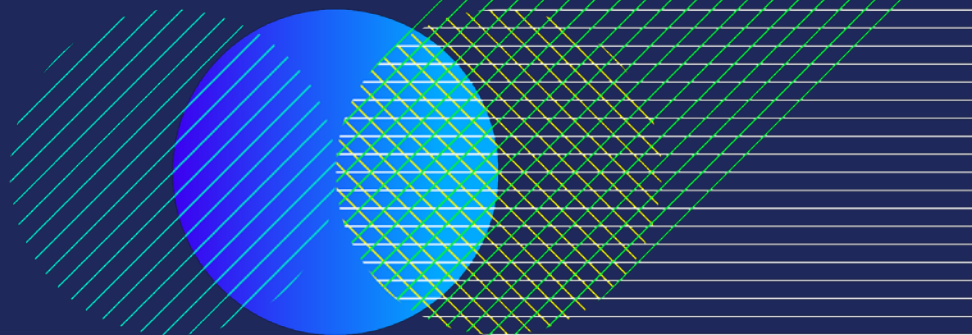


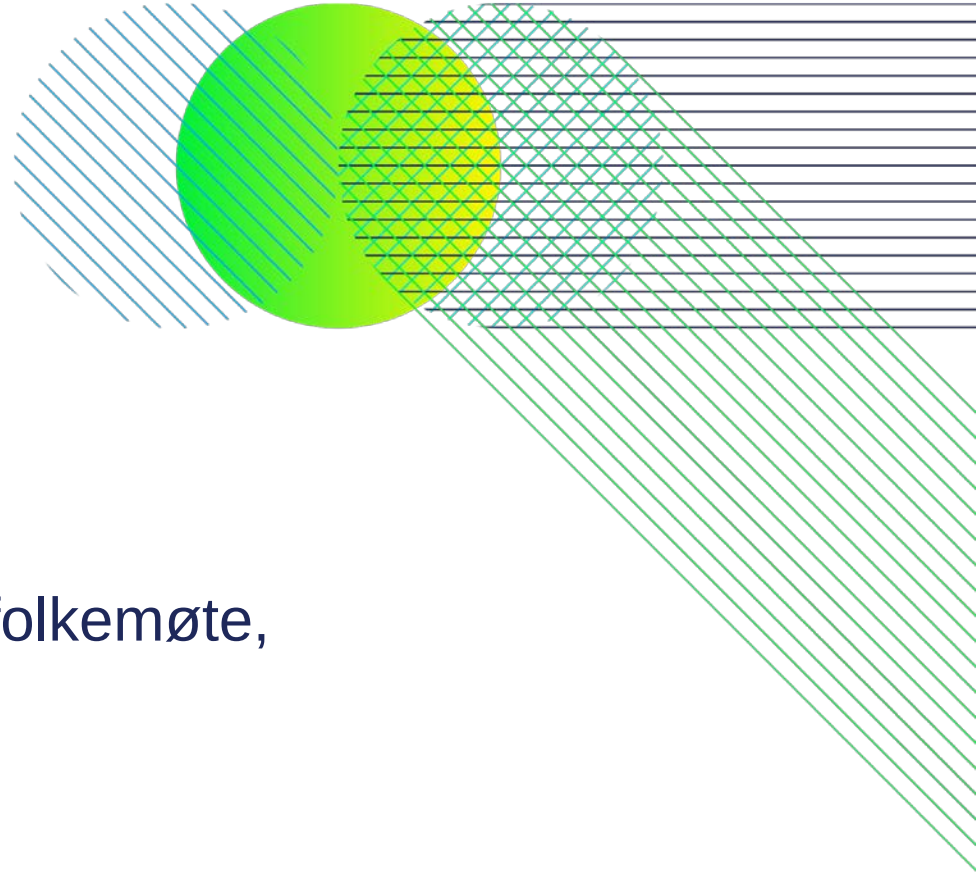
# Presentasjon av stasjonsmodeller og illustrasjoner

Plattform Vestfold,  
Tønsberg, 13.06.2018



# Agenda

- Kort oppsummering av folkemøtet i Sandefjord, 6.juni 2018
  - Den offentlige planprosessen
  - Veien fram mot en anbefalt korridor og stasjon
  - Muligheter for byutvikling og vekst
  - Grunnnerverv
- Tekniske løsninger i Stokke og Sandefjord
- Presentasjon av 3D-modellen



# Kommunestyremøte / åpent folkemøte, Juni 2018

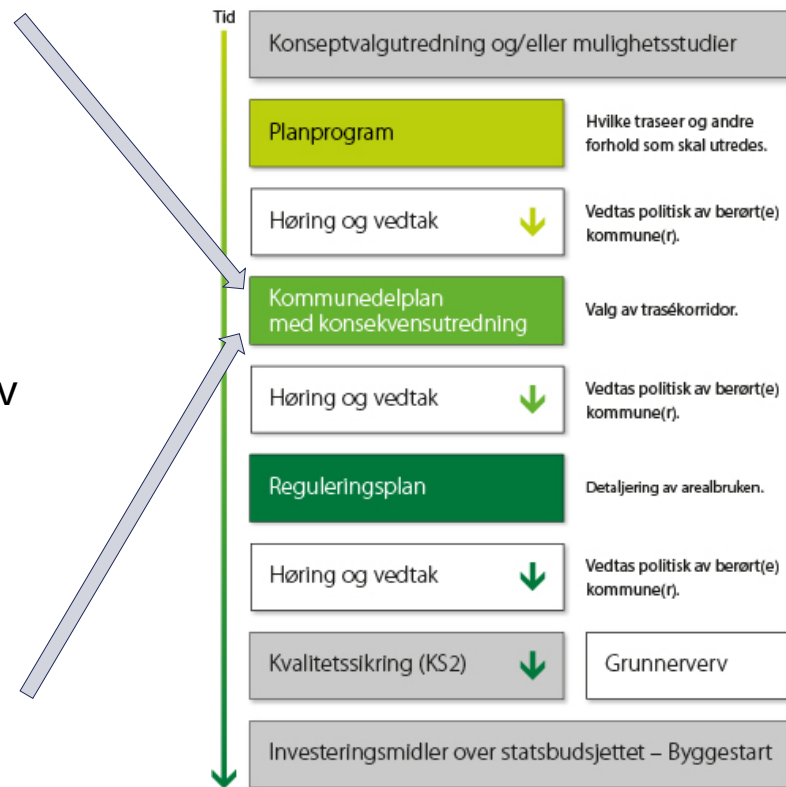
# Informasjon og medvirkning juni 2018

- SANDEFJORD:
  - Kommunestyremøte 4.juni
  - Åpent folkemøte 6.juni
- LARVIK:
  - Kommunestyrmøte 20.juni kl 14.00
  - Åpent folkemøte 20.juni kl 18.00



# Foreløpig fremdriftsplan kommunedelplan

- Januar – november 2018: Arbeid med tekniske løsninger og konsekvensutredning
- Årsskiftet 2018/2019: Oversendelse og presentasjon av Bane NORs anbefaling av korridor
- Januar 2019: Førstegangs politisk behandling av planen
- Februar – mai 2019: Offentlig høring
- Juni 2019: Annengangs politisk behandling og fastsettelse av kommunedelplanen



# Slik jobber Bane NOR fram mot en anbefaling

- Teknisk hovedplan – beskriver de tekniske løsningene
- Konsekvensutredning (KU) – beskriver konsekvensene av dobbeltsporet og anleggsfasen
- Kommunedelplan – beskriver arealbruk (planbeskrivelser, plankart og bestemmelser)





# Statlige føringer til Bane NOR og InterCity-kommunene:

- Et pålitelig og punktlig togtilbud med kort reisetid, høy kapasitet og flere avganger
- Et miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem
- Begrense inngrep i natur, dyreliv, matjord og kulturminner
- Gjøre regionen mer attraktiv for etablering av nye arbeidsplasser og boliger
- Bidra til kompakte byer og tettsteder med sentralt lokaliserte kollektivknutepunkter
- Øke tilgjengelig mellom byene langs InterCity-korridoren og mot Oslo-området
- Krav om samfunnsøkonomisk lønnsomme løsninger og klare rammer for investeringskostnadene



**Meld. St. 33**

(2016–2017)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2018–2029



# Sagt om InterCity-satsingen:

- «I dag spør ikke store arbeidsgivere Moss kommune om parkeringsplasser. De ønsker tvert imot arealer i nærheten av kollektivknutepunktet. Det er faktisk en revolusjon!»

Tage Pettersen (H), tidligere ordfører i Moss, nåværende stortingsrepresentant

- «Vi har vunnet i lotto! Follobanen kommer til å gi oss et fantastisk løft. I praksis blir Ski som en sentral bydel i Oslo. Tid er langt viktigere enn avstand for folk»

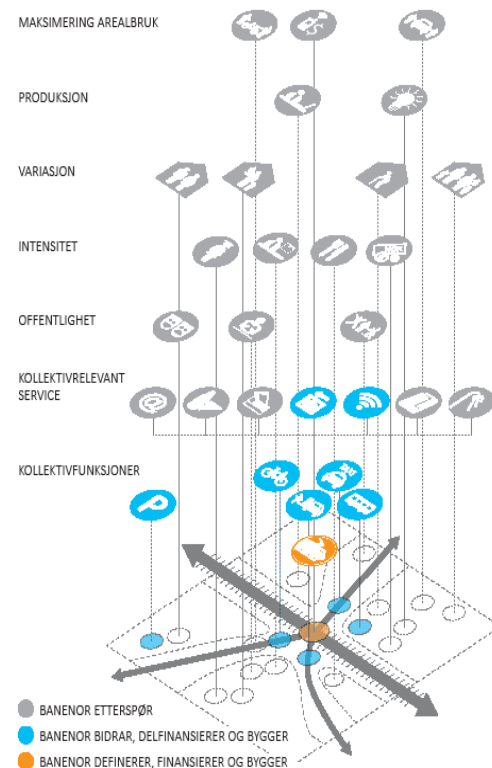
Tuva Moflag (Ap), tidligere ordfører i Ski, nåværende stortingsrepresentant





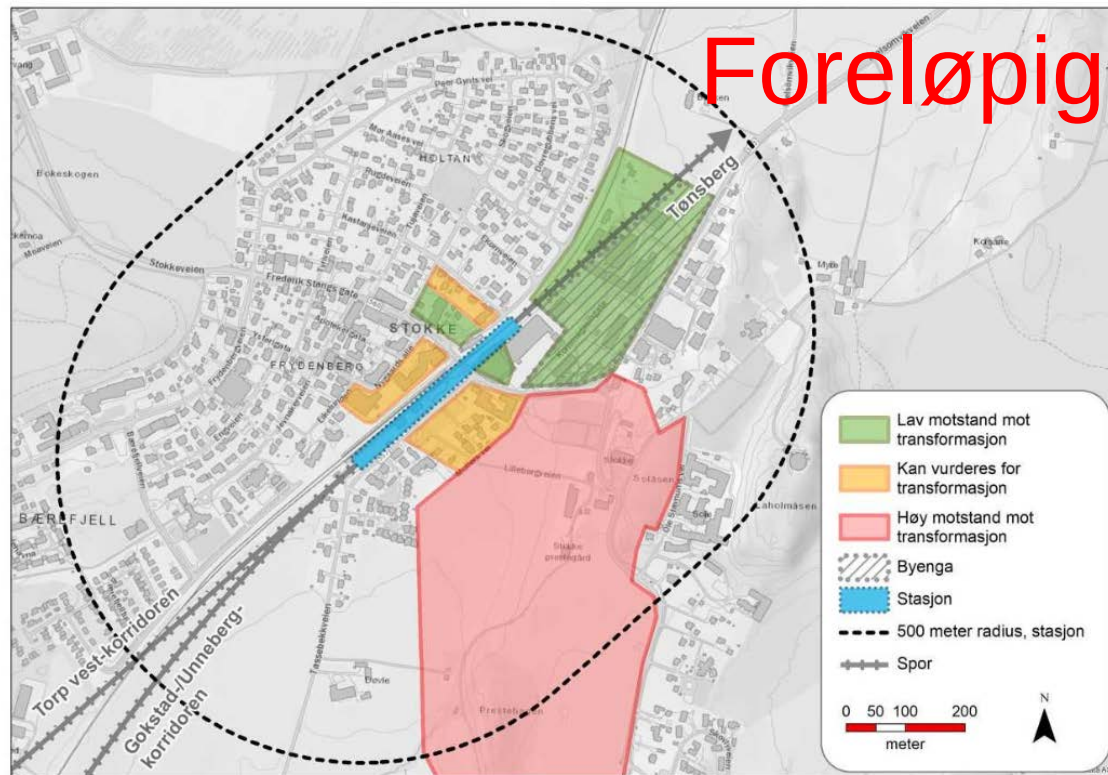
# Samarbeid om byutvikling

- **Staten** forventer god arealutnyttelse og høy grad av klimavennlig fortetting rundt knutepunkt for kollektivtrafikk
- **Bane NOR** har ansvaret for dobbeltsporet og stasjonen
  - Vi har i oppdrag å bidra til knutepunktutvikling (byutvikling og vekst rundt stasjonen)
- **Sandefjord kommune** bestemmer hvordan arealene rundt stasjonen skal utformes og hva som skal bygges ut
- Bane NOR samarbeider med **fylkeskommunen** om raske og enkle overganger mellom tog- og busstilbudet
- **Lokalt næringsliv** og lokale organisasjoner er samarbeidspartnere i planene om god arealutnyttelse



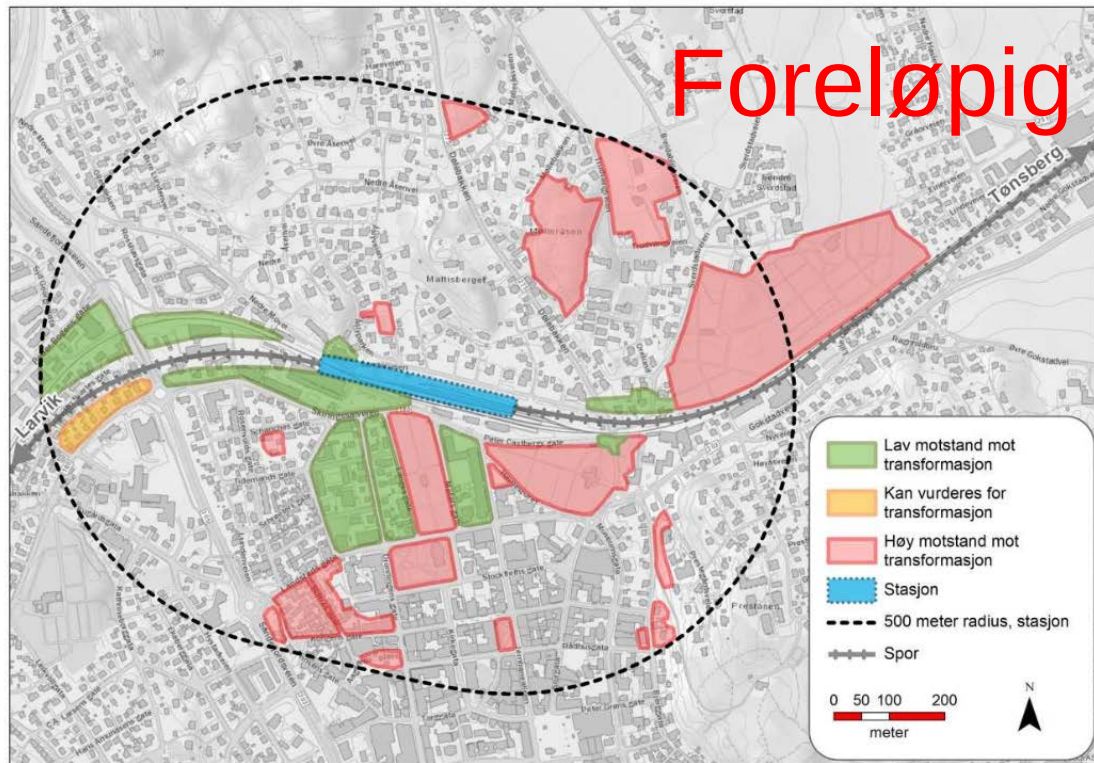
# Mulig stasjonslokalisering i Stokke

- Foreløpig vurdering av potensiale for knutepunkt- og byutvikling.
- Det er Sandefjord kommune som bestemmer utforming og grad av fortetting av arealene.



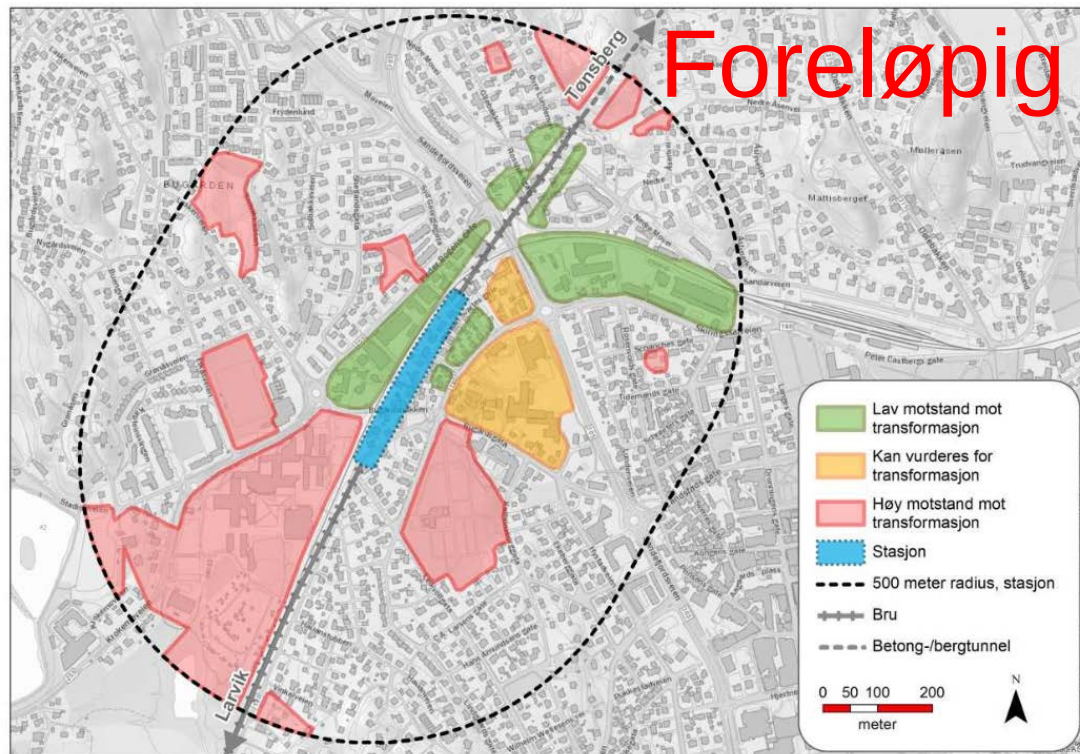
# Mulig Sandefjord stasjon i Gokstad-korridoren

- Foreløpig vurdering av potensiale for knutepunkt- og byutvikling.
- Det er Sandefjord kommune som bestemmer utforming og grad av fortetting av arealene.

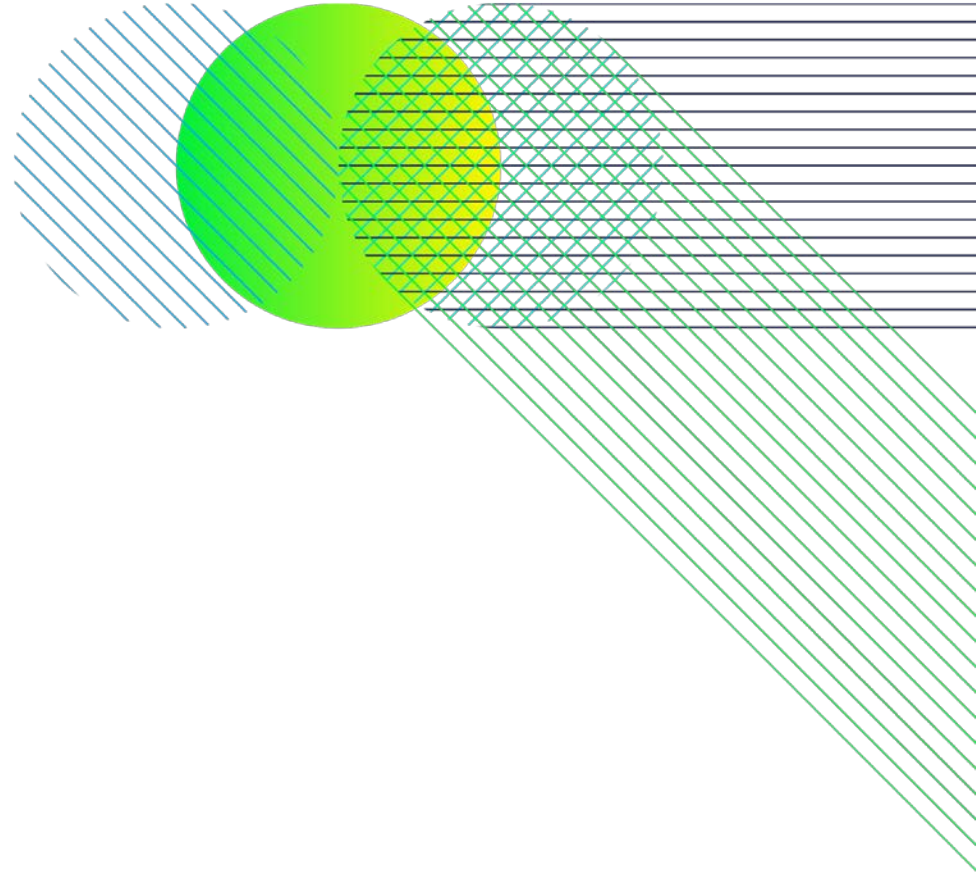


# Mulig Sandefjord stasjon i Torp vest/Unneberg-korridoren

- Foreløpig vurdering av potensiale for knutepunkt- og byutvikling.
- Det er Sandefjord kommune som bestemmer utforming og grad av fortetting av arealene.



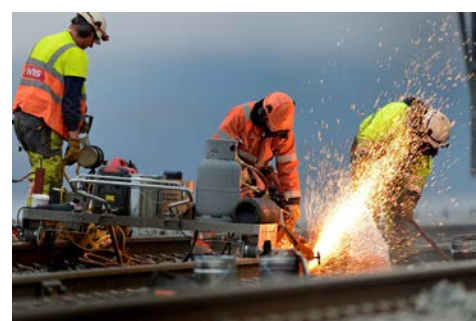




# Grunnerverv

# Hva er grunnerverv?

- Bane NOR kan erverve arealer midlertidig (til anleggsområder) eller permanent (til nye dobbeltspor, stasjoner og øvrige anlegg).
- Vi tar direkte kontakt med alle grunneiere som blir berørt og informerer om:
  - hvilke planer vi har og hva de innebærer
  - hvilke regler som gjelder
  - hvilke rettigheter grunneier har
- Gjelder «fysisk» berørte grunneiere – ikke naboer.
- Prosessen regulert av:
  - Likebehandling
  - Lovverk (grunnloven, vederlagsloven m.v.)
  - Rettspraksis
  - Praksis





# Når starter prosessen med grunnnerverv?



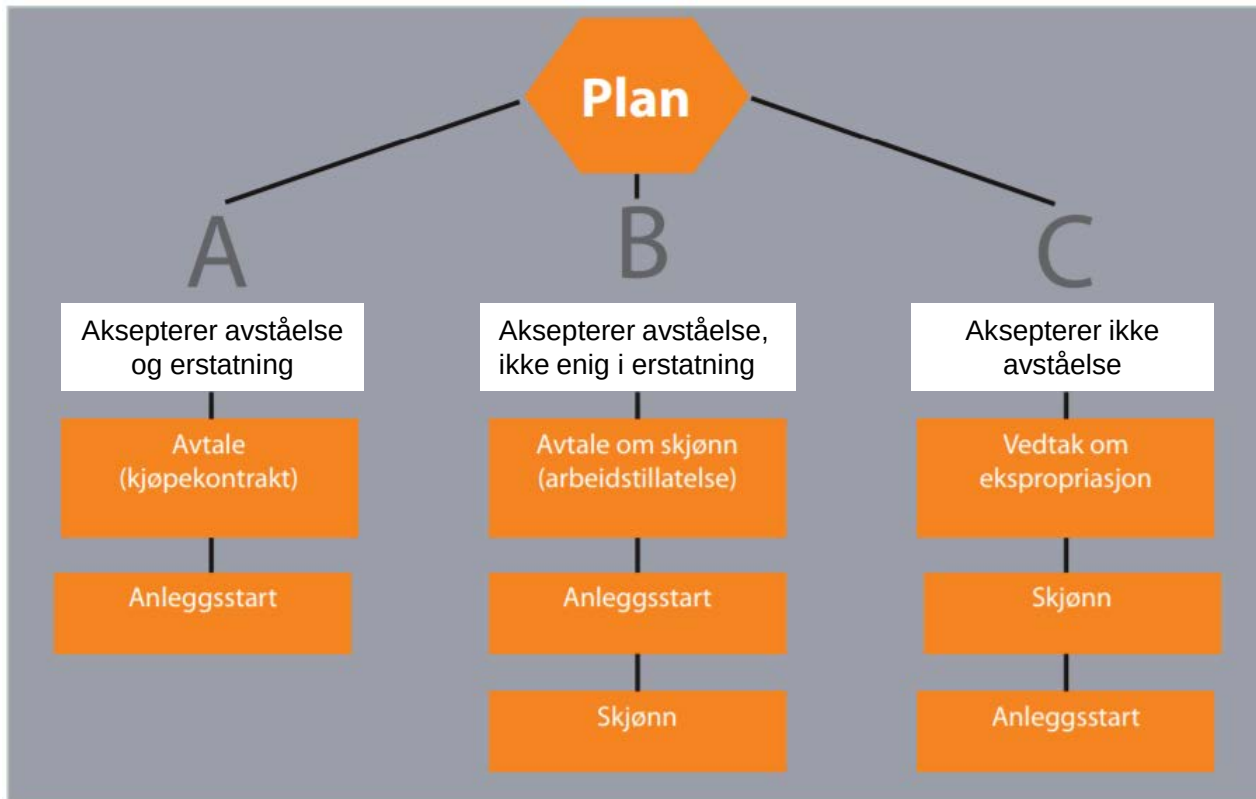
- Grunnnerverv tar utgangspunkt i vedtatt reguleringsplan, men informasjon og forhandlinger om frivillige avtaler starter ofte før planen er vedtatt – normalt ett til to år før anleggsstart.
- Bane NOR starter med saker som omhandler innløsning av hele eiendommer, deretter saker som gjelder deler av eiendommer (for eksempel deler av en hage).

# Slik avgjøres erstatningen

- Erstatningen skal minimum dekke eiendommens salgs/markeds- eller bruksverdi.
- Erstatningen skal normalt dekke kjøp av eiendom med tilnærmet samme standard og type i samme område (gjelder også fritidsboliger og egen virksomhet).
- Bane NOR dekker dokumentavgift/tinglysningsgebyr, flytteutgifter og nødvendige tilpassinger ved kjøp av ny bolig.
- Normalt vil den enkelte grunneier og Bane NOR innhente hver sin takst som grunnlag for forhandlingene.
- Verdsettingen tar utgangspunkt i eiendommens markedsverdi uten påvirkning av jernbaneutbyggingen eller planene for denne utbyggingen.
- Bane NOR dekker normalt utgifter til nødvendig teknisk og juridisk bistand ved forhandlinger om erstatninger.



# Mulige utfall av forhandlinger om grunnerverv



# Juridisk bistand

- Bane NOR har ikke plikt til å dekke advokatkostnader ved forhandlinger, men dekker i utgangspunktet nødvendige utgifter ved forhandlinger om erstatninger.
  - I et eventuelt skjønn plikter Bane NOR å dekke nødvendige utgifter til teknisk og juridisk bistand
- Advokat kan velges fritt, men de må ha god kjennskap til saksfeltet (fast eiendom og ekspropriasjon). Bane NOR kan sette krav til blant annet antall og pris ved minnelige forhandlinger.
- Før dere kontakter advokat – ta opp med Bane NOR om hvordan dette ordnes i praksis og hvordan utgiftene dekkes.
- Bane NOR dekker ikke utgifter til bruk av advokat i forbindelse med planprosessen (før prosessen med grunnerverv begynner)





## Tekniske løsninger i Stokke og Sandefjord



# Modellen: et sett av eksempler – ikke vedtatte planer

- Modellen viser eksempler på hvordan stasjonene kan bli seende ut, og hvor de kan plasseres.
- Valg av korridor, utforming og plassering av stasjoner og spor er ikke endelig bestemt.
- Det vises noen muligheter for byutvikling og fortetting i modellen; i form av gule, gjennomsluktige bygg. Dette er kun eksempler.
- Det er Sandefjord kommune som bestemmer hvordan arealene rundt stasjonen skal utformes og hva som skal bygges ut.



# Faglig bakgrunn for modellen

- Stasjonsmodellen er basert på Bane NORs tverrfaglige arbeidsmodell
- Her har blant annet disse fagene bidratt:

Geoteknikk - ingeniørgeologi

Vei

Spor

Konstruksjon

Anleggsgjennomføring

Vann og avløp

Kulturmiljø

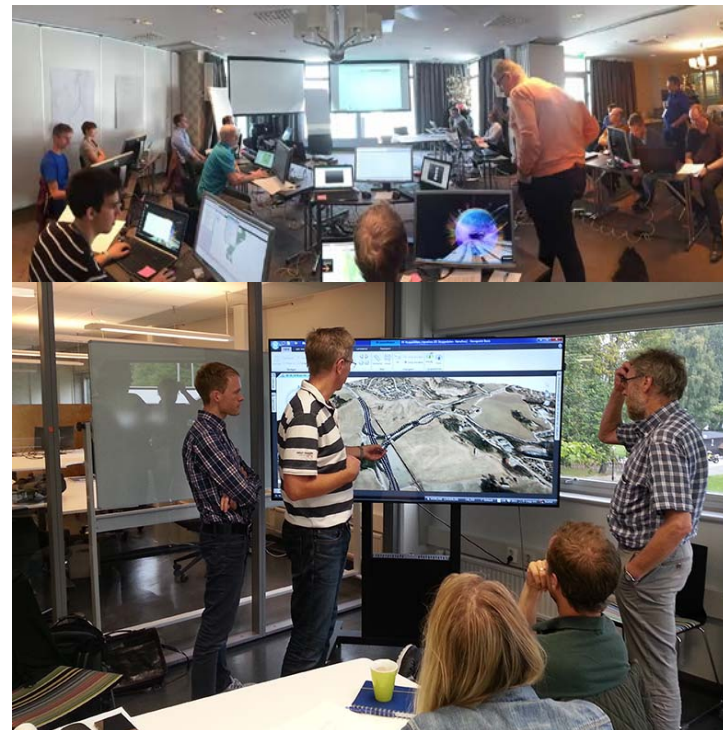
Naturressurser

Naturmangfold

Landskap

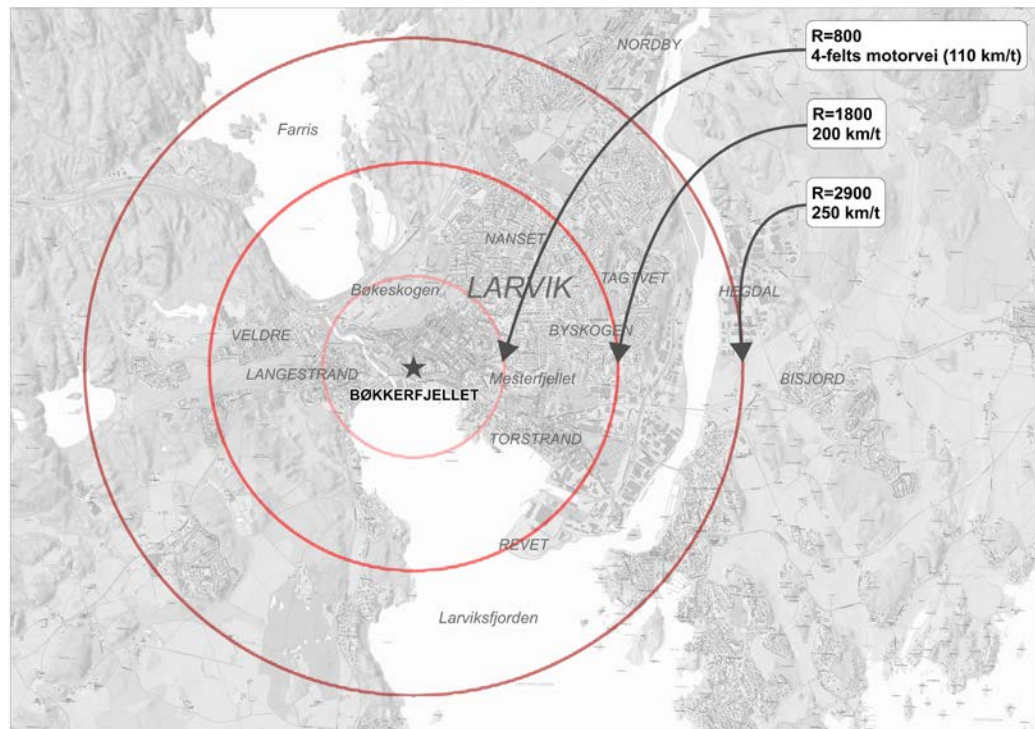
Nærmiljø- og friluftsliv

By- og knutepunktutvikling



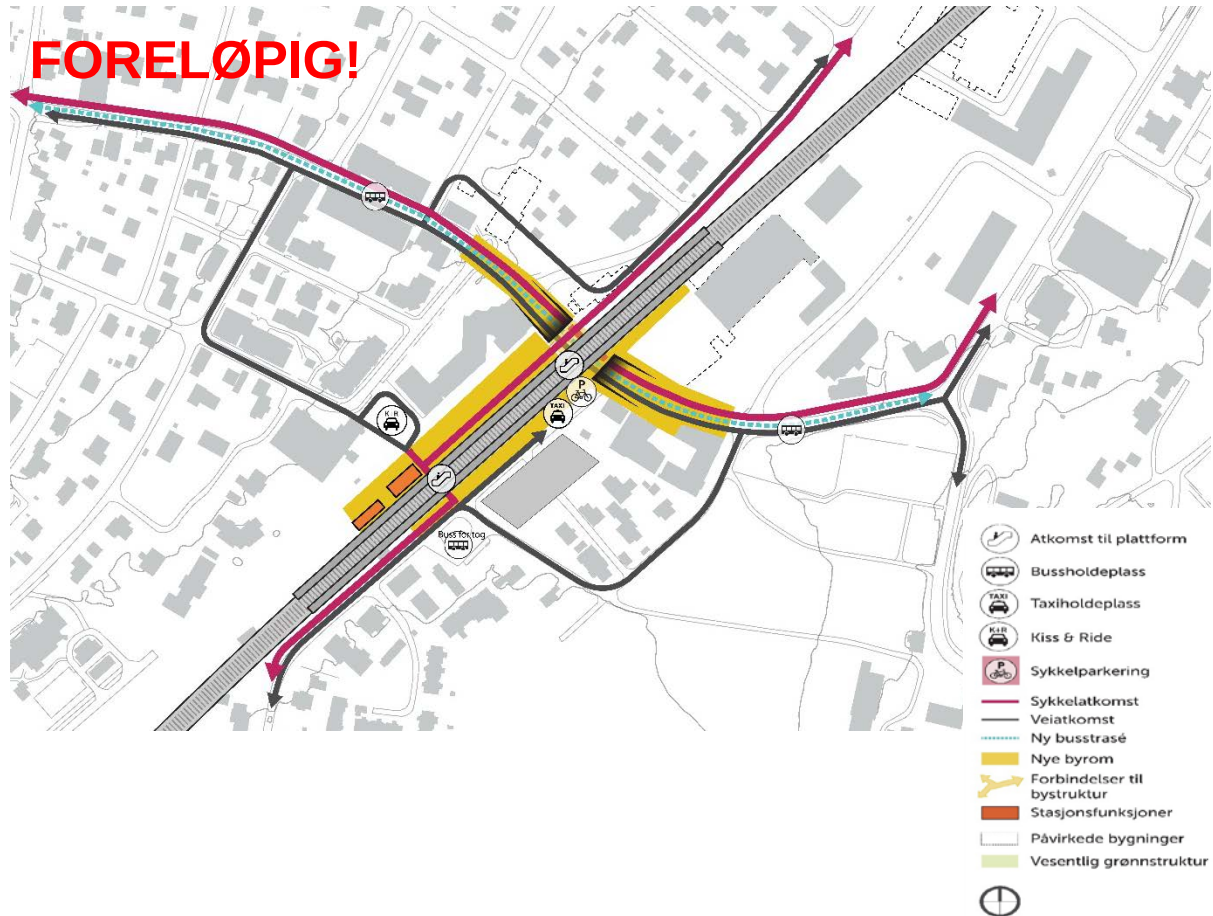
# Forutsetninger for planleggingen

- Krever helhetlig planlegging over fylkes- og kommunegrenser
- Lite fleksibel konstruksjon:
  - Hastighet: 250 km/t mellom byene
  - Minste svingradius: 2900 meter
  - Maks stigning: 12,5 promille
- Grunnforholdene er utfordrende for jernbane



# Stokke stasjon

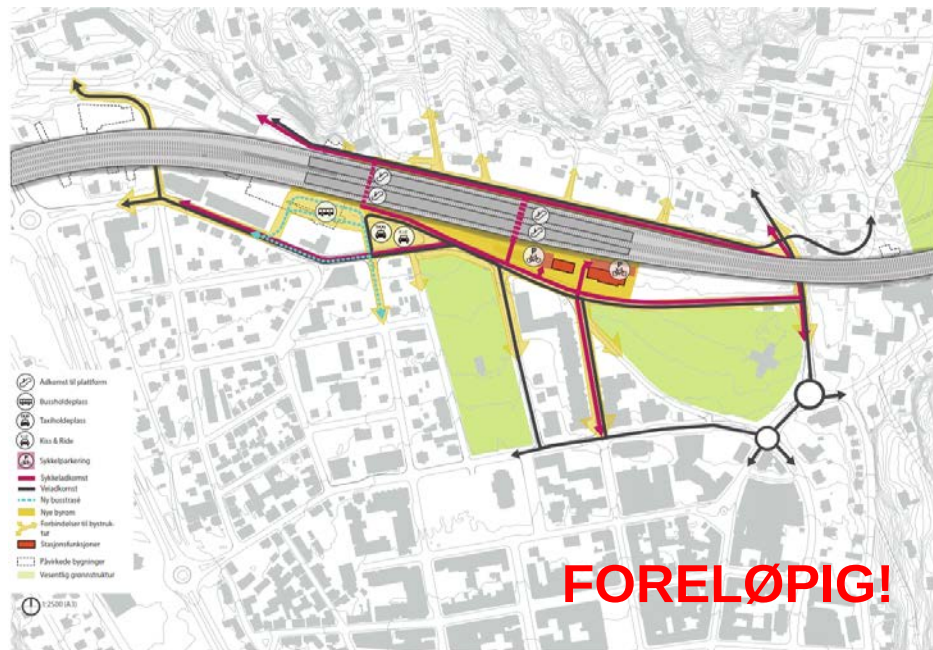
- For å sikre mulighet for etappevis utbygging, legges stasjonen i dagens trasé og høyde.
- Muliggjør byutvikling i Stokke Øst
- Fungerer uavhengig av valg av trase nord for Stokke
- Stasjon med to spor og 350 meter lange plattformer (to spor til plattform)
- Stasjonen krever omlegging av Frederik Stangs gate og Tassebekkveien





# Stasjon i Gokstad-korridoren

- Stasjon med fire spor og 350 meter lange plattformer (fire spor til plattform)
- Fire spor over en lengre strekning før og etter stasjonen, fordi togene ikke kan bytte spor i svinger (spurveksler kan ikke ligge i kurve)
- Stasjonens beliggenhet styres blant annet av:
  - Gokstadhaugen
  - Orelund gravlund
  - Sandar kirkested
  - Jernbanen må krysse over Dølebakken og Sandefjordsveien
  - Dobbeltsporet følger dagens trasé videre sørover



# Stasjon i Torp vest/Unneberg-korridoren

- Stasjon med fire spor og 350 meter lange plattformer (fire spor til plattform)
- Stasjonens beliggenhet styres blant annet av:
  - Bergkvalitet i Mokollen
  - Jernbanen må krysse over Sandefjordsveien
  - Bugårdsbakken og Skiringssalveien må legges om
  - Dobbeltsporet følger dagens trasé videre sørover

