunnelen vest for bergtunnelen under Byskogen bli etablert som løsmassetunnel. Dette innebærer at bebyggelsen innenfor delområde 12.1 ikke må rives. Det må gjennomføres betydelige tiltak med forstrekning av grunnen, men det antas at dette ikke vil få betydning for bybildet utover anleggsperioden. Omfanget vurderes som intet.



Middels til stor verdi sammenholdt med intet omfang gir ubetydelig **konsekvens (0)**.

7.1.1.2 Delområde 12.2 Larvik sentrum nordøst

Verdivurdering

Delområdet omfatter området nordøst for det sentrale sentrumsområdet. Det er skilt mellom sentrumsdelen med dominans av forretningskvartaler og offentlige bygg, og de mer rendyrkede boligkvartalene i nord og øst. Larvik sykehus hører også til delområdet.

Denne delen av Larvik sentrum har for en stor del en litt lukket karakter der forretningsbygg og kontorbygg er innadvendte og har lite liv mot gateplan, men har beholdt en tydelig kvartalsstruktur. Kvaliteten i byrommene varierer fra den trivielle Nansetgata til de hyggelige Trygves gate og Sverres gate. Bakgården og barnehageområdet mellom Jegersborggata og Josefinesgate gir også et positivt inntrykk.

Nærheten til Bøskogen er et spesielt aktivum for Larvik sentrum som trekker opp, men alt i alt skiller ikke nordre del av Larvik sentrum seg ut sammenlignet med et gjennomsnitt av bysentra i norske mellomstore byer og tettsteder.

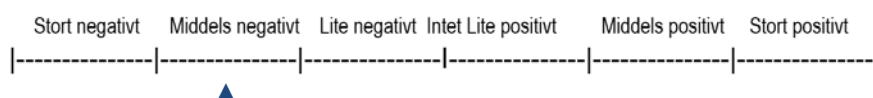
Sett samlet er området er vurdert å ha middels verdi.



Kongegata høy løsning

Omfang og konsekvens

Delområdet blir betydelig berørt i søndre del. For å bygge betongtunnelen må deler av Prinsegata 3 rives, flere bygg i Josefinesgate, Jegersborggate 12 A og B og barnehagen i Jegersborggate 10. Dette er betydelige inngrep i bybildet. Selv om det bare er en liten del av området som berøres, vurderes tiltaket til middels negativt omfang.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (-)**.

Kongegata lav løsning

Omfang og konsekvens

Store deler av tunnelen gjennom delområdet er forutsatt etablert som løsmassetunnel. Dette innebærer at det meste av bebyggelsen kan opprettholdes over tunnelen, også i anleggsperioden. Forretningsbygget i krysset Prinsegata – Haraldsgate, som ligger i delområdets sørvestre hjørne, må antagelig rives fordi bygging av betongtunnelen krever åpen byggegrop. Det knytter seg usikkerhet til eventuell gjenoppbygging. For bybildet har dette bygget mindre betydning og omfanget vurderes som intet til lite negativt.



Middels verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir **ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)**.

7.1.1.3 Delområde 12.3 Larvik torg og Bøkkerfjellet

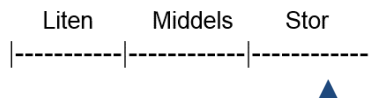
Verdivurdering

Larvik torg og Bøkkerfjellet utgjør kjernen eller hjertet i Larvik bysentrum. Torget er pusset opp over flere år. Som byrom er torget delt i to, et indre sirkelformet rom avgrenset av planter og ulike møbleringer og et omkringliggende byrom. Til sammen danner de Larvik torg, et stort byrom avgrenset av varierte fasader fra ulike tidsaldre, stiler, høyder og materialer. Det sentrale byrommet har belegg med heller av larvikitt.

Også gatene inn til torget har veldefinerte gaterom med ulik karakter. Både for torget og gaterommene er bygningene viktige romdannere og karaktergivere.

Bøkkerfjellet med signaltårnet er et viktig friområde med visuelle kvaliteter og utsiktspunkt mot den nedre byen og fjorden.

Delområdet Larvik torg og Bøkkerfjellet har uten tvil stor verdi.



Figur 7-6: Torget i Larvik



Figur 7-7: Utsikten over Larviksfjorden fra Signalen på Bøkkerfjellet

Kongegata høy løsning

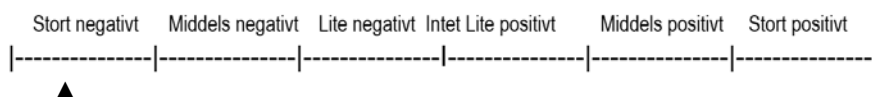
Omfang og konsekvens

Dobbeltsporet vil gå i betongtunnel fra Trygves gate og fram til Larvik torg ved Feyersgate. Anleggsarbeidet vil foregå med åpen byggegrop og det vil være behov for å rive en rekke bygninger. Flere av disse har en helt sentral beliggenhet i Larvik sentrum. De er med og danner viktige byrom, som Larvik torg og gaterommene i de nærmeste gatene. Det gjelder blant annet Torget 4, 6, 8 og 11, samt den tradisjonelle bakgårdsbebyggelsen til Torget 2 og Bredochsgate 1.

På tunneltaket vil Bane NOR sette i stand gatene som berøres og etablere midlertidige parker på tomtene hvor det gjøres inngrep. Det er usikkert om enkelte bygninger kan tilbakeføres, men det forutsettes at gjenoppbygging av Torget 11 inngår i tiltaket. Nye bygninger kan antagelig ikke fundamenteres direkte oppe på tunnellokket. Det er knyttet usikkerhet til når eventuelt nye bygninger vil være på plass i Larvik sentrum. Det er også sannsynlig at ny bebyggelse vil få en annen karakter og struktur enn det som preger Larvik sentrum i dag. Dette gjelder spesielt områdene med småskala trehusbebyggelse.

I denne fasen av planleggingen, er det også uklart hvordan anleggsarbeidene vil foregå, men Larvik sentrum vil uten tvil bli betydelig berørt.

Omfanget vurderes som stort negativt.



Stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **meget stor negativ konsekvens (----)**.



Figur 7-8: Kongegata høy, stasjonsområdet sett fra Kongegata. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

Kongegata lav løsning

Omfang og konsekvens

Etablering av betongtunnel gjennom delområdet vil kreve åpen byggegrop og medføre samme omfang av inngrep og usikkerhet knyttet til gjenoppbygging som i den høye løsningen. Omfanget er også er vurdert til stort negativt.

Stor verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **meget stor negativ konsekvens (----)**.

7.1.1.4 Delområde 12.4 Bøkelia

Verdivurdering

Delområdet ligger som en stor sørøst-vent helling fra raryggen mot byen og fjorden.

Bøkelia skiller seg ut fra de østre delene av sentrum rundt Larvik torg og sykehuset gjennom fine og stramme kvartalsstrukturer med relativt homogen bebyggelse, stedvis også med fine utsiktsakser mot fjorden. Området har spesielt gode visuelle kvaliteter. Opprinnelig bystruktur og arkitektur er mer intakt enn i gjennomsnittet av sentrumsnær bebyggelse i norske byer og tettsteder. Delområdet ligger nær bøkeskogen som danner en markert grønn bakvegg for bebyggelsen.



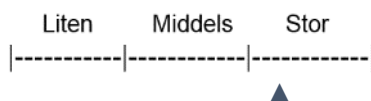
Figur 7-9 Bøkelia har egne kommuneplanbestemmelser

Områdets visuelle kvaliteter er sikret gjennom kommuneplanens bestemmelser slik de ble vedtatt september 2017.

E. Bøkelia

- Plan- og byggetiltak skal innordnes områdets helhetlige preg.
- Traséen til gamle Sørlandske hovedvei med brostein, høye murer og smijerns gelendre skal bevares.
- Nedenfor Nedre Bøkeligate skal bygninger utformes i mur.
- Ovenfor Nedre Bøkeligate skal bygninger utformes i tre.

Samlet er området er vurdert å ha stor verdi.



Kongegata høy løsnig

Omfang og konsekvens

Selve stasjonsløsningen vil ligge på en konstruksjon, i hovedsak bru, og fortsette i bru over Hammerdalen. Delområdet 12.4 går fra Bøkkergata til Gårdsbakken. Her vil stasjonsanlegget gi både terrenginngrep og inngrep i bebyggelsen. Det gjelder blant annet flere bygninger i den bymessige og staselige Kongegata og øverst i den noe mer trivielle Bøkkerveien. I vest er delområdet bratt med parkeringsplasser og gjengrodde skråninger.

Stasjonsområdet vil få god visuell kontakt med Larviksfjorden. Larvik sentrum vil få et nytt byrom omkring stasjonsinngangen. I dette arbeidet forutsettes det at stasjonen vil få en arkitektonisk god utforming tilpasset bysentrum i øst og det skrånende landskapet i vest.

Omfangsvurderingen kan vurderes som stort negativt ved Bøkkerveien og Kongegata med store inngrep. Lenger vest har landskapsbildet en annen karakter og omfanget vurderes som lite negativt eller intet.

Samlet vurderes derfor omfanget som lite negativt.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.



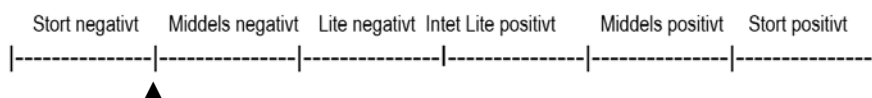
Figur 7-10: Atkomst til stasjonen i Kongegata fra Bøkkerveien. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

Kongegata lav løsning

Omfang og konsekvens

Stasjonen har samme plassering som i den høye løsningen, men den ligger 5-7 meter lavere i terrenget. Omfang av bebyggelse som blir berørt er som i det høye alternativet, men terrenginngrepet blir betydelig større fordi stasjonen delvis ligger i en dyp tosidig skjæring. Stasjonen vil ikke på samme måte som i Kongegata høy inngå som en integrert del av bybildet, men nås via trapper og heiser.

Ved vurdering av omfang i Kongegata høy er det vektlagt at stasjonen blir godt tilpasset bybildet og det skrånende terrenget. I den lave løsningen vil den dype skjæringen, som danner en kløft gjennom byen, gjøre tilpasningen vanskeligere og kan bli et synlig landskapsinngrep i byen. På denne bakgrunn vurderes omfanget som middels til stort negativt.



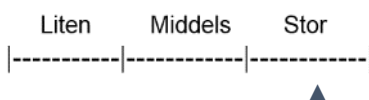
Stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---)**.

7.1.1.5 Delområde 12.5 Bøkeskogen

Verdivurdering

Bøkeskogen i Larvik har status som landskapsvernområde, er en av Norges største naturlige forekomst av bøkeskog og som er parkmessig skjøttet over lang tid. Samtidig er området vel tilrettelagt for turgåing og friluftaktiviteter basert på naturopplevelse. Storvokst bøkeskog, såkalte søylehaller, er generelt velegnet for landskapsopplevelse gjennom sin myke skogbunn, og den spesielle måten lyset filtreres vinter som sommer gjennom de elegante greinene eller bladverket. Det skaper en særegen stemning med en romopplevelse som skiller seg fra andre norske skogstyper. I nordøst er det en mer eller mindre felles portal mot idrettsanleggene på Lovisenlund. I nordvest er det derimot en mer brå kontrast mot det industrielt og teknisk pregede landskapet rundt Farriseidet.

Samlet er området er vurdert å ha stor verdi.



Kongegata høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Løsningsalternativene i Kongegata vil ikke berøre delområdet 12.4 Bøkeskogen. Omfanget vurderes som intet.



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

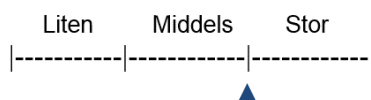
7.1.2 Utredningsområde 14 Veldre

7.1.2.1 Delområde 14.1 Hammerdalen

Verdivurdering

Hammerdalen er Larviks industrielle vugge, som fra sagbruk og tømmerfløting på Farris har utnyttet fallet fra Farris til fjorden i kraftproduksjon. Dette bærer også dalen sitt tydelige preg av, på godt og på vondt. I nedre del av dalgangen er det gamle industriområder med arkitekturhistoriske kvaliteter som er renoveret og løftet til et helhetlig og tiltalende næringsområde inntil elva. Øvre del av dalen er imidlertid dominert av innfartsåren til byen vestfra, av eksisterende jernbanespor, og av rørgate. Dalen er smal og bratt, og gir et litt trangt og innestengt preg, samtidig som elva stedvis er lite innbydende og tilgjengelig. På grunn av utnyttningen av fallet fra Farris, er vannføringen oftest nokså moderat, men det er iverksatt enkelte mindre elverestaureringstiltak for å bøte på ulempene.

Det er ikke alt som er like vakkert og innbydende ved Hammerdalen, men området har fått et løft de senere år. Til tross for betydelige tekniske inngrep har dalen, også av den grunn, sin egen karakter og identitet. Området er vurdert å ha middels til stor verdi, der de største verdiene befinner seg i den nedre delen av Hammerdalen.



Figur 7-11: Deler av den historiske industribebyggelsen nederst i Hammerdalen. Vegetasjonen i dalsidene danner er grønn ramme rundt Hammerdalen.



Figur 7-12: Stasjonsområdet i Kongegatakorridoren sett fra Hammerdalen.

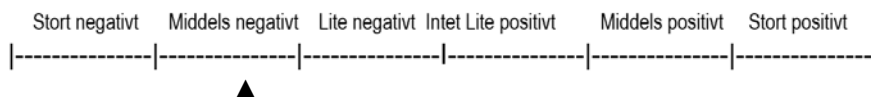
Kongegata høy løsnig

Omfang og konsekvens

Hammerdalen er smal og trang. Dobbeltsporet går i hovedsak i bru og dominerer det velavgrensede landskapsrommet i Hammerdalen. Den visuelle barrieren som dagens jernbane utgjør nederst i dalrommet vil kunne reduseres under forutsetning av at fyllingen sporet ligger fjernes.. Kongegata kan i så fall forlenges og binde Hammerdalen sammen med Larvik sentrum.

Den grønne veggen som vegetasjonen i Hammerdalens vestside danner, vil bli fjernet i den øvre delen av dalen. Det er nødvendig på grunn av anleggsarbeidet for selve betongtunnelen under Brunlanesveien, omlegging av VA-ledninger og bygging av en beredskapsveg fra Brunlanesvegen og ned i bunnen av Hammerdalen.

Selv om de eksisterende elementene kan bestå eller reetableres vil det nye anlegget dominere og deler av den markante grønne veggen vil bli fjernet. Omfanget vurderes som middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (---)**.

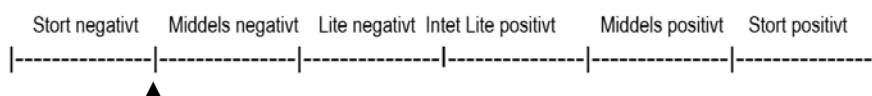


Figur 7-13: Fotomontasje, Kongegata høy sett fra Hammerdalen

Kongegata lav løsning

Omfang og konsekvens

I den lave løsningen blir brua gjennom Hammerdalen lavere og vil i noe mindre grad dominere dalrommet. På den annen side er brua så lav at den delvis «subber» ned i terrenget. Nede i dalen vil den visuelle barrieredivirkningen bli større. For å få tilstrekkelig avstand til brua må Storgata senkes på en lengre strekning langs Farriselva. Dette gir risiko for inngrep i den flotte natursteinmuren mellom fylkesvegen og elva. Den gamle jernbanetraseen som delvis ligger på høye natursteinmurer kan også bli berørt. Alt i alt vurderes omfanget som noe mer negativt enn i den høye løsningen og settes til middels til stort negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels til stort negativt omfang gir **stor negativ konsekvens (---)**.

7.1.2.2 Delområde 14.2 Farriseidet

Verdivurdering

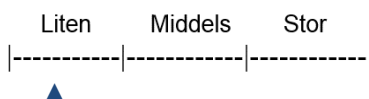
Farriseidet er totalt dominert av trafikkområder, kraftledninger og industrianlegg. Disse utgjør en kraftig både fysisk og visuell barriere mot Farris i nord, og lite innbydende vestre innfallsport til Larvik by.



Figur 7-14: Farriseidet. Foto: Blom Pictometry

Verdivurdering

Området er vurdert å ha liten verdi.



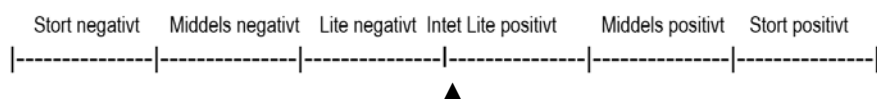
Omfang og konsekvens

Kongegata høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Dobbeltsporet vil ikke berøre delområdet Farriseidet i driftsfasen. Helt i nordvest vil det være behov for en liten veg. I anleggsfasen vil kun et mindre område i dette delområdet bli berørt. Det ligger inntil de dominerende veganleggene.

Omfanget vurderes som intet.



Liten verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

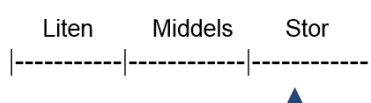
7.1.2.3 Delområde 14.3 Farris

Verdivurdering

Den store innsjøen, Farris på nordsiden av Farris eidet er demmet opp av Raet. Den er omkranset av grønne, skogkledde åser og danner et stort åpent landskapsrom. Det er noe som også er reflektert i verdsettingen i RPBA. Det danner en innfallsport til de indre delene av kommunen og grenser inn mot nabokommunene Porsgrunn og Siljan.. Vannet har en buktende strandlinje med innslag av holmer og småøyer. Et par av disse ligger i denne søndre delen av Farris.

Farris oppleves av mange, både naboer, turgåere og alle som kjører forbi på E18. Opplevelsesverdien derfor stor.

Området er vurdert å ha **stor** verdi.



Kongegata høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Dobbeltsporet vil ikke påvirke delområdet Farris i driftsfasen. I anleggsfasen derimot vil også landskapsrommet knyttet til Farris kunne bli noe påvirket. Omfanget vurderes likevel som intet.



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

7.1.2.4 Delområde 14.4 Veldre - Brunlanesveien

Verdivurdering

Området danner den nordvestre delen av Larvik by, fra den eldre bebyggelsen på Langestrand ned mot Hammerdalen til randsonen av dagens by ved Sky og Martineåsen. Området framstår med en blandet karakter, og er stedvis relativt tett utnyttet. Det er et for norske mellomstore byer et typisk boligområde i overgangen mellom tett by og omland.



Figur 7-15: Utsnitt av bebyggelsen langs Brunlanesveien. Foto: Blom Pictometry

Området er vurdert å ha middels verdi.



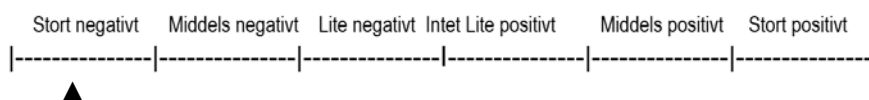
Kongegata høy løsning

Omfang og konsekvens

Dobbeltsporet vil gå i en betongtunnel fra Hammerdalen til den har krysset Brunlanesveien. Så vil banen ha en åpen løsning med arealkrevende skråninger før den går inn i en betongtunnel helt fram til selve Kleivertunnelen. Flere boliger må rives og vil ikke kunne bygges opp igjen fordi terrenget blir endret langs den åpne løsningen. Hvis betongtunnelen forsterkes og terrenget reetableres vil det kunne være mulig å bygge opp igjen bebyggelsen. Det gjelder alle boligene på nordsiden av Granveien. Disse boligene med hageanlegg danner en skjerm mot det dominerende veganlegget som E18 og kryssløsningen med avkjøring til Larvik utgjør. Dette vil igjen øke belastningen på boligene som ligger igjen som vil oppleve at E18-anlegget som visuelt enda nærmere enn i referansesituasjonen.

I driftsfasen vil den åpne løsningen med dype skråninger være lokalt dominerende.

Omfanget vurderes som stort negativt.



Middels verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens** (---).

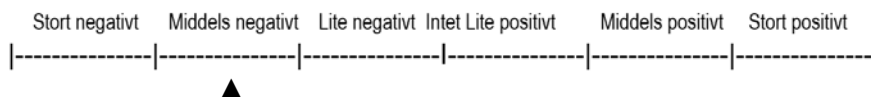


Figur 7-16: Bebyggelsen ved den åpne byggegropa ved Granveien er allerede i dag preget av naboskapet til det nye vegsystemet ved Farriseidet.

Kongegata lav løsning

Dobbeltsporet vil gå i en betongtunnel fra Hammerdalen og helt fram til selve Kleivertunnelen. Området vil være dominert av anleggsarbeidet i anleggsfasen og flere boliger må rives. Det gjelder alle på nordsiden av Granveien. Vurderingen tar utgangspunkt i at arealene oppe på selve betongtunnelen ikke vil kunne bebygges, men det forutsettes at tunnelokket kan benyttes til nærlekeplasser og lignende og være en visuell skjerm for naboene på Veldre.

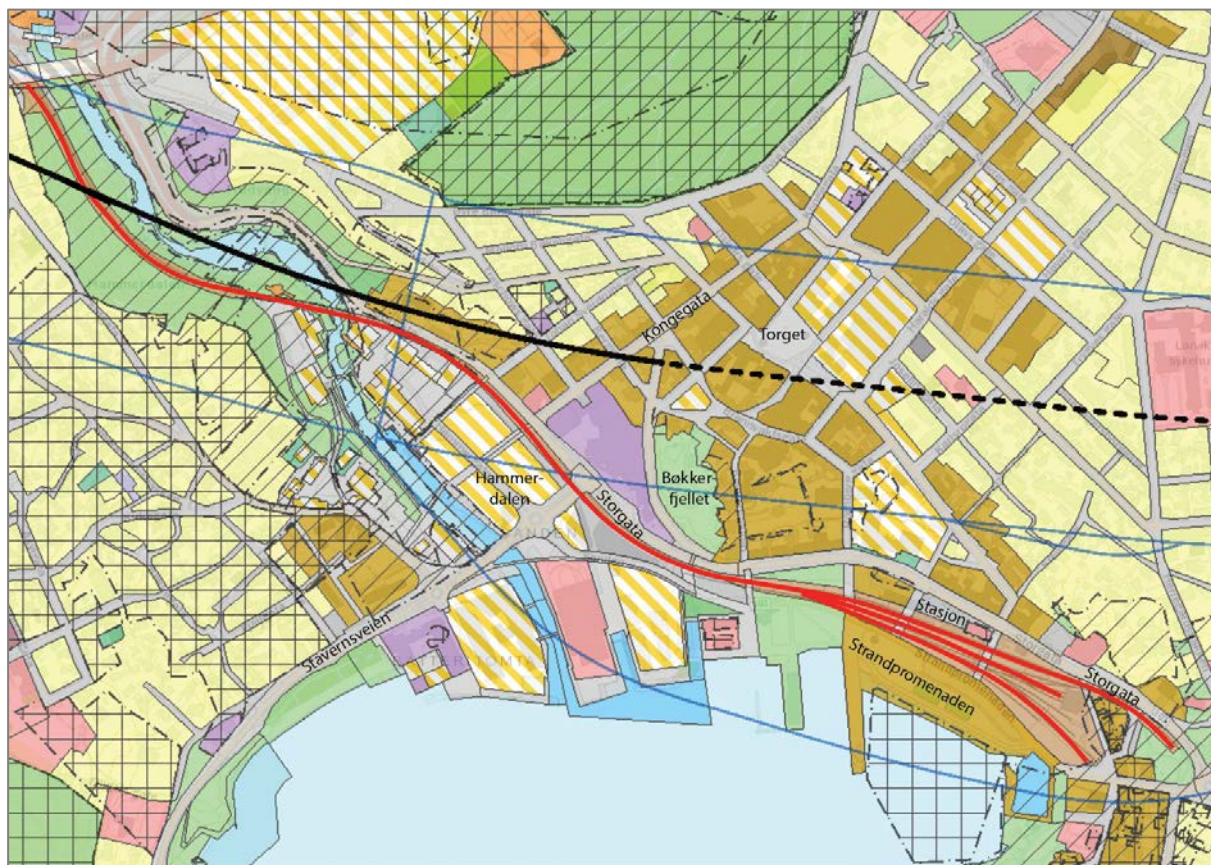
Omfanget vurderes som middels negativt.



Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--)**.

7.1.3 Konsekvens av at dagens spor fjernes i Indre havn og Hammerdalen

Det er gjort en vurdering av mulige virkninger av at traseen i Indre havn tas ut av bruk til jernbaneformål.



Figur 7-17: Utsnitt av kommuneplanens arealdel i Larvik. Spor som tas ut av bruk er vist med rød strek. Nytt spor i Kongegatakorridoren med sort strek, stipling angir tunnel. Traseen innenfor korridoren kan bli endret i senere planfaser.

Etablering av tverrforbindelser vil bidra til redusert visuell barriere mellom fjorden og de lavere delene av byen. For landskapsbildet vil dette gi betydelig positiv virkning i Indre havn og vil bidra til å redusere den samlede negative konsekvensen av alternativene i Kongegatakorridoren.

7.1.4 Oppsummering Kongegatakorridoren

7.1.4.1 Sammenstilling delområder

Utredningsområde 12 Kongegata

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
12.1 Byskogen	Sentrumsnær villabebyggelse med typisk gatestruktur velholdte bygninger og frodige hager. Deler av området har egne bestemmelser i kommuneplanen for å sikre strukturen. Er også foreslått som regionalt viktig kulturmiljø i by ved revisjon av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Utsiktspunktet Mesterfjellet inngår også.	Middels til stor	<i>Kongegata høy</i> Går i bergtunnel fram til Jegersborggate. Fortsetter som betongtunnel. Den drives med åpen byggegrop og det kan bli inngrep i kvartaler med verneverdig bebyggelse. Disse erstattes med midlertidig park	Middels negativ --
			<i>Kongegata lav</i> Betongtunnelen etableres som løsmassetunnel gjennom delområdet. Bebyggelsen over tunnelen rives ikke.	Ubetydelig konsekvens 0
12.2 Larvik sentrum nordøst	Sentrumsområder nord øst for torget og består dels av tyngre forretningsbebyggelse, boliger og sykehuset. Kvaliteten i byrommene variere fra trivielle Nansetgata til de hyggelige Trygve- og Sverresgate.	Middels	<i>Kongegata høy</i> For å bygge betongtunnelen må deler av Prinsegata 3 rives, samt flere bygg i Josefinesgate og Jegersborggate. Dette gir betydelige inngrep i bybildet.	Middels negativ --
			<i>Kongegata lav</i> Mindre inngrep enn i Kongegata høy. Bare Prinsegata 3-5 må rives.	Ubetydelig til liten negativ 0/-
12.3 Larvik torg og Bøkkerfjellet	Larvik torg og Bøkkerfjellet utgjør kjernen eller hjertet i Larvik sentrum. Larvik torg er et velavgrenset og omsorgsfullt utstyrt byrom. Bøkkerfjellet er et flott friområde med flott utsikt over nedre del av byen, Tollerodden og Larviksfjorden.	Stor	<i>Kongegata høy</i> Dobbeltsporet går i betongtunnel gjennom området. Anleggsarbeidet vil foregå med åpen byggegrop som gjør det nødvendig å fjerne viktige bygninger i de sentrale byrommene, både ved torget og i gaterommene omkring. Dagens struktur og skala vil antagelig bli endret ved gjenoppbygging.	Meget stor negativ ----
			<i>Kongegata lav</i> Etablering av betongtunnel gjennom delområdet vil kreve åpen byggegrop og medføre samme omfang av inngrep og usikkerhet knyttet til gjenoppbygging som i den høye løsningen.	Meget stor negativ ----
12.4 Bøkelia	Bøkelia har fine stramme bykvartaler med relativt homogen bebyggelse. Den er godt bevart. De visuelle kvalitetene har også gitt grunnlag for egne bestemmelser i kommuneplanen.	Stor	<i>Kongegata høy</i> Selve stasjonen vil ligge på en konstruksjon og fortsette i bru. Det vil kreve rivning av enkelte bygg i den staselige Kongegata og den mer trivielle Bøkkerveien. Ved atkomsten til stasjonen vil Larvik sentrum få et nytt byrom med god arkitektonisk utforming og god visuell kontakt med Larviksfjorden. Kongegata kan forlenges og opprette kontakt mellom sentrum og Hammerdalen. Lenger vest berøres et mer trivielt landskap.	Liten til middels negativ -/--
			<i>Kongegata lav</i> Omfang av bebyggelse som rives blir som i lav løsning, men terrenginngrepet blir betydelig større fordi stasjonen delvis ligger i en dyp tosidig skjæring. Stasjonen vil ikke på samme måte som i Kongegata høy inngå som en integrert del av bybildet, men nås via trapper og heiser.	Stor negativ ---

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
12.5 Bøkeskogen	Bøkeskogen er en spesielt vakker skog som kneiser over byen. Den har stor visuell opplevelses- og bruksverdi. Den er også vernet som landskapsvernområde.	Stor	<i>Kongegata høy og lav</i> Løsningene vil ikke berøre delområdet og omfanget vurderes som intet.	Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 14 Veldre

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
14.1 Hammerdalen	Hammerdalen er Larviks industrielle vugge. I nedre del av dalen er det gamle industriområder med arkitekturhistoriske kvaliteter og renoverert til et tiltalende og helhetlig næringsområde. Øvre deler er trang og dominert av veganlegg, jernbanespor og et elveløp med svært liten vannføring.	Middels til stor	<i>Kongegata høy</i> Hammerdalen er smal og trang. Brua vil dominere øvre del av dalrommet og utløse inngrep i den skogkledde vestre dalsiden.	Middels negativ --
			<i>Kongegata lav</i> Brua gjennom Hammerdalen lavere og vil i noe mindre grad dominere dalrommet, men den «subber» delvis ned i terrenget og den visuelle barrierewirkningen bli større. Storgata må senkes på en lengre strekning langs Farriselva med risiko for inngrep i den flotte natursteinmuren mellom fylkesvegen og elva. Den gamle jernbanetraseen kan også bli berørt.	Middels til stor negativ --/---
14.2 Farriseidet	Farriseidet er dominert av trafikkområder, kraftledninger og industrianlegg. Disse utgjør en kraftig både fysisk og visuell barriere mot Farris.	Liten	<i>Kongegata høy og lav</i> Løsningene vil ikke berøre delområdet.	Ubetydelig konsekvens 0
14.3 Farris	Farris er den største innsjøen i Vestfold med stor opplevelsesverdi både for innbyggerne i Larvik og forbipasserende på E18.	Stor	<i>Kongegata høy og lav</i> Løsningene vil ikke påvirke landskapsbildet i driftsfasen.	Ubetydelig konsekvens 0
14.4 Veldre-Brunlanesveien	Typisk boligområde i utkanten av en mellomstor by i overgangen mellom tett by og omland.	Middels	<i>Kongegata høy</i> Løsningen vil dels gå i betongtunnel og dels i åpen byggegrop. Bebyggelsen nord for Granveien vil bli revet og i vurderingen er det forutsatt at disse ikke vil bli erstattet. Det gir en stor åpen grøft. Naboene i sør vil bli eksponert mot det dominerende E18-anlegget når dagens boliger og hager fjernes.	Middels til stor negativ --/---
			<i>Kongegata lav</i> Løsningen vil gå i betongtunnel fra Hammerdalen og helt fram til selve Kleivertunnelen. Tiltaket vil trolig kreve riving av mange boliger i Brunlanesveien, Bjørkeveien, Nesjarveien og langs Granveien. Terrenget blir reetablert over tunnelokket og kan benyttes til grøntanlegg som vil danne en visuell skjerm for naboene på sørsiden av Granveien	Middels negativ --

7.1.4.2 Samlet konsekvens Kongegatakorridoren

For temaet landskapsbilde i Kongegatakorridoren vil de største negative konsekvensene ligge i sentrumsområdene i Larvik by, de sentrale byrommene knyttet til Larvik torg og de nærmeste gatene. Banen vil her gå i en ca. 400 meter lang betongtunnel fra Jegersborggate til den nye stasjonen. Anleggsarbeidet vil for lengre strekninger skje som åpen byggegrop og en rekke bygninger vil bli berørt. Flere av disse er svært viktige for dannelsen av byrommene rundt Larvik torg og gaterommene inntil torget. Tiltakshaver vil gjenopprette gatene, tilbakeføre Torget 11 og etablere midlertidige parker på tomtene som blir berørt. I lav løsning bygges første del av betongtunnelen, ca. 130 meter, som løsmassetunnel. Her kan bebyggelsen bli bevart.

I Bøkelia vil den nye stasjonen også kreve riving av bygg som er viktige for gaterommet i Kongegata, Nærområdene til stasjonen forutsettes å få en standard som øker den visuelle standarden. Hovedatkomsten til stasjonen vil bli et nytt byrom med god visuell kontakt med Larviksfjorden. I Kongegata lav ligger stasjonen i en dyp skjæring som gjør at den vanskeligere kan integreres i bybildet.

I Hammerdalen vil tiltaket virke dominerende i begge alternativene. I Kongegata lav må i tillegg Storgata senkes langs Farriselva og det blir inngrep i tørrmuren langs dagens fylkesveg.

Tiltaket vil ikke i noen av løsningene berøre delområdene Bøkeskogen, Farris og Farrisidet vesentlig. Vest for Brunlanesveien vil banen i Kongegata høy gå i en stor åpen grøft som vil gi betydelige negative konsekvenser. Disse er noe mindre i den lave løsningen fordi terrenget blir reetablert over tunnelen. All bebyggelsen blir imidlertid revet og i vurderingen er det forutsatt at disse antagelig ikke kan bygges opp igjen, men det kan etableres grøntanlegg.

Som en del av utredningen er det gjort en vurdering av bylandskapetets sårbarhet. Dette kan formuleres som «hvordan byen med sine terrengformer og bebyggelse vil «tåle» et tiltak av denne størrelsen».

En slik overordnet vurdering tilsier at dagens sentrumsområde omkring Toget, med sin skala, bebyggelse, gatestruktur og terreng, har en større sårbarhet ved et tiltak av denne størrelsen, enn området i Indre havn hvor dagens stasjon ligger. En overordnet vurdering av Kongegata- løsningenes påvirkning på bylandskapet, tilsier at tiltaket vil endre vesentlige karaktertrekk ved Larvik.

I Kongegata- korridoren tas det imidlertid hensyn til det positive ved å fjerne dagens jernbaneanlegg i Indre havn.

For tema landskapsbilde er Kongegatakorridoren vurdert til å ha:

- Høy løsning: Liten til middels negativ konsekvens
- Lav løsning: Liten til middels negativ konsekvens

7.1.5 Vurdering av andre traseer innenfor Kongegatakorridoren

I Kongegatakorridoren vil både høy og lav løsning gå i bergtunnel fram til Jegersborggate med ubetydelig konsekvens. Videre vestover i Larvik sentrum er det ikke funnet tilstrekkelig berg i grunnen til at tunnelen kan drives som en bergtunnel, selv med en forskyving av traseen innenfor korridoren. Omfang og konsekvens vil derfor ikke kunne endres vesentlig.

Ved en forskyving av traseen og stasjonen nordover vil terrenginngrepene øke og vanskeliggjøre tilpassing til byen. Dersom traseen og stasjonen forskyves sørover vil den kunne miste forankringen til terrenget, og øke opplevelsen av en frittstående konstruksjon som sprenger skalaen i byrommene i søndre del av Kongegata.

I Hammerdalen vil tiltaket dominere dalen. Forskjellen i konsekvens for høydealternativene vil trolig ikke være vesentlige, mens en forskyving sørover vil kunne gi inngrep i det helhetlige bygningsmiljøet i Hammerdalen og større inngrep i den skogkledde skråningen på vestsiden av dalen.

Vest for Brunlanesveien, er det begrensede muligheter for forskyving av traseen i horisontalplanet, da dobbeltsporet må møte eksisterende spor i Kleivertunnelen. En flytting av traseen mot sør vil gi større negative konsekvenser fordi boligområdet på Farrisidet blir delt.

7.1.6 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Kongegatakorridoren

- Konstruksjonen i betongtunnelen bør dimensjoneres slik at den tåler fundamentering av bygninger tilsvarende dagens bebyggelse i Larvik sentrum
- Tilbakeføring og rekonstruksjon av de viktigste bygningene som danner byrom i Larvik sentrum
- Høy standard på de midlertidige parkene slik at de kan bidra til å opprettholde byrommene og gi aktiviteter som tiltrekker folk for å opprettholde bruken av sentrumsområdet.

- Valg av metode for bygging av betongtunnelen som gjør at det bygges et lokk slik at byen kan flytte tilbake på gateplan mens tunnelmassene transporteres ut. Det vi redusere tiden som deler av byen ikke er tilgjengelig.
- Det bør utredes om den østlige delen av betongtunnelen kan anlegges som løsmassetunnel i Kongegata høy løsningslik slik at karaktergivende småbebyggelse ikke må rives
- Detaljert planlegging av anleggsgjennomføringen for å hindre ytterligere skader i Larvik sentrum.
- Gjenoppbygging av bygninger som rives må skje slik at opprinnelig struktur og skala opprettholdes. Lokale brudd i bybildet bør ikke forekomme.
- I Granveienområdet vil en forlengelse av betongtunnel under Brunlanesveien helt fram til Kleivertunnelen gi muligheter for tilbakeflytting eller bygging av nye boliger, park med skjerm mot E18 og aktiviteter bidra til å redusere de negative visuelle konsekvensene for området.
- Opparbeide byrom med kvalitet på arealer som frigis når det tekniske jernbaneanlegget fjernes i Indre havn.

7.2 Indre havn-korridoren

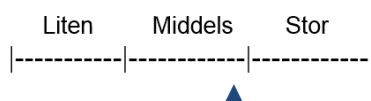
Verdikart og delområdeinndeling, se *Figur 7-3* side 158.

7.2.1 Utredningsområde 13 Indre havn

7.2.1.1 Delområde 12.1 Byskogen

Verdivurdering, se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.1

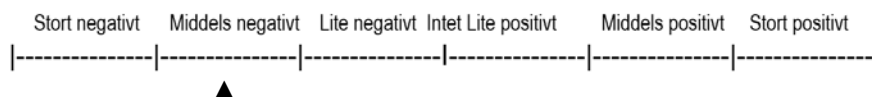
Området er vurdert å ha middels til stor verdi.



Indre havn høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Det nye dobbeltsporet vil gå i tunnel gjennom delområdet. En liten del av tunnelen er en betongtunnel og anleggsarbeidet vil foregå i en åpen byggegrop. Dette er et fint boligområde med visuelle kvaliteter som frodige hager og velstelte til dels tidstypiske bygninger. Flere boliger i kvartalet mellom Kristian Fredriksvei og Residensveien kan bli revet og det er usikkert om hvor mange av disse som vil bli bygget opp igjen. I vurderingen forutsettes det at ny bebyggelse må tilpasses trasé for betongtunnelen og dagens karakter blir endret for alltid. Omfanget vurderes til middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens** (--).

7.2.1.2 Delområde 13.1 Torstrand

Verdivurdering

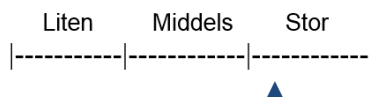
Store deler av bebyggelsen på Torstrand er klassisk tett kvartalsbebyggelse med karakter av arbeiderklassestrøk. Denne delen av byen er særpreget og bidrar til Larviks identitet. Bebyggelsen er gjennomgående velholdt, og slik at det opprinnelige preget i bebyggelsesstrukturen er intakt. Nye Mesterfjellet skole har et mer moderne uttrykk og bidrar til at skolemiljøet samlet ser aktivt og levende ut.

Mot nord grenser området mot Mesterfjellet og den øvre villabyen. Området er splittet på langs av jernbanesporet, stort sett på høy og smal fylling, og den sterkt trafikkerte Dronningens gate. Både parkmessige arealer og alleer langs flere gateløp bidrar til å gi bydelen et grønt preg.



Figur 7-18: Torstrand. Den homogene småhusbebyggelsen brytes opp av kontraster mot høyhus og industrianlegg.

Området er en viktig bidragsyter til Larviks identitet og er vurdert å ha **stor** verdi.

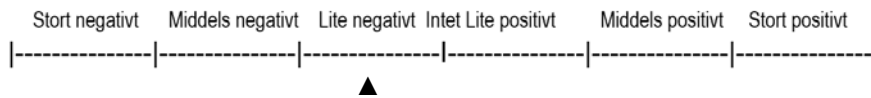


Indre havn høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Det nye dobbeltsporet vil bare berøre delområde 13.1 Torstrand i det nordvestre hjørnet, ved Søndre Vestfold distriktpsikiatri senter. Her vil selve banen gå i tunnel og ikke være synlig. Derimot er det behov for rømningstunneler. En slik vil komme ut i dagen i Kristian Fredriks vei og medfører inngrep i et parkområde på nordsiden av veien.

Omfanget vurderes som lite negativt på grunn av rømningstunnelen.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

7.2.1.3 Delområde 13.2 Herregården og Tollerodden

Verdivurdering

Herregården og Tollerodden er rester etter Larvik storhetstid som leverandør av tømmer og jern til Danmark. Dagens staselige Herregård ble reist som residens for grev Ulrik Frederik Gyldenløve sto ferdig i 1677. Herregården og hageanlegget var det største anlegget i Norge. Det strekte seg flere hundre meter østover og helt ned til fjorden. Selve bygget er klemt opp til nærmeste kulle i tråd med datidens europeiske mote. Kollen, Herregårdsanlegget og de gamle fengselsbygningene preger i dag denne delområdet nord for Storgata (fv. 303). Detaljer som kongeinskripsjonene understreker anleggets historie og betydning.



Rekonstruksjon av situasjon 1733-1760. Tegning av Lars Jacob Hvinden-Haug, NIKU

Figur 7-19 Skisse over hageanlegget til Herregården ⁶.

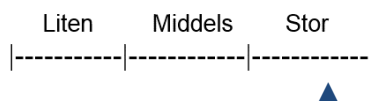
Området sør for Storgata, Tollerodden, er sterkt preget av byens tidlige patrisiat og flere generasjoners klassiske arkitektur. Selve bygget med navnet Tollerodden har navneopphav fra den gang den var bolig og arbeidssted for tolløffiserer underlagt danskekongen.

Kirkespiret på Tollerodden er en av byens viktigste identitetsmarkører. På odden ligger også en av byens populære badeplasser, og det er spor etter tidligere tiders fortøyningsinnretninger og av skutenes ballast. Odden har også et grønt preg med blant annet hageanlegg og store høyreiste trær.

Til sammen utgjør Herregården og Tollerodden et innholdsrikt landskapsbilde utviklet gjennom flere hundreår.

Det innholdsrike området Herregården og Tollerodden er vurdert å ha stor verdi.

⁶ www.larvikmuseum.no/herregardshagen



Indre havn høy løsning

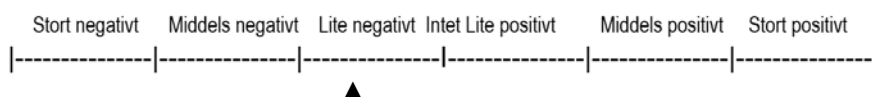
Omfang og konsekvens

Dobbeltsporet vil berøre delområdet helt i nord. Det går fra bergtunnel rett bak Herregården til betongtunnel under hagen til Herregården og Herregårdsbakken. Først ved Shellstasjonen vil sporet komme ut i dagen. For å få plass til anleggsarbeidet, vil antagelig Herregårdsbakken 1A og bensinstasjonen i Storgata kunne bli berørt.

Storgata legges om under sporet. Kun en liten bit av denne ligger i dette delområdet.

Den nye jernbanestasjonen vil kunne påvirke opplevelsen av byen fra deler av Tollerodden. Det gjelder spesielt Indre havn høy løsning.

Samlet vurderes omfanget for delområdet som lite negativt.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.



Figur 7-20: Indre havn høy sett fra Tollerodden. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

Indre havn lav løsning

Omfang og konsekvens

Selve dobbeltsporet vil berøre de samme arealene som Indre havn høy. Storgata derimot vil bli lagt om slik at den krysser over det nye dobbeltsporet og fortsetter i dagens vegtrasé fram til rundkjøringen på østsiden. Omleggingen av Storgata vil medføre en godt synlig terrengskjæring og ruvende konstruksjon. Stasjon og spor vil imidlertid i denne løsningen bli mindre synlig og eksponert fra Tollerodden.

Omfanget vurderes som lite negativt.



Stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.



Figur 7-21: Indre havn lav sett fra Tollerodden. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

7.2.1.4 Delområde 13.3 Sjøsidan

Verdivurdering

Den nedre delen av Larvik sentrum rundt Storgata og Larvik stasjon er sterkt preget av både trafikkarealer og trafikk, ikke bare av jernbanespor, stasjonsarealer og fv. 303, men også den betydelige gjennomgangstrafikken i Storgata. Jernbanesporene danner en fysisk og visuell barriere mot sjøfronten. I tillegg er avstanden mellom byfronten og sjøen rundt 150 – 200 meter, og med at så godt som flatt areal blir det lite kontakt mellom byen og fjorden slik den framstår i dag.

Den manglende sjøkontakten er delvis kompensert gjennom den midlertidige byparken som er anlagt der det tidligere var ferjeterminal, på utsiden av jernbaneområdet. Området er tilrettelagt for aktiviteter.

Det er også innslag av fin gammel bebyggelse, som for eksempel de fredete bygningene, tollboden og stasjonsbygningen. Helt i vest avgrenses områdene av ny, moderne bybebyggelse, i transformasjonsområder. Noen få store fine trær, rester fra den gamle stasjonsparken står her fremdeles. Et eksempel er det flotte treet på parkeringsplassen. Den visuelle kontakten med fjorden er også positiv for opplevelsen av området. Som helhet er imidlertid området preget av slitte overflater.

Sammen med de fredete bygningene, stasjonsbygningen, og Tollboden, og den visuelle kontakten med fjorden vurderes området, på tross av delvis begrensede visuelle kvaliteter, å ha middels verdi. Det er åpenbart at potensialet for økt verdi er stort for dette området.



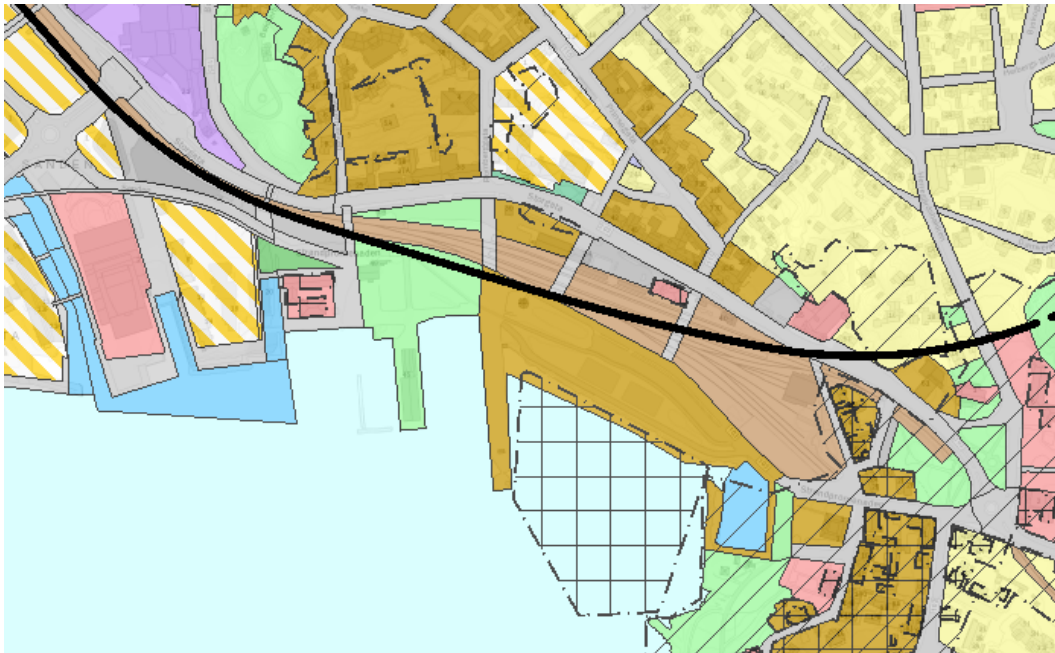


Figur 7-22: Jernbanen danner en fysisk barriere på strandflatene i nedre del av Larviks bysentrum. Området har slitte overflater.

Indre havn høy løsning

Omfang og konsekvens

Larvik stasjon vil ligge godt hevet over terrenget i dette delområdet. Den kommer ut av tunnelen på kote 9,0 og ligger på kote 11,5 i selve stasjonsområdet. Den består av to spor med sideplattformer, plattformtak og nødvendige heiser og trapper til perrongene. Den fredete stasjonsbygningen vil inngå i stasjonsanlegget. I øst legges Storgata om under banen på arealer som i dag er disponert til jernbaneformål.

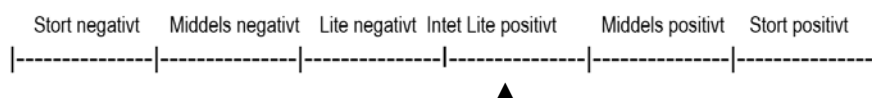


Figur 7-23: Utsnitt av kommuneplanens arealdel for områdene i Indre havn. Senterlinje for nytt dobbeltspor i Indre havnkorridoren er vist med heltrukken sort strek.

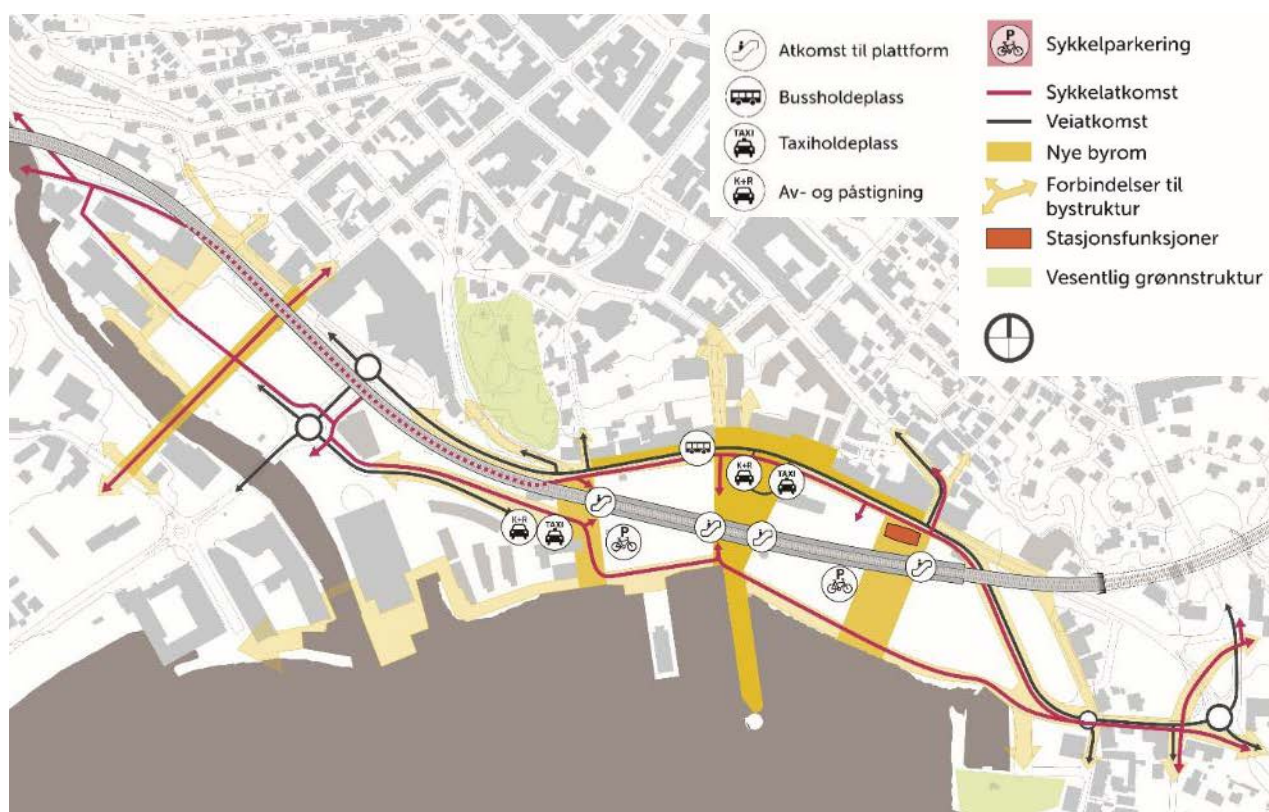
Det vil være mulig å komme fra Storgata til Larviksfjorden uten fysiske barrierer.

I vurderingene legges det til grunn at ny stasjon vil få en god arkitektonisk utforming og at de litt slitte trafikkarealene i stasjonsområdet vil bli oppgradert. Det vil bli god visuell kontakt fra Storgata til Larviksfjorden.

Samlet er omfanget vurdert til lite positivt. Det er særlig vektlagt at visuell barriere mot fjorden blir redusert.



Middels verdi sammenholdt med lite positivt omfang gir **liten positiv konsekvens (+)**.



Figur 7-24 Diagram for stasjonsområdet Indre havn høy

Indre havn lav løsning

Omfang og konsekvens

Nye Larvik stasjon vil ligge om lag på dagens terrengnivå helt i øst, men stiger mot vest hvor enden av plattformene ligger ca. fire meter over terrenget. Den består av to spor med mellomplattformer, plattformtak og nødvendige atkomster. Den fredete stasjonsbygningen vil inngå i stasjonsanlegget. I øst legges Storgata om i en bruløsning over banen.

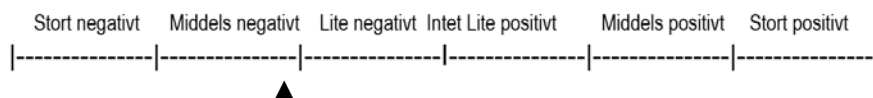
Stasjonsanlegget vil bli mindre ruvende enn i den høye løsningen. Det ligger på en tosidig støttemur hvor høyden øker mot vest. Utsikten til Larviksfjorden og områdene langs sjøen vil i stor grad bli blokkert fra Storgata og bysiden av stasjonsområdet. Passasjer kan ikke løpe fritt under sporet som i de høy løsning, men må senkes ned i terrenget.

Det tilrettelegges for en relativt romslig undergang i det sentrale området, men for å hindre sjøvann å flomme inn, er det nødvendig å legge en voll på utsiden. Forbindelsen gir ingen visuell kontakt mellom Storgata og Larviksfjorden.

Omlaggingen av Storgata i bru over sporområdet gir et kronglete gateforløp med kurver og stigninger som er lite tilpasset en bysituasjon. Bygningen Munken blir berørt og vegløsningen gir en markert bergskjæring i nordøst.

Omfang av tiltaket i Indre havn lav er vurdert som mer negativt enn i den høye løsningen. Den viktigste årsaken er at stasjonsanlegget vil sperre utsynet mot fjorden og hindre direkte forbindelser på tvers av sporområdet. Omlagging av Storgata gir også en visuelt dårligere løsning.

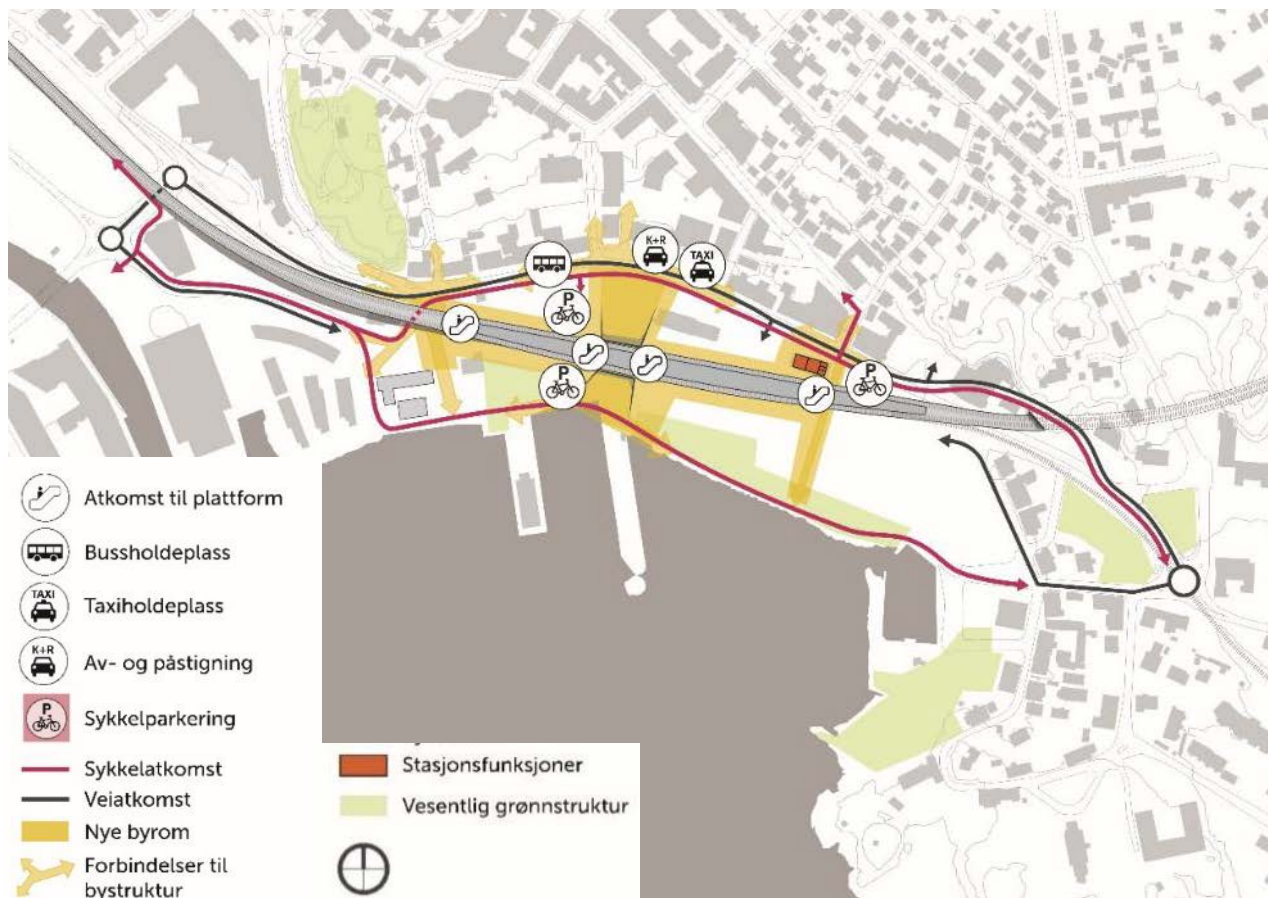
Samlet omfang er vurdert til lite til middels negativt.



Middels verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/-)**.



Figur 7-25: Utsnitt fra modellen, Indre havn lav



Figur 7-26: Diagram for stasjonsområdet Indre havn lav

7.2.1.5 Delområde 13.4 Byamfiet i Indre havn

Verdivurdering

Landskapsbildet i byamfiet er sammensatt. Det er preget av skråningen ned mot Indre havn med bratte gater, trekledte skråninger, parker og hager. Fra amfiet er det god utsikt over Larviksfjorden.

Bebyggelsen er spesielt variert med store fine hus som Festiviteten i Storgata, den staselige gamle skolen i Romberggata, Grand Hotell i mer funksjonalistisk stil, de mindre trehusene nederst i Jegersborggata, den stadig påbygde Munken og de staselige villaene i Bergstien og bygg fra ulike tidsperioder. Prinsegata er hovedveg fra Storgata til byens sentrum, Larvik torg. De bratte smale gatene, Bøkkerbakken, Romberggata, Schultz gate og nedre deler av Jegersborggata er sjarmerende og bidrar til at også Larvik sentrum har sine hvite trehusmiljøer.

Reguleringsplanen for Grandkvartalet viser ny, høy bebyggelse. Den bryter målestokken i området vil bli en kontrast til det eksisterende sammensatte miljøet.

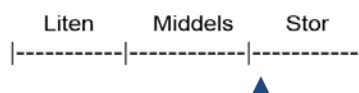


Figur 7-27 Byamfiet over Indre havn sett fra vest



Figur 7-28 Fra illustrasjonene til Grandkvartalet, hentet Larvik kommunes hjemmeside, planportalen⁷

Delområdet er sammensatt med sjarmerende gateløp, typiske bygninger fra ulike perioder og fortsatt med et grønt preg. Grandkvartalet danne en kontrast til resten av bygningsmiljøet hvis det bygges ut slik vedtatt reguleringsplan viser. Samlet vurderes området til å middels til stor verdi.



Indre havn høy løsning

Omfang og konsekvens

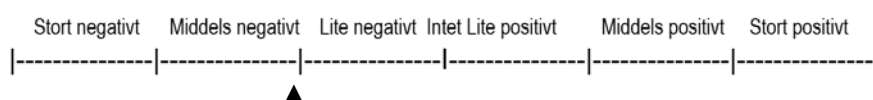
Dobbeltsporet kommer inn i delområdet i en skjæring som vil være synlig fra indre deler av Larviksfjorden. To mindre bygninger inntil Storgata må antagelig rives, men selve Munken kan bli liggende.

⁷ www.larvik.kommune.no

I Indre havn høy ligger stasjonen godt over terrenget slik at de nederste delene av delområdet byamfiet vil beholde utsikten til Larviksfjorden. I en sone litt høyere oppe vil sporet bryte den visuelle kontakten med indre del av fjorden. Øverst oppe vil utsynet til en viss grad opprettholdes, men her vil master og kjøreledninger redusere opplevelsesverdien.

Den nye stasjonen får store dimensjoner og vil i målestokk harmonere med Grandkvartalet hvis dette bygges ut i henhold til vedtatt reguleringsplan.

Omfanget vurderes samlet til å være lite til middels negativt for delområdet byamfiet. Redusert utsyn mot fjorden er vektlagt.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite til middels negativt omfang gir **liten til middels negativ konsekvens (-/--)**.



Figur 7-29: Indre havn høy sett fra Romberggata. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

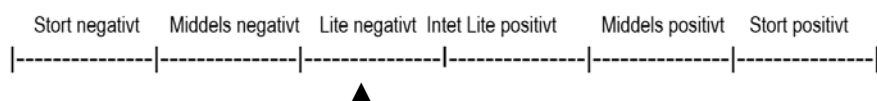
Indre havn lav løsning

Omfang og konsekvens

I Indre havn lav ligger stasjonen på en lav fylling som øker i høyde mot vest. I øst legges Storgata over banen. Det vil gi inngrep både i bebyggelsen, blant annet Munken og de to små husene lenger øst, og terrenget på nordsiden av dagens Storgate. Terrenginngrepet vil være synlig fra indre deler av Larviksfjorden.

I denne løsningen vil de som ferdes på høyde med Storgata miste utsynet mot indre deler av Larviksfjorden, men sikten mot fjorden blir vesentlig mindre forstyrret høyere oppe i terrenget enn i den høye løsningen.

Omfanget vurderes samlet å være noe mindre negativt enn i høy løsning og er satt til lite negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.



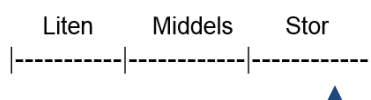
Figur 7-30: Indre havn lav sett fra Romberggata. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

7.2.1.6 Delområde 13.5 Indre del av Larviksfjorden

Verdivurdering

Indre del av Larviksfjorden har visuell god kontakt med både de bebygde områdene av Larvik sentrum og byens tak, Bøkeskogen.

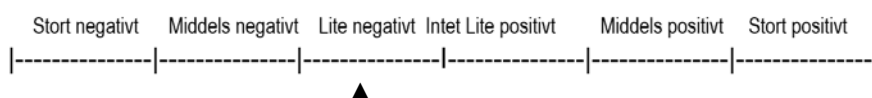
På grunn av den gode visuelle kontakten med store deler av byen har delområdet stor verdi.



Indre havn høy løsning

Omfang og konsekvens

Indre del av Larviksfjorden har god visuell kontakt med delområdene 13.3 og 13.4. Stasjonen i Indre havn høy vil være synlig og skjule bebyggelsen langs Storgata. Effekten øker jo nærmere land du kommer. Omfanget vurderes samlet som lite negativt.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.

Indre havn lav løsning

Omfang og konsekvens

Den lave løsningen vil i mindre grad påvirke opplevelsen av byen sett fra indre del av Larviksfjorden. Omfanget vurderes som intet til lite negativt.

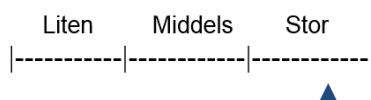


Stor verdi sammenholdt med intet til lite negativt omfang gir **ubetydelig til liten negativ konsekvens (0/-)**.

7.2.1.7 Delområde 12.3 Larvik torg og Bøkkerfjellet

Verdivurdering, se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.1

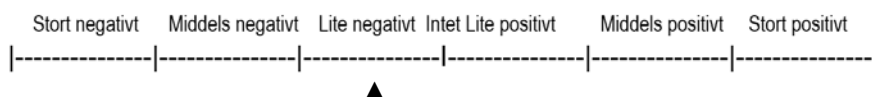
Delområdet Larvik torg og Bøkkerfjellet har stor verdi.



Indre havn høy løsning

Omfang og konsekvens

Korridoren sneier så vidt utkanten av delområdet. Selve sporet vil ikke berøre området fysisk, men jernbaneanlegget vil bli synlig fra Bøkkerfjellet. Høydeforskjellene er store, men de høye mastene og kjøreledningen vil forstyrre utsikten mot fjorden fra enkelte standpunkt. Omfanget vurderes som lite negativt.



Stor verdi sammenholdt med lite negativt omfang gir **liten negativ konsekvens (-)**.



Figur 7-31: Indre havn høy sett fra Bøkkerfjellet. Bildet viser dagens situasjon uten mulig ny bebyggelse i Indre havn. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

Indre havn lav løsning

Omfang og konsekvens

I den lave løsningen forstyrres utsynet mot fjorden i mindre grad og omfanget vurderes til intet.

Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

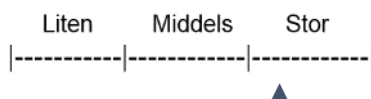


Figur 7-32: Indre havn lav sett fra Bøkkerfjellet. Bildet viser dagens situasjon uten mulig ny bebyggelse i Indre havn. Fotomontasje basert på foreløpig tiltak.

7.2.1.8 Delområde 12.4 Bøkelia

Verdivurdering se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.1.

Samlet er området er vurdert å ha stor verdi.



Indre havn høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Traseen sneier så vidt utkanten av området, muligens kun i anleggsfasen. Høydeforskjellen er så store at dobbeltsporet ikke visuelt vil påvirke opplevelsen av området. Omfanget vurderes som intet.



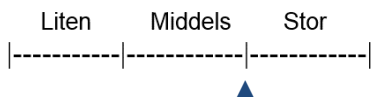
Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

7.2.2 Utredningsområde 14 Veldre

7.2.2.1 Delområde 14.1 Hammerdalen

Verdivurdering, se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.2

Verdien er satt til middels til stor



Indre havn høy løsning

Omfang og konsekvens

Innenfor delområdet går dobbeltsporet i hovedsak på bru fra stasjonsområdet til den treffer dalsiden i nordvest.

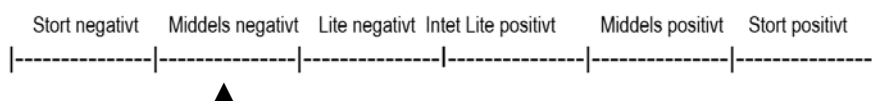
Før traseen krysser Stavernveien vil den gå svært nær det nye kontorbygget ved Sanden 1. Det vil bli nødvendig å rive deler av det gamle magasinet til Fritzøe mølle (Hammergata 22). Omlegging av Storgata vil antagelig kreve rivning av enkelte bygninger mot nord.

Siden banen går på bru, kan Kongegata føres under og fram til Hammergata og slik knytte Hammerdalen til sentrum på en bedre måte. Anbefalt maksimum mønehøyde i dette området er 15 meter. Banen vil trolig ikke stikke over disse.

Lenger oppe i Hammerdalen vil eksisterende elementer med spor etter tidlig industriaktivitet, som fundamenter, vann- og tømmerrenne, i hovedsak kunne reetableres om de skades i anleggsperioden. Banen vil gå i en kort betongtunnel under Brunlanesveien. Tunnelen starter i den grønne veggen som den frodige lauvskogen vest i Hammerdalen danner. Denne blir også skadet av omlegging av VA-ledning og bygging av beredskapsveg nord for tunnelinngangen.

På grunn av sine dimensjoner vil banen visuelt dominere miljøet omkring Storgata i nedre deler av dalen og hele dalrommet i øvre deler. Den frodige lia mot vest vil være et viktig bidrag for å dempe opplevelsen at banens dominans.

Samlet sett vurderes omfanget som middels negativt.



Middels til stor verdi sammenholdt med middels negativ konsekvens gir **middels negativ konsekvens (-)**.

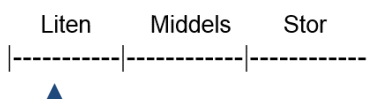
Indre havn lav løsning

Omfangs- og konsekvensvurderingen vil være ganske lik for Indre havn lav som for Indre havn høy for delområdet Hammerdalen. Ut fra stasjonen vil banen gå en tett konstruksjon fram til Stavernsveien. Derfra går den på bru videre i Hammerdalen, men lavere enn i Indre havn høy.

7.2.2.2 Delområdet 14.2 Farriseidet

Verdivurdering, se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.2.

Området er vurdert å ha liten verdi.



Indre havn høy løsning

Omfang og konsekvens

Det er kun en liten beredskapsveg som vil berøre delområdet 14.2 Farriseidet. Delområdet er allerede dominert av E18-anlegget. Omfanget vurderes til intet.



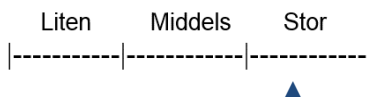
Liten verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

7.2.2.3 Delområdet 14.3 Farris

Verdivurdering, se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.2.

Verdivurdering

Området er vurdert å ha stor verdi.



Indre havn høy og lav løsning

Omfang og konsekvens

Dobbeltsporet vil ikke påvirke delområdet Farris i driftsfasen. Omfanget vurderes som intet.



Stor verdi sammenholdt med intet omfang gir **ubetydelig konsekvens (0)**.

7.2.2.4 Delområdet 14.4 Veldre - Brunlanesveien

Verdivurdering, se Kongegatakorridoren kapittel 8.1.2.

Området er vurdert å ha **middels** verdi.



Indre havn høy løsning

Omfangs- og konsekvensvurdering vil være som Kongegata høy, se avsnitt 7.1.2.4

Middels verdi sammenholdt med stort negativt omfang gir **middels til stor negativ konsekvens (--/---)**.

Indre havn lav løsning

Omfangs- og konsekvensvurdering vil være som Kongegata høy, se avsnitt 7.1.2.4

Middels verdi sammenholdt med middels negativt omfang gir **middels negativ konsekvens (--/---)**.

7.2.3 Oppsummering Indre havn-korridoren

7.2.3.1 Sammenstilling av delområder

Utredningsområde 13 Indre havn

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
12.1 Byskogen	Sentrumsnær villabebyggelse med typisk gatestruktur velholdte bygninger og frodige hager. Deler av området har egne bestemmelser i kommuneplanen for å sikre strukturen. Er også foreslått som regionalt viktig kulturmiljø i by ved revisjon av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk. Utsiktspunktet Mesterfjellet inngår også.	Middels til stor	<i>Indre havn høy</i> Løsningen vil gå i tunnel gjennom delområdet. En del av denne vil være en betongtunnel som skal bygges med åpen byggegrop. Flere boliger mellom Kristian Fredriksvei og Residensveien blir trolig revet. I utredningen forutsettes det at gjenoppbygging må tilpasses trasé for betongtunnel og at dagens struktur og visuelle kvaliteter blir varig endret.	Middels negativ --
			<i>Indre havn lav</i> Samme omfang og konsekvens som over	Middels negativ --
13.1 Torstrand	Store deler av bebyggelsen på Torstrand er klassisk kvartalsbebyggelse med karakter av arbeiderklassestrøk og bidrar til Larviks identitet. Foreslått som regionalt viktig kulturmiljø i by ved revisjon av Regional plan for bærekraftig arealpolitikk.	Stor	<i>Indre havn høy</i> Dobbeltsporet går i bergtunnel og vil ikke berøre delområdet. En rømningsstunnel vil komme ut i dagen ved Kristian Fredriksvei og medføre inngrep i et parkområde.	Liten negativ -
			<i>Indre havn lav</i> Vurderingene vil være de samme som over.	Liten negativ -
13.2 Herregården og Tollerodden	Herregården og Tollerodden er rester fra Larviks storhetstid. Bygningene, hageanlegget og fengselet gir området en karakter. Kongeinskripsjonene understreker betydningen av området. Tollerodden er preget av byens tidlige patrisiat og klassisk arkitektur. Hager og parker med høyreiste trær gir odden et grønt preg.	Stor	<i>Indre havn høy</i> Delområdet berøres i liten grad direkte, men sett fra Tollerodden vil den nye stasjonen skjule bebyggelsen i Storgata.	Liten negativ -
			<i>Indre havn lav</i> Utsynet fra Tollerodden mot byen endres mindre enn i den høye løsningen, men bergskjæring ved omlegging av Storgata kan bli eksponert.	Liten negativ -
13.3 Sjøsiden	Den nedre delen av Larvik sentrum er sterkt preget av trafikk og trafikkarealer, både stasjonsområdet og Storgata. Jernbanesporene danner en barriere både fysisk og visuelt mot Larviksfjorden. Tollboden og stasjonsbygningen og kontakten med sjøen gir likevel området kvaliteter.	Middels	<i>Indre havn høy</i> Anlegget får store dimensjoner. Det vil ligge høyt over terrenget og gir gode muligheter for visuell og fysisk kontakt med Larviksfjorden på bakkeplan. I vurderingen legges det til grunn at stasjonen får en god arkitektonisk utforming og at de litt slitte stasjonsområdene vil bli oppgradert.	Liten positiv +
			<i>Indre havn lav</i> Tiltaket i Indre havn lav er vurdert som mer negativt enn i det høye løsningen. Den viktigste årsaken er at stasjonsanlegget vil sperre utsynet mot fjorden og hindre direkte forbindelser på tvers av sporområdet. Omlegging av Storgata gir også en visuelt dårligere løsning.	Liten til middels negativ -/--
13.4 Byamfiet	Byamfiet er variert og sammensatt der det ligger i den bratte skråningen ned mot Larviksfjorden. Store fine hus som Festiviteten, skolebygningen i Romberggata, Munken og små	Middels til stor	<i>Indre havn høy</i> Løsningen kommer inn i delområdet i en skjæring som vil være synlig fra Larviksfjorden. To mindre bygninger i Storgata må trolig rives, men selve Munken blir stående.	Liten til middels negativ -/--

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
	trehus i Bøkkerbakken, Romberggata og de staselige villaene i Bergstien danner sammen med store trær og hager særpregede miljøer. Reguleringsplanen for Grandkvartalet viser tung ny bebyggelse i området.		Stasjonsanlegget vil være synlig fra byamfiet. Nederst vil det være god visuell kontakt med sjøen, mens høyere oppe vil jernbanebru, master og kjøreledninger være forstyrrende for utsikten. <i>Indre havn lav</i> Løsningen kommer inn i delområdet med en noe større skjæring enn i høy løsning. I tillegg vil Storgata lagt om over banen bli et godt synlig element. Stasjonsløsningen vil i mindre grad stenge for utsikten fra byamfiet i høy løsning.	
13.5 Indre del av Larviksfjorden	Indre deler av Larviksfjorden har god kontakt med bebyggelsen i Larvik sentrum og byens tak, Bøkeskogen.	Stor	<i>Indre havn høy</i> Løsningen vil være synlig og skjule bebyggelsen langs Storgata. <i>Indre havn lav</i> Løsningen vil i mindre grad påvirke opplevelsen av sjøsiden og byamfiet.	Liten negativ - Ubetydelig til liten negativ 0/-
12.3 Larvik torg og Bøkkerfjellet	Larvik torg og Bøkkerfjellet utgjør kjernen eller hjertet i Larvik sentrum. Larvik torg er et velavgrenset og omsorgsfullt utstyrt byrom. Bøkkerfjellet er et friområde med flott utsikt over nedre del av byen, Tollerodden og Larviksfjorden.	Stor	<i>Indre havn høy</i> Løsningen vil ikke berøre området fysisk, men master og kjøreledning vil være synlige fra Bøkkerfjellet og forstyrre utsikt mot fjorden. <i>Indre havn lav</i> Utsynet forstyrres i mindre grad enn i Indre havn høy.	Liten negativ - Ubetydelig konsekvens 0
12.4 Bøkeli	Bøkeli har fine stramme bykvartaler med relativt homogen bebyggelse. Den er godt bevart. De visuelle kvalitetene har også gitt grunnlag for egne bestemmelser i kommuneplanen.	Stor	<i>Indre havn høy</i> Løsningen sneier så vidt utkanten av området. <i>Indre havn lav</i> Samme omfang og konsekvens som over.	Ubetydelig konsekvens 0 Ubetydelig konsekvens 0

Utredningsområde 14 Veldre

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
14.1 Hammerdalen	Hammerdalen er Larviks industrielle vugge. I nedre del av dalen er det gamle industriområder med arkitekturhistoriske kvaliteter og renoverert til et tiltalende og helhetlig næringsområde. Øvre deler er trang og dominert av veganlegg, jernbanespor og et elveløp med svært liten vannføring.	Middels til stor	<i>Indre havn høy</i> Banen vil gå på bru fra stasjonen opp hele Hammerdalen. Før løsningen krysser Stavensveien vil den berøre parkeringshuset og gå svært nær det nye kontorbygget ved Sanden 1. Deler av Magasinet ved den gamle Mølla vil antagelig måtte rives. Banens dimensjoner gjør at den vil dominere og fylle hele dalrommet. Kongegata kan føres under banen og binde Hammerdalen sammen med sentrum. <i>Indre havn lav</i> Vurderingene vil være ganske lik for lav og høy i Hammerdalen. Nederst i dalen vil den gå på en tett konstruksjon.	Middels negativ -- Middels negativ --
14.2 Farriseidet	Farriseidet er dominert av trafikkområder, kraftledninger og industriarealer. Disse utgjør en	Liten	<i>Indre havn høy</i> Det er kun en beredskapsveg som vil berøre delområdet.	

Delområde	Beskrivelse av verdi	Verdi	Beskrivelse av omfang og konsekvens	Konsekvens
	kraftig både fysisk og visuell barriere mot Farris.			Ubetydelig konsekvens 0
			<i>Indre havn lav</i> Vurderingene vil være som over.	Ubetydelig konsekvens 0
14.3 Farris	Farris er den største innsjøen i Vestfold med stor opplevelsesverdi både for innbyggerne i Larvik og forbipasserende på E18.	Stor	<i>Indre havn høy</i> Løsningen vil ikke berøre Farris eller opplevelsen av innsjøen.	Ubetydelig konsekvens 0
			<i>Indre havn lav</i> Vurderingene vil være som over	Ubetydelig konsekvens 0
14.4 Veldre-Brunlanesveien	Området er et typisk boligområde i utkanten av en mellomstor by i overgangen mellom tett by og omland.	Middels	<i>Indre havn høy</i>	Middels til stor negativ --/---
			<i>Indre havn lav</i>	Middels negativ --

7.2.3.2 Samlet konsekvens Indre havn-korridoren

I Indre havn høy løsning vil Larvik stasjon ligge godt hevet over terrenget og kan bli et stort og dominerende element. I øst legges Storgata om under jernbanebrua. Tiltaket kan gi flere og gode forbindelser mot sjøen på tvers av dagens spor. Den nye stasjonen vil ligge så høyt at gater og grøntkorridorer kan løpe fritt under spor og plattformer. Parkområder og nye tverrforbindelser vil bidra til at kontakten med Larviksfjorden og arealene langs sjøen blir bedret sett fra Storgata og stasjonsområdet, slik at byen og fjorden knyttes visuelt sammen.

I Indre havn lav løsning vil Larvik stasjon ligge om lag på dagens nivå i østenden. Her legges Storgata om i bru over banen. Dette gir et lite bymessig gateforløp og medfører inngrep i terrenget på nordsiden av dagens Storgate og bebyggelse, blant annet Munken. Mot vest ligger sporet på tosidig støttemur og stiger til ca. 4 meter over dagens terreng i vestre ende av plattformene. Utsikten til Larviksfjorden og områdene langs sjøen vil i stor grad bli blokkert fra Storgata og bysiden av stasjonsområdet. Passasjer kan ikke løpe fritt under sporet som i høy løsning, men må senkes ned i terrenget. Med den lave løsningen ligger det i langt mindre grad til rette for å etablere tverrforbindelser mot sjøen.

Fra Bøkkerfjellet og høyere oppe i byamfiet vil den høye løsningen forstyrre utsikten mot Larviksfjorden i større grad enn den lave.

Fjernvirkningen av stasjonsløsningene fra Tollerodden og Larviksfjorden vil være ulik. Indre del av fjorden har god visuell kontakt med stasjonsområdet. Brua i Indre havn høy vil være synlig fra sjøen og delvis skjule bebyggelsen langs Storgata. Effekten øker jo nærmere land du kommer. Den lave løsningen vil i mindre grad påvirke opplevelsen av byen fra indre del av Larviksfjorden.

For begge løsningene er det vektlagt at de litt slitte områdene rundt stasjonen vil få nye overflater og møblering og at det blir en generell estetisk opprusting i området.

I den høye løsningen går dobbeltsporet i hovedsak på bru fra stasjonsområdet til den treffer dalsiden i nordvest i Hammerdalen. Den lave starter med en tett konstruksjon og går først over i bru etter at den har passert Stavensveien. Omlegging av Storgata kan gi inngrep i enkelte bygg på nordsiden av veien.

Ingen av løsningene vil berøre områdene langs elveløpet i Farriselva i særlig grad.

I boligområdet ved Granveien vil omfang og konsekvens for landskapsbildet være tilsvarende de to løsningene i Kongegatakorridoren.

Som en del av utredningen er det gjort en vurdering av bylandskapetets sårbarhet. Dette kan formuleres som «hvordan byen med sine terrengformer og bebyggelse vil «tåle» et tiltak av denne størrelsen».

En slik overordnet vurdering tilsier at området Indre havn og eksisterende stasjonsområde tåler et moderne jernbaneanlegg uten at bylandskapet vil endre sin karakter i vesentlig grad. Indre havn-løsningene, uavhengig av en eventuell framtidig bebyggelse og utvikling, vil kunne plasseres i dette området uten at byen mister sitt særpreg.

Indre havn-korridoren er vurdert å ha:

- Høy løsning: Liten negativ konsekvens
- Lav løsning: Liten til middels negativ konsekvens

7.2.4 Vurdering av andre traseer innenfor Indre havn- korridoren

Også for Indre havn-korridoren har mulighetene for å få bergoverdekning for tunnelene vært styrende for første del av korridoren fram mot Herregården. Flytting av stasjonen mot nord vil gi store inngrep i bebyggelsen i den bratte skråningen opp mot Torget. Et slikt alternativ ville endre bybildet vesentlig. Flytting sørover mot fjorden ville gi større inngrep i Sanden og søndre del av Hammerdalen, samt redusere mulighetene for framtidig utbygging i Indre havn. I øvre del av Hammerdalen vil en nordlig trasé gi minst inngrep i Farriselva og den gamle industribenyggelsen, mens en forskyving mot sør kan medføre store negative virkninger.

7.2.5 Forslag til avbøtende og eventuelle kompenserende tiltak for Indre havn-korridoren

- Bygge nye boliger i Kristian Fredriksgate og Residensveien inntil betongtunnelen og etablere hager for boligene oppe på tunneltaket.
- Gjenoppbygging av bygninger som må rives bør skje slik at opprinnelig struktur og skala opprettholdes. Lokale brudd i bybildet bør ikke forekomme.
- Vurdere tiltak som reduserer størrelsen og overflaten på skjæringen bak Munken mot Herregårdbakken slik at den blir mindre visuelt dominerende.
- Eventuelt teknisk bygg inntil Storgata må gis en arkitektonisk bra utforming, gjerne slik at den framstår som en del av stasjonsanlegget.
- I Veldreområdet vil en forlengelse av betongtunnel under Brunlanesveien helt fram til Kleivertunnelen gi muligheter for tilbakeflytting eller bygging av nye boliger, park med skjerm mot E18 og aktiviteter bidra til å redusere de negative visuelle konsekvensene for Veldreområdet.

7.3 Sammenstilling Byskogen – Kleivertunnelen

Indre havn-korridoren høy løsning er rangert som nummer 1. Ved vurderingen er det lagt vekt på nærvirkningen av stasjonsløsningen, den visuelle kontakten med Larviksfjorden og den enkle omleggingen av Storgata som gir et mindre terrenginngrep mot Herregårdsbakken og dermed et mindre skjemmende inngrep mot Larviksfjorden.

Indre havn-korridoren lav løsning er rangert som nummer 2. Ved vurderingen er det lagt vekt på nærvirkningen av stasjonsløsningen, den visuelle barrieren mot Larviksfjorden og den dominerende omleggingen av Storgata som gir et større terrenginngrep mot Herregårdsbakken og dermed et større skjemmende inngrep mot Larviksfjorden. Løsningen krever også riving av Munken.

Kongegatakorridoren med høy og lav løsning er rangert som nummer 3. Begge løsningene vil kreve riving av flere bygg i den sentrale delen av Larvik sentrum. Selv om enkelte flyttes tilbake, vil den midlertidige parken kunne bli værende i flere år. Det sentrale byrommet Torget og flere av gaterommene omkring kan bli stående uten tydelige vegger.

Korridor	Løsning	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata	<i>Kongegata høy</i>	Liten til middels negativ -/--	3	Betydelige inngrep som antagelig vil medføre varige endringer i særpreg, struktur og skala i de sentrale byrommene knyttet til Larvik torg og de nærmeste gatene. Hovedatkomsten til stasjonen kan bli et nytt byrom med god visuell kontakt med Larviksfjorden. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.
	<i>Kongegata lav</i>	Liten til middels negativ -/--	3	Den lave løsningen i Kongegata gir mindre negativ konsekvens for områdene rundt Jegersborg fordi bygninger ikke må rives. I sentrumsområdet med Torget er omfanget det samme som i den høye løsningen. Den nye stasjonen i Bøkelia ligger i dyp skjæring og kan vanskeligere integreres i bybildet. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.
Indre havn	<i>Indre havn høy</i>	Liten negativ -	1	For temaet landskapsbilde gir høy løsning i Indre havn en barrierевirkning for deler av byamfiet mellom havneområdet og Larvik sentrum, og være synlig fra deler av fjorden. Indre havn høys styrke ligger i stasjonsutformingen og mulighetene for god visuell kontakt med Larviksfjorden og arealene langs sjøen på bakkeplan. Løsningen legger også til rette for en enkel omlegging av Storgata under banen. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.
	<i>Indre havn lav</i>	Liten til middels negativ -/--	2	For temaet landskapsbilde har Indre havn lav sin svakhet i stasjonsområdet. Her vil løsningen skape økt visuell barriere mellom Storgata med stasjonsområdet og Larviksfjorden. Omlegging av Storgata over banen vil gi et lite bymessige gateforløp og medfører inngrep i bebyggelse og terreng. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.

8 SAMMENSTILLING AV KONSEKVENSVURDERING STOKKE - LARVIK

8.1 Sammenstilling av konsekvenser

8.1.1 Stokke – Virik rangering av korridorer og alternativ

På strekningen mellom Stokke og Virik anbefales korridoren Torp vest med alternativet via Storås som best vurdert på grunnlag av konsekvenser for landskapsbilde.

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Torp vest-korridoren	Torp vest	Middels negativ --	2	Negative konsekvenser i Unnebergområdet, for øvrig relativt godt tilpasset landskapet. Store inngrep i bymiljøene sørvest for Mokollen.
	Torp vest via Storås	Liten til middels negativ -/--	1	Alternativet har størst andel tunnel og de minst negative konsekvensene i Unnebergområdet. Store inngrep i bymiljøene sørvest for Mokollen
Gokstad-korridoren		Middels til stor negativ -/--	4	Store inngrep i bebyggelsen på en lang strekning gjennom Sandefjord. Disse vil bidra til å bryte opp eksisterende bebyggelsesstrukturer og halvurbane bylandskap slik at vesentlige visuelle verdier knyttet til bystrukturen går tapt. Valg av en eventuell annen trasé innenfor korridoren ville ikke kunne endre konsekvensvurderingen i positiv retning.
Unneberg-korridoren		Middels negativ --	2	Som Torp vest

8.1.2 Virik - Byskogen rangering av korridorer og alternativ

På strekningen mellom Virik og Byskogen anbefales korridoren Stålaker med alternativet øst som best vurdert på grunnlag av konsekvenser for landskapsbilde.

Korridor	Alternativ	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Verningen-korridoren		Middels til stor negativ -/--	3	Dobbeltspor og vegomlegginger medfører skalabrudd som forstyrrer temmelig intakte småskala kulturlandskap, spesielt i Himbergområdet. Korridoren har minst andel tunnel på strekningen mellom Virik og Byskogen.
Stålaker-korridoren	Stålaker vest	Middels negativ --	2	Stålakerkorridoren har lavere grad av konflikt med kulturlandskapet i Tjølling enn Verningenkorridoren, men det vestre alternativet medfører inngrep ved Lund og Lingum.
	Stålaker øst	Liten til middels negativ -/--	1	Det østre alternativet har en mye mer skånsom trasé enn det vestre forbi Lund og Lingum, og har i tillegg den største andelen tunnel mellom Virik og Byskogen.

8.1.3 Byskogen - Kleivertunnelen rangering av korridorer og løsninger

På strekningen mellom Byskogen og Kleivertunnelen anbefales korridoren Indre havn med høy løsning som best vurdert på grunnlag av konsekvenser for landskapsbilde.

Korridor	Løsning	Samlet konsekvens	Rangering	Kommentar
Kongegata-korridoren	Kongegata høy	Liten til middels negativ -/--	3	Betydelige inngrep som antagelig vil medføre varige endringer i særpreg, struktur og skala i de sentrale byrommene knyttet til Larvik torg og de nærmeste gatene. Hovedatkomsten til stasjonen kan bli et nytt byrom med god visuell kontakt med Larviksfjorden. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.
	Kongegata lav	Liten til middels negativ -/--	3	Den lave løsningen i Kongegatakorridoren gir mindre negativ konsekvens for områdene rundt Jegersborg fordi bygninger ikke må rives. I sentrumsområdet med Torget er omfanget det samme som i den høye løsningen. Den nye stasjonen ligger i dyp synlig skjæring og kan noe vanskeligere integreres i bybildet enn høy løsning. De positive konsekvensene av at jernbanen fjernes i Indre havn er vektlagt.
Indre havn-korridoren	Indre havn høy	Liten negativ -	1	Høy løsning medfører visuell barrieredannelse fra deler av Larvik sentrum og byamfiet mot sjøfronten og fjorden. Løsningens styrke ligger i stasjonsutformingen og mulighetene for god visuell kontakt med Larviksfjorden og arealene langs sjøen på bakkeplan. Den legger til rette for en enkel omlegging av Storgata under banen. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.
	Indre havn lav	Liten til middels negativ -/--	2	Indre havn lav sin svakhet ligger i stasjonsområdet. Her vil løsningen skape økt visuell barriere mellom Storgata med stasjonsområdet og Larviksfjorden. Omlegging av Storgata over banen vil gi et lite bymessige gateforløp og medfører inngrep i bebyggelse og terreng. Det er vektlagt at det forventes en generell estetisk opprusting i området.

8.2 Drøfting av usikkerhet

8.2.1 Tiltak i driftsfase

I Larvik er det knyttet noe usikkerhet til status for planleggingen i Indre havn. Kommuneplanens arealdel angir ikke arealformål innenfor planområdet til kommunedelplan for Larvik by. I kommunedelplan for Larvik by 2015-2027 ligger arealene inne med formålene «Bane, nåværende» og «Sentrumsformål, nåværende». I konsekvensvurderingene er det derfor ikke lagt til grunn at det skal oppføres bygninger til noe formål her. Det gjelder både for begge korridorene i Larvik sentrum.

Pr. september 2018 har vi ikke full oversikt over beredskapsplasser og tekniske bygg ved tunnelportaler. Plassering og utforming av disse vil kunne få betydning for landskapsbilde om de blir plassert på visuelt dominerende steder.

8.2.2 Tiltak anleggsfase

Pr. september 2018 har vi ikke full oversikt over tiltak av anleggsfasen som kan få betydning for det ferdige anlegget. Det gjelder for eksempel riggområder og anleggsveger. Krever slike hugging av skog eller rivning av bygg vil det få konsekvenser også for landskapsbildet i driftsfasen.

I senere og mer detaljerte planfaser bør de skjematisk anleggsgrensene justeres på de strekninger der mindre tilpasninger kan bidra til å avgrense anleggsbeltet mot naturlige linjer og drag i landskapet.

Ved spesielt sårbare partier bør man snevre inn anleggsbeltet til et minimum, og om nødvendig heller øke det i tilstøtende arealer dersom det er behov for det. De viktigste punktene i så måte er ved kryssing av Vårnesbekken i Unnebergkorridoren og Gokstadkorridoren, ved kryssing av Unnebergbekken i alle alternativer, ved kryssing av en gren til Skallebergbekken i alternativ Stålaker øst, og ved elvekantene langs Lågen i Verningenkorridoren.

8.3 Konsekvenser i anleggsperioden Stokke – Larvik

For landskapsbildet er de midlertidige konsekvensene av inngrep i anleggsperioden underordnet de varige konsekvensene av inngrep i driftsfasen. Det forutsettes at arealer som ikke har noen framtidig funksjon for drift av baneanlegget, eller som ikke er forutsatt omdisponert for andre formål, tilbakeføres med sikte på over tid å gjenopprette en tilstand som likner dagens situasjon.

Generelt er anleggsbeltet veldig skjematisk avgrenset på planene, med en anleggsbredde som utenfor tettstedene er vist i omlag 50 meters bredde fra midtlinje. Med mindre det gjøres mer detaljerte avgrensninger i senere planfase får man stedvis anleggsbelter som i liten grad følger naturlige overgangssoner og linjedrag i landskapet. Dette kan enkelte steder gi uheldige utslag, også med tanke på arbeidene med å tilbakeføre arealer til tidligere tilstand.

Ellers vurderes det som fornuftig å anwise et tilstrekkelig bredt anleggsbelte til at det er armslag for å finne gode løsninger innenfor avsatte arealer. Ikke minst er det en fordel at arealer for mellomagring av masser er tilstrekkelig store til at man får sortert ut toppmasser fra undergrunnsmasser og lagrer disse separat, og at toppmassene ikke lagres i så store høyder at man får uønsket pakking av jordstrukturen.

I anleggsfasen vil omgivelsene kunne se uryddige ut, og stedvis med store arealer der det er lagret avdekkingsmasser mv. Avdekkede arealer vil se snaue og lite innbydende ut. Av hensyn til omgivelser og naboskap er det ønskelig at anleggsarbeidene avgrenses i tid, og at man setter arealer i stand fortløpende når arbeidene er ferdigstilte.

Anleggsarbeider vil også medføre sekundære effekter som støv, støy og flombelyste arealer på kveldstid. Disse effektene kan lokalt være sjenerende for landskapsopplevelsen. Konsekvenser av anleggsstøy er noe omtalt i fagrapport konsekvenser i anleggsfasen, og vil bli ytterligere vurdert i neste planfase. omfang av og forslag til avbøtende tiltak for de andre forstyrrende faktorene vil behandles i neste planfase.

Spesielt sårbare områder er ved kryssing av bekkedrag og kantsoner langs Lågen. De to viktigste bekkekryssingene skjer ved Vårnesbekken i Unnebergkorridoren og Gokstadkorridoren, ved kryssing av Unnebergbekken i alle alternativer, og ved sidegrenen til Skallebergbekken i alternativ Stålaker øst, der de respektive strekningene i dag har verdier knyttet til kantsonervegetasjon. Ved kryssing av Lågen er det særlig kantsonene i Verningenkorridoren der viktige verdier i landskapet kan bli betydelig berørt i anleggsfasen.

8.4 Avbøtende og eventuelle kompensierende tiltak Stokke - Kleivertunnelen

Det er foreslått en rekke avbøtende tiltak som er beskrevet under hver korridor. De viktigste tiltakene som foreslås er:

- Vurdere alternative løsninger for flere vegomlegginger som gir store negative virkninger for landskapsbilde. Hvis lokale forhold tilsier det, må det vurderes å fravike krav i vegnormaler.
- For brua over Lågen må det legges stor vekt arkitektoniske kvalitet og estetiske utforming i hovedgrep, så vel som i detaljer.
- Tekniske bygg ved tunnelportaler i byene må gis en arkitektonisk bra utforming, gjerne slik at de framstår som en del av stasjonsanlegget eller bygningsmiljøet de står i.
- På arealer over betongtunneler hvor boliger må rives, bør inngrepene kompenseres i form av parkmessig opparbeiding og vedlikehold, eventuelt som lokal balløkke eller lignende.
- I Larvik sentrum bør det velges konstruksjon av betongtunnelen som tåler fundamentering av bygninger tilsvarende dagens bebyggelse.
- Større omfang av tilbakeføring av bygninger som er med på å danne vegger i byrom og gater i Larvik sentrum bør innarbeides i tiltaket. Krav at ved bygging av betongtunnelen gjøres slik at det bygges et lokk som gjør at byen kan flytte tilbake på gateplan mens tunnelmassene transporteres ut. Strengt krav til anleggsgjennomføringen for å hindre ytterligere skader i Larvik sentrum.
- Høy standard på midlertidige parker over tunneltakene slik at de kan bidra til å opprettholde byrommene og gi aktiviteter som tiltrekker folk for å opprettholde bruken av sentrumsområdet i Larvik.
- Gjenoppbygging av bygninger som rives må skje slik at opprinnelig struktur og skala opprettholdes. Lokale brudd i bybildet bør ikke forekomme.
- Generelt bør det vurderes å øke omfanget av støttemurer for å dempe skjæringer slik at det varige inngrepet får mindre bredde. Dette gjelder på flere angitte punkt i kulturlandskapene, ved Sandefjord kolonihage og langs Orelund gravlund.
- Planlegge tiltak som kan bidra til å minimere skjæringen i Kråkås som kan bli et negativt blikkfang sett fra Gokstadhaugen. Det samme gjelder skjæringen bak Munken mot Herregårdbakken.
- Tilplante med skog i smale restarealer mellom spor og vegtraseer.
- Opparbeide byrom med kvalitet der jernbaneanlegget fjernes ved dagens stasjoner i Larvik og Sandefjord.

8.5 Reiseopplevelse

Reiseopplevelse defineres i denne sammenheng som den reisendes opplevelse sett fra toget og sideveis ut gjennom togvinduene.

Hastighet har stor betydning for reiseopplevelse. Menneske må se en utsikt i 5 sekunder for å danne seg et klart bilde av motivet. I 180 km i timen tilsvarer dette en strekning på 250 meter. Ved lavere hastigheter kan strekningen være tilsvarende kortere.

8.5.1 Referansealternativet: dagens Vestfoldbane

Å reise med Vestfoldbanen er i dag på strekningen Stokke – Larvik en bedagelig tur i moderat tempo gjennom et vekslende landskap der strekninger som bukker seg gjennom et åpent og svakt bølgende kulturlandskap avløses av partier der man beveger seg inn i tettsteder og bystrøk ved Stokke sentrum, tvers gjennom Sandefjord fra Gokstad til Virik, og ved innfarten til Larvik vest for Lågen. Strekningen er så å si uten tunneler og støyskjærmer som tar utsikten. Sporet ligger gjennomgående lavt i terrenget slik at man bare unntaksvis løftes over omgivelsene og får videre utsyn, og selv på strekningen vest for Lågen, der banen går på fylling gjennom Torstrand, er løftet så lavt at utsikten begrenser seg til bebyggelsen nær inntil sporet.

Reisen byr på et tverrsnitt av Vestfoldlandskapet innenfor kysten og øst for de mer kupert og skogkledde delene av nåværende Vestfold fylke. Det er få større tekniske inngrep langsmed banen på denne strekningen. Når det gjelder kontakten mot fjorden er det bare ved Larvik stasjon man får gløtt ut mot indre havnebasseng. Lågen passerer på et punkt uten spesielt interessant utsikt over elvelandskapet, og på en kort fagverksbru.

8.5.2 Torp vest-korridoren

For dette og de øvrige nye korridoralternativene er følgende lagt til grunn når det gjelder støyskjerming:

- Tre meter høye skjermer gjennom tettbebyggelse
- Lave skjermer over bruene der det blir utsikt gjennom togvinduet over skjermtoppen
- Ingen støyskjermer på øvrige deler av strekningene

Med hensyn til reiseopplevelse vil en togreise i Torp vest-korridoren stå i sterk kontrast til dagens situasjon. Lengst i nord, fra Stokke stasjon og sørover gjennom Bredholt, vil ikke reisen fortone seg så forskjellig, selv om reisehastigheten vil øke på strekningene som ligger mellom stasjonene. Her vil man få et godt og representativt utsyn over kulturlandskapet lengst nord i Sandefjord kommune, selv om det er et par delstrekninger der sporet vil gå i såpass dyp skjæring at utsikten avskjæres.

Fra Torp stasjon og sørover vil reiseopplevelsen imidlertid endre seg dramatisk. Bortsett fra brukryssingen over Unnebergdalen, som skjer på en 600 meter lang strekning, vil hele traseen gå i dyp skjæring eller i tunnel helt fram til søndre tunnelmunning i Mokollentunnelen, og på mesteparten av strekningen derfra til ny Sandefjord stasjon med høye støyskjermer. Reisen vil på denne strekningen ikke gi noen inntrykksmessig sammenheng ved denne hurtige forflytningen gjennom Vestfoldlandskapet. Med høy hastighet vil imidlertid reisestrekningen oppleves som kortvarig - det er ca. 5 km fra Torp stasjon til ny Sandefjord stasjon.

Forskjellene mellom hovedalternativet for Torp vest-korridoren og alternativet via Storås er alt i alt små, men reiseopplevelsen vil bli ytterligere redusert i sistnevnte alternativ. Tunnel i stedet for dyp skjæring gjennom Storås betyr ikke så mye fra eller til, men dagstrekningen i bru over Unnebergdalen blir kortere (snaut 400 meter) og med et snevrere utsyn over daldraget.

På dagstrekningen sør for Mokollen vil man i begge alternativ kunne se noen trekroner hist og her over støyskjermene, men inntrykket blir fort fragmentert og flimreraktig og har liten verdi som opplevelsesfaktor.

8.5.3 Unnebergkorridoren

Samlet er omfanget av dagstrekninger i nordre del av traseen større i Unnebergkorridoren enn i Torp vest-korridoren, men omfanget av åpne utsyn mot omgivelsene er likevel begrenset. Lengst i nord vil det være åpen utsikt til kulturlandskapet mellom Stokke og Kile. Der sporet videre går gjennom tett skog på østsiden av Sandefjord Torp Sandefjord lufthavn vil utsynet i hovedsak oppfattes som et flimrer av skog, og på strekningen mellom Stavnum og Unneberg tunnelen går mye av traseen i dyp skjæring. Det er først og fremst på en strekning forbi Tuve og ved ny Torp stasjon ved Råstad at det er åpne dagstrekninger med utsikt. Ved Tuve vil dette være utsyn mot kulturlandskap, men ved Råstad vil det i framtiden først og fremst bli omkransende næringsbebyggelse.

Fra Unneberg tunnelen og sørover blir reiseopplevelsen som for Torp vest-korridoren.

8.5.4 Gokstadkorridoren

Reiseopplevelsen vil på strekningen fra Stokke til Råstad være mer eller mindre sammenfallende. Fra Råstad og sørover vil sporet gå i dagen helt fram til Virik, men reiseopplevelsen vil likevel bli begrenset på grunn av omfattende støyskjerming. Med ny næringsbebyggelse ved Unneberg vil det bli et mer eller mindre sammenhengende belte av støyskjermer helt fram til Sandefjord stasjon. Det vil særlig langs strekningen mellom gravlundene ved Sandar og Sandefjord stasjon være utsyn til storvokste trekroner over støyskjermene, men inntrykket kan fort bli flimreraktig og vil gi begrenset opplevelsesverdi. Fra stasjonen vil man få et gløtt mot nordre del av Sandefjord by.

Mellom Sandefjord stasjon og Virik vil man få et gløtt sideveis også der banen krysser Sandefjordsveien i bru, men ellers vil utsikten bli begrenset av støyskjermer eller at sporet går i skjæring.

8.5.5 Verningenkorridoren

Traseen går i stor grad gjennom åpent kulturlandskap i nordre Tjølling, og med utsyn over jordbrukslandskap ispedd partier med skog. Der sporet går gjennom åsrygger i landskapet skjer det i stort sett på korte partier med skjæringer. Disse korte partiene med sporet senket ned i skjæringer, slik som ved Kjellberg og Himberg, rokker ikke ved hovedinntrykket av en bane som går i åpent

kulturlandskap fra Virik til den aller vestligste delen av Tjølling. Ved Breivei blir det korte gløtt opp mot den bebygde rakanten ved Vervingen.

Fra Vervingen og sørvestover endrer reiseopplevelsen karakter. Etter å ha passert daldraget ved Rauan i bru, går sporet inn i en dyp tosidig skjæring gjennom Gjelstad og ned mot Lågen, det siste stykket også i en kort tunnel før det kommer ut i dagen rett nord for industrifeltet på Heggdal. Derfra vil sporet krysse Lågen i en 600 meter lang bru som ligger såpass høyt over elva at det vil bli et fint, åpent utsiktsparti, spesielt sørover mot elvesletten nedenfor brua. Til sammenligning krysser dagens jernbane Lågen på en snaut 200 meter lang bru som går betydelig lavere over elva.

8.5.6 Stålakerkorridoren

Mellom Virik og Furustad er det ubetydelige forskjeller mellom alternativ Stålaker vest og Vervingenkorridoren. Stålaker øst går i en litt dypere trasé forbi Kjellberg og Furustad og har færre utsiktspartier på denne strekningen.

Fra Furustad til Ramsås går traseen i alternativ Stålaker vest stort sett på terreng eller på lav fylling slik at det er god utsikt til jordbrukslandskapet. Gjennom Ramsås går banen i en relativt kort (ca. 500 meter lang) tunnel før den igjen kommer åpent ut i dagen ved Bergan. Herfra får man på et par kilometers strekning utsyn over en sentral del av Tjøllinglandskapet før traseen går inn i skjæring og tunnel ved Gjerstadskogen forbi Åsmundrød. Tunnelen munner ut midt i industriområdet på Heggdal før traseen går i bru over Lågen. Bruene er omtrent like lange i Stålakerkorridoren og Vervingenkorridoren, ca. 600 meter. Mens brua i Stålakerkorridoren går litt lavere over Lågen, ligger den litt åpnere til i elvesletten på begge sider av elva, så alt i alt vurderes utsikt og reiseopplevelse som temmelig likeverdig i de to korridoralternativene.

Mellom Furustad og Kjær går alternativ Stålaker øst i en sørligere trasé enn Stålaker vest, og med mer oppbrutte utsiktsstrekninger i den nordre delen. Både ved Furustadlia og ved kryssingen av åsdraget ved Skallebergveien går traseen i dype skjæringer, og gjennom Ramsås går den både i en lengre tunnel og en påfølgende lang skjæring i Lundskogen, en strekning på i alt ca. 1,2 km. Fra Lund og sørover er det liten forskjell på de to alternativene i Stålakerkorridoren. Alt i alt får man en redusert reiseopplevelse i alternativ Stålaker øst sammenlignet med Stålaker vest.

8.5.7 Kongegatakorridoren

I denne korridoren vil reiseopplevelsen bli svært begrenset. Traseen vil gå i tunnel fra Byskogen til ny Larvik stasjon, og fra stasjonen og opp Hammerdalen mot Farriseidet vil sporet bli omkranset av støyskjermer. På det ene punktet der stasjonen ligger åpent i dagen – ved ny stasjon i Kongegata – er det imidlertid potensiale for en flott utsikt sørover mot havna og Larviksfjorden.

8.5.8 Indre havn-korridoren

I likhet med Kongegatakorridoren vil størstedelen av strekningene enten gå i tunnel eller omkranset av støyskjermer, og på samme vis er det rundt den nye stasjonen det vil være åpent nok til at man ser noe særlig av omgivelsene. I denne korridorløsningen vil det være forskjell mellom høyt løsning og lav løsning. Selv om det legges til grunn at stasjonen vil bli omkranset av ny bebyggelse i havneområdet, vil det løftede sporet likevel gi mer utsyn og enkelte fine gløtt utover mot havnefronten og Larviksfjorden. I lav løsning vil utsynet bli dårligere, og den lange flate havnefronten vil gjøre at fjordblikket vil bli begrenset.

8.5.9 Kort oppsummering av reiseopplevelse på strekningen Stokke - Larvik

Uansett valg av korridoralternativer blir det en stor kontrast mellom dagens reiseopplevelse og den opplevelsen den reisende vil få med realiseringen av InterCity Vestfoldbanen på strekningen mellom Stokke og Larvik. I det store bildet blir derfor valg av korridorer bare nyanser av reiseopplevelser som nok er trivialiserte, men også effektiviserte.

I hovedtrekk kan man si at man i framtiden også vil sitte igjen med en viss opplevelse av å reise i kulturlandskapet lengst nord mot Stokke, og gjennom deler av Tjølling, mens det stort sett er avsondrede transportetapper mellom Torp og Virik, uavhengig av korridorvalg. I korridorene gjennom Larvik by går traseene også i tunnel, skjæring og bak høye støyskjermer.

Der presiseres at disse strekningene vil bli tilbakelagt i løpet av et begrenset antall minutter, og at det i høye hastigheter uansett blir liten tid til å fordøye inntrykkene fra omgivelsene. I lys av dette blir det desto viktigere at det for den reisende blir noe å feste blikket på der toget stopper ved stasjonene, samt ved brukryssingen over Lågen. Det tilsier at kvalitet og arkitektoniske detaljer på disse punktene bør vektlegges i videre prosjektering langs denne delen av det framtidige dobbeltsporet.

9 DOKUMENTINFORMASJON

9.1 Endringslogg

Rev.	Endring
00-1	Utkast – ikke ferdig kontrollert sendt 04.05.2018
00A	Første utgave sendt 25.05.2018
01-1	Utkast inkl. Kongegata lav sendt 14.06.2018
01A	Oppdatert etter kommentarer fra Bane NOR sendt 10.08.2018
02A	Oppdatert med kommentarer fra Bane NOR, lagt til positiv virkning av at dagens spor forsvinner i Torp vest-, Unneberg- og Kongegatakorridorene. Revidert tekst i Indre havnkorridoren med utdyping av begrunnelse for vurderingene. Sendt til Bane NOR 28.09.2018
03A	Oppdatert etter kommentarer fra Bane NOR sendt 02.11.2018
04A	Rapporten er oppdatert i henhold til Bane NOR sine kommentarer. Sendt til Bane NOR 20.11.2018.
05A	Oppdatert av Bane NOR 12.12.2018

9.2 Referanseliste

- Statens vegvesen (2014) Håndbok V712 konsekvensanalyser,
- Vestfold fylkeskommune. 2014. Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)
- Sandefjord kommune, kommunedelplan Sandefjord 2014-2026, kommunedelplan Stokke og kartportal
- Sandefjord kommune 2018. Bestemmelser og retningslinjer for kommunedelplanene Stokke, Andebu og Sandefjord vedtatt i kommunestyret 6.mars 2018
- Miljødirektoratet. 2016. Naturbase.
- Kart. <https://kart.1881.no>. Skråfoto: Blom Pictometry.
- Vestfold fylkeskommune. 2014. Register med kartfestede rekreasjonsområder og allmenninger.
- Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap, Kulturlandskapsgruppa i Vestfold 1994
- NIBIO - Kilden, kartportal
- Elgersmaa (1998) Landskap i Vestfold fylke, lokallandskapet i en regional ramme. NIJOS – rapport 3/98
- Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren (2011) Metode for landskapsanalyse i kommuneplan. Veileder.
- Kommunaldepartementet (2009) arkitektur.nå. Norsk arkitekturpolitikk
- Larvik kommune, kommuneplan 2015 – 2027 og kartportal.
- Larvik kommune (2017) Utfyllende bestemmelser og retningslinjer til Kommunedelplan for Larvik by 2015-2027, datert 29. august 2017 redigert i tråd med kommunestyrets, vedtak den 13.09.2017, jf. sak 113/17.
- Vestfold fylkeskommune (2013) Regional plan for bærekraftig arealpolitikk (RPBA)
- Vestfold fylkeskommune (2018) Regional plan for bærekraftig arealpolitikk, RPBA. Høringsutkast

ICP-36-A-25660

Utgitt 12. desember 2018

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