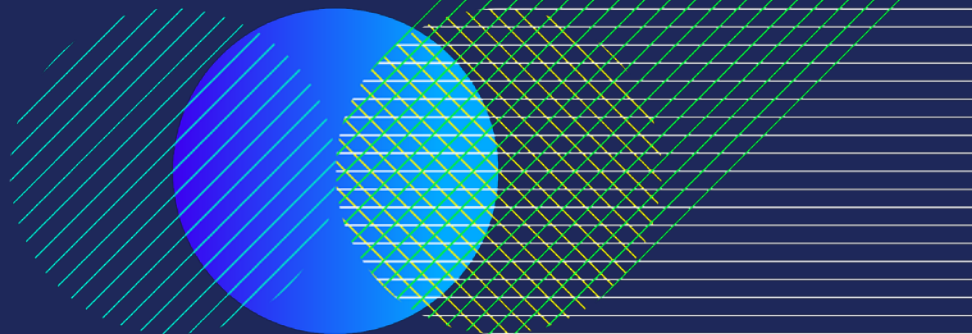


Kommunedelplan Stokke – Larvik

Anbefaling av korridorer mellom Virik og Kleivertunnelen

12.12.2018, Larvik



Dagens agenda

- Vestfold vil få et moderne togtilbud
 - Rammer, føringer og gevinster
- Virik – Byskogen
- Pause
- Byskogen - Kleivertunnelen
- Veien videre mot en vedtatt kommunedelplan
- Spørsmål fra salen
- Vi vil gjerne prate med dere!

Stortinget om InterCity-satsingen

Vi blir flere → behovet for transport av personer og gods øker.

IC-satsingen legger til rette for pålitelig og punktlig togtilbud med kort reisetid, høy kapasitet og flere avganger.

Det vil si et miljøvennlig og trafikksikkert transportsystem som:

- øker tilgjengeligheten mellom byene langs Vestfoldbanen og mot Oslo-området, og gjør regionen mer attraktiv for etablering av nye arbeidsplasser og boliger.
- bidrar til kompakte byer og tettsteder med sentralt lokaliserte kollektivknutepunkter.
- støtter opp om at «veksten skal tas kollektivt og med sykkel og gange».



Overordnede føringer for kostnader

Investeringene skal

- gi så høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet som mulig.
- være lave nok til at prosjekt og portefølje gjennomføres.

Kostnader vektlegges sammen med måloppnåelse og andre positive og negative konsekvenser.



Meld. St. 33

(2016–2017)

Melding til Stortinget

Nasjonal transportplan 2018–2029



Byutviklingsmuligheter og nytte

- Jernbanestasjoner sentralt i byene gir flest passasjerer og samlet sett lavest transportbehov.
 - Ved vekst og fortetting øker nytten ytterligere
- Sentralt lokaliserte stasjoner skal være enkelt tilgjengelige for flest mulig.
 - Et knutepunkt for kollektivtrafikken.
 - Bidra til fremvekst av nye boliger, arbeidsplasser, handel og kulturtilbud, og redusere byspredning



Vekst og fortetting

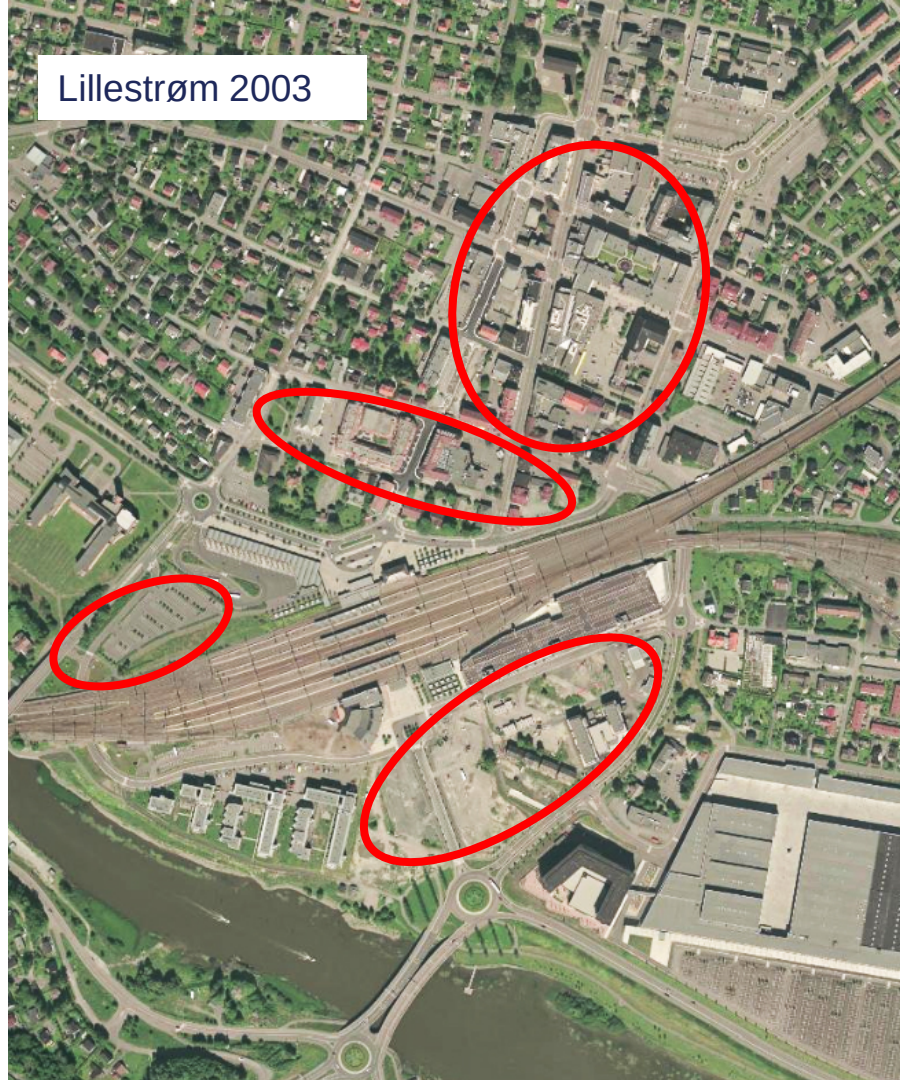
– eksempel fra Lillestrøm

Slik så området rundt stasjonen ut i 2003.

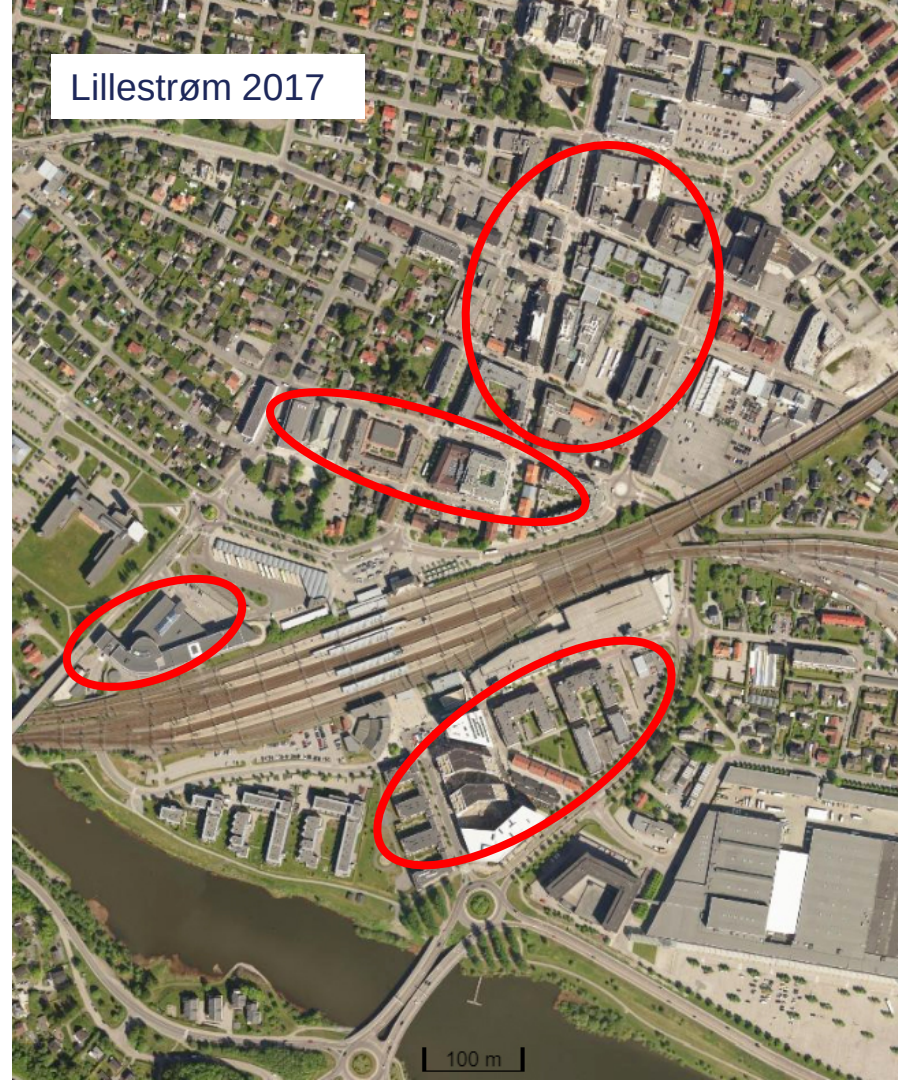
Neste bilde viser hva som har skjedd de siste 15 årene.



Lillestrøm 2003



Lillestrøm 2017



Larvik stasjon i dag





JUBLET: Rune Heiseith så det var en stor dag da det nye dobbeltspor ble tatt i bruk natt til mandag.

FOTO: SIBEN-TORRE SANDH

Historisk togtur på 12 minutter

JOMFRUTUREN: Klokken 04.15 mandag var Larvik-ordfører Rune Heiseith klar til å gå om bord toget som skulle ta selegjester på den første turen med nye dobbeltspor mellom Porsgrunn og Larvik underkant av 12 minutter senere stanset toget på Larvik stasjon. - En stor dag! sa Rune Heiseith. **SIDE:**

Skien's ordfører, Hedda Foss Five (Ap), ble tydelig overbelet da konskuktøren opplyste at toget nærmet seg Larvik stasjon.
SIBEN-TORRE SANDH/NTB

- Jeg gikk en liten runde i 15-16 minutt, sa han, og ble en liten runde på Larvik stasjon.

Historisk tur

Klokken ca. 04.15 natt til mandag stanset toget i Porsgrunn stasjon. Rune Heiseith, ordfører i Larvik, ble tydelig overbelet da konskuktøren opplyste at toget nærmet seg Larvik stasjon. - Jeg gikk en liten runde i 15-16 minutt, sa han, og ble en liten runde på Larvik stasjon.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

-Oi, er vi allerede her?

Ordførere på historisk togtur



MARKTUR: Rune Heiseith og Hedda Foss Five var med på den første turen med nye dobbeltspor mellom Porsgrunn og Larvik.

Historisk tur

Klokken ca. 04.15 natt til mandag stanset toget i Porsgrunn stasjon. Rune Heiseith, ordfører i Larvik, ble tydelig overbelet da konskuktøren opplyste at toget nærmet seg Larvik stasjon.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

«Dette betyr utrolig mye for hele den nye regionen og også for oss i Skien. Det er gull for framtiden».

Hedda Foss Five, ordfører i Skien



VIKTIG FOR MILJØET: Torodd Kvernøen fra WCC i Larvik ble svært glad for den nye jernbanen mellom Porsgrunn og Larvik.

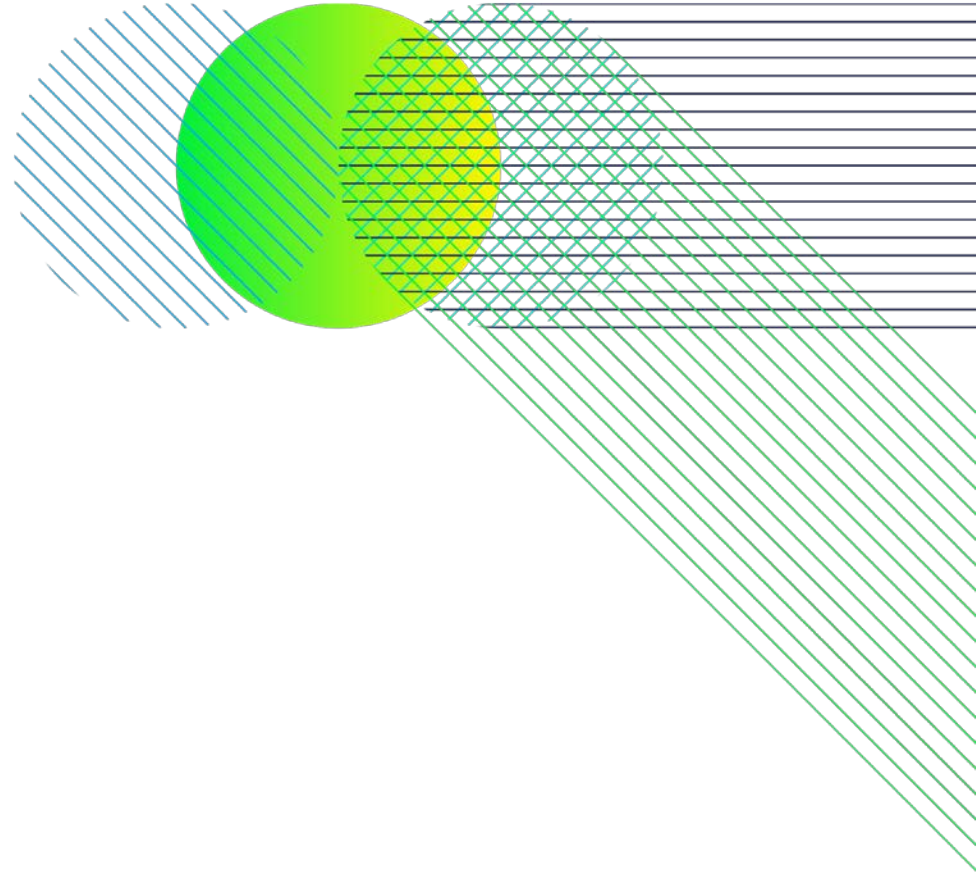
Historisk tur

Klokken ca. 04.15 natt til mandag stanset toget i Porsgrunn stasjon. Rune Heiseith, ordfører i Larvik, ble tydelig overbelet da konskuktøren opplyste at toget nærmet seg Larvik stasjon.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.

- Dette er en veldig dag. Det har vært en så stor begivenhet på jernbanen i vår region.



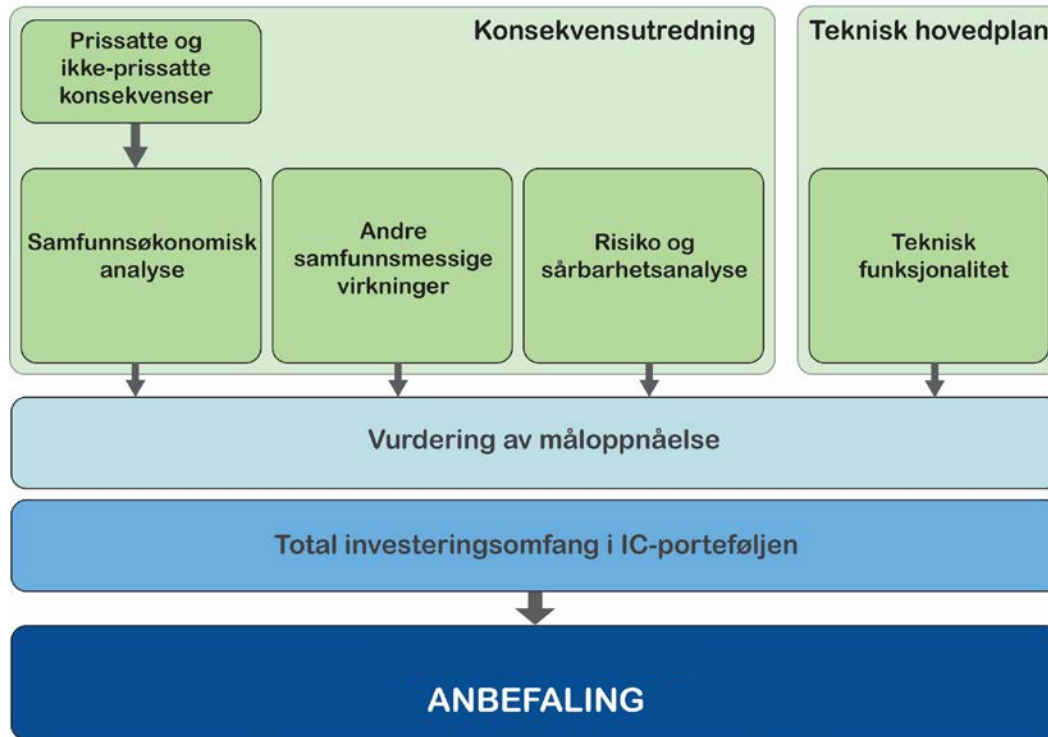
Planprozessen

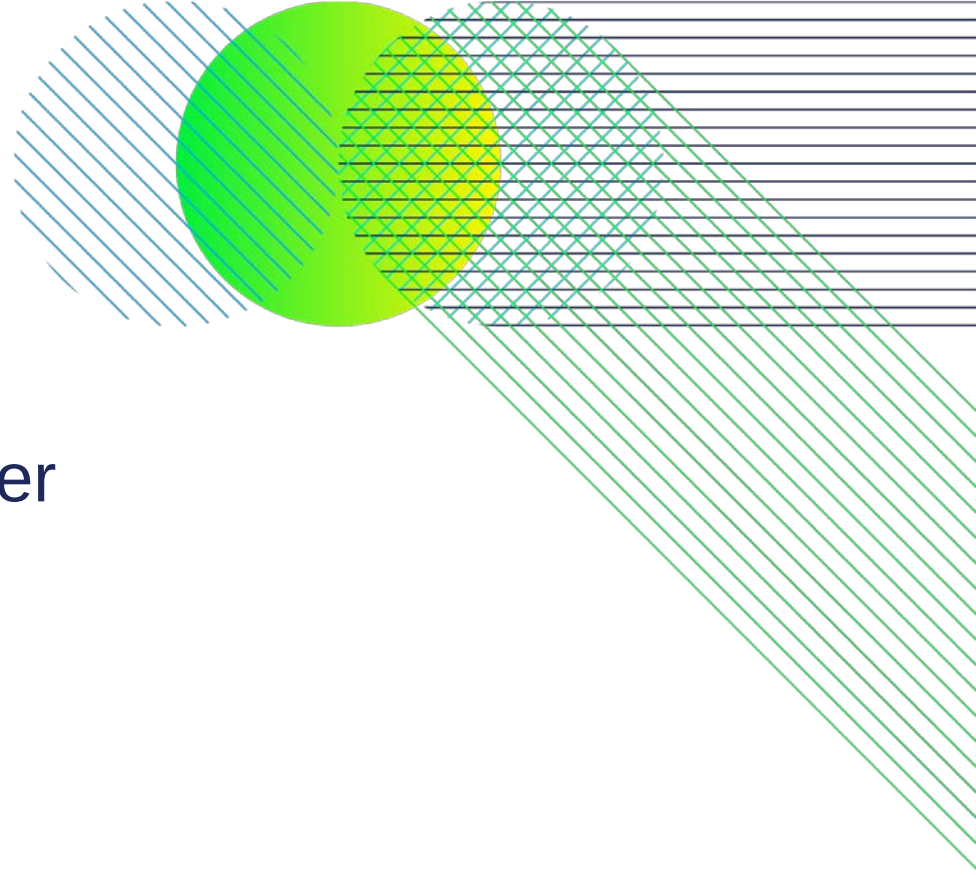
Slik er planprosessen – plan og bygningsloven

- Bane NOR er forslagsstiller, mens kommunene er planmyndighet og skal vedta planene.
- Planprogrammet:
En «plan for planleggingen» og avtalen mellom Bane NOR og kommunen om hva som skal utredes.
- Kommunedelplanen:
Her velges det hvilken korridor og hvilke stasjoner som skal bygges ut.



Anbefalingen – basert på faglig, solide utredninger

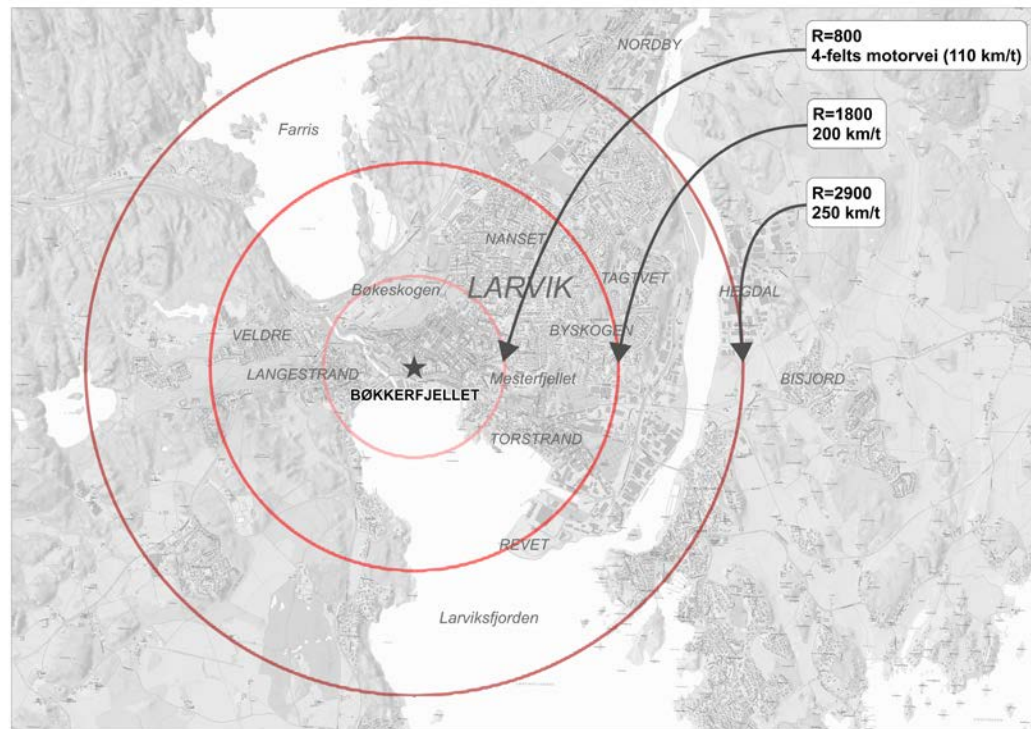




Forutsetninger og gevinster

Forutsetninger for planleggingen

- Krever helhetlig planlegging over fylkes- og kommunegrenser.
- Strenge krav til trasé:
 - Hastighet: 250 km/t mellom byene.
 - Minste svingradius: 2900 meter.
 - Maks stigning: 12,5 meter per kilometer.
- Grunnforholdene er utfordrende.



Kortere reisetid gir store gevinster!

- Med nytt dobbeltspor får vi følgende nye reisetider:

Fra Larvik til	2017	2032
Sandefjord	0:15	0:06
Tønsberg	0:41	0:21
Drammen	1:17	0:46
Oslo	1:52	1:23



- Før InterCity-prosjektet var reisetiden Oslo – Tønsberg på 1 time og 30 minutter.
- Et moderne dobbeltspor kan få store positive konsekvenser både lokalt og regionalt!
- 1 minutt spart reisetid = rundt 1 milliard kroner i samfunnsøkonomisk nytte.

Flere positive effekter gir til sammen store utslag

Kortere reisetid

+

Flere avganger

+

Tog som kommer og går når de skal

+

God arealbruk

=

Mange flere togpassasjerer

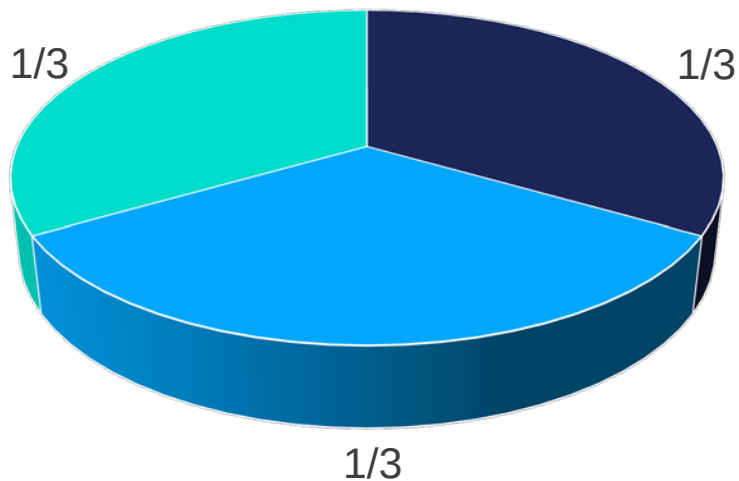


Vestfoldbanen står foran en sterk vekst

Antall reiser per år	2013	2032
Stokke	115.000	235.000
Torp	130.000	625.000*
Sandefjord	450.000	1.400.000
Larvik	300.000	975.000

* Bane NORs prognoser viser en sterk trafikkøkning på Torp. En betingelse for denne veksten er valg av korridoren Torp Vest, der togstasjonen legges rett ved flyplassen.

Hvor kommer alle de nye passasjerene fra?



- Parkerer bilen
- Går fra buss til tog
- Nye reisende

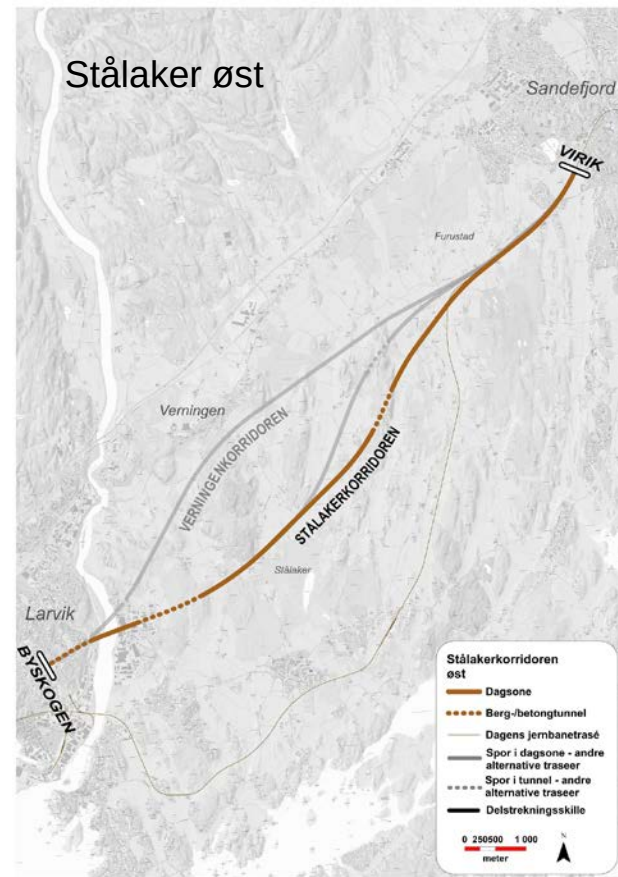
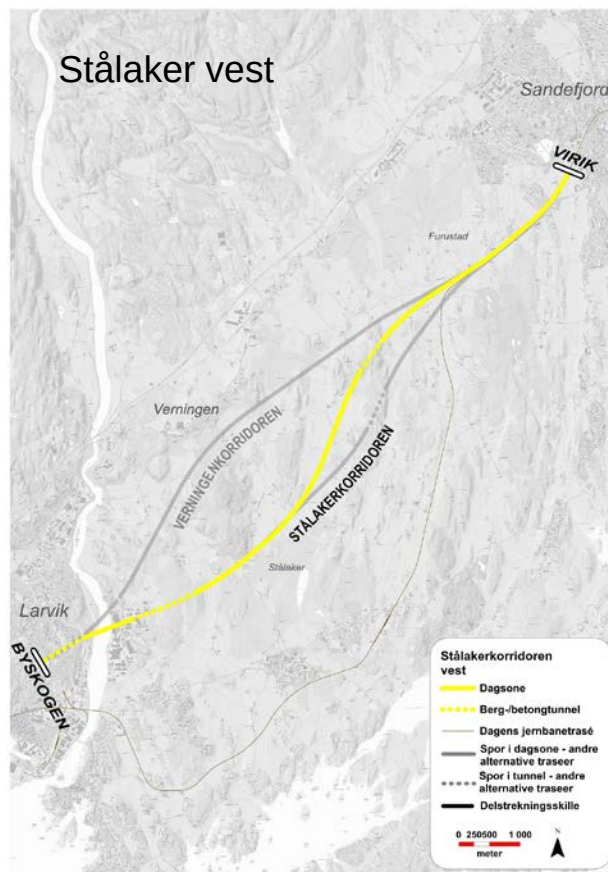
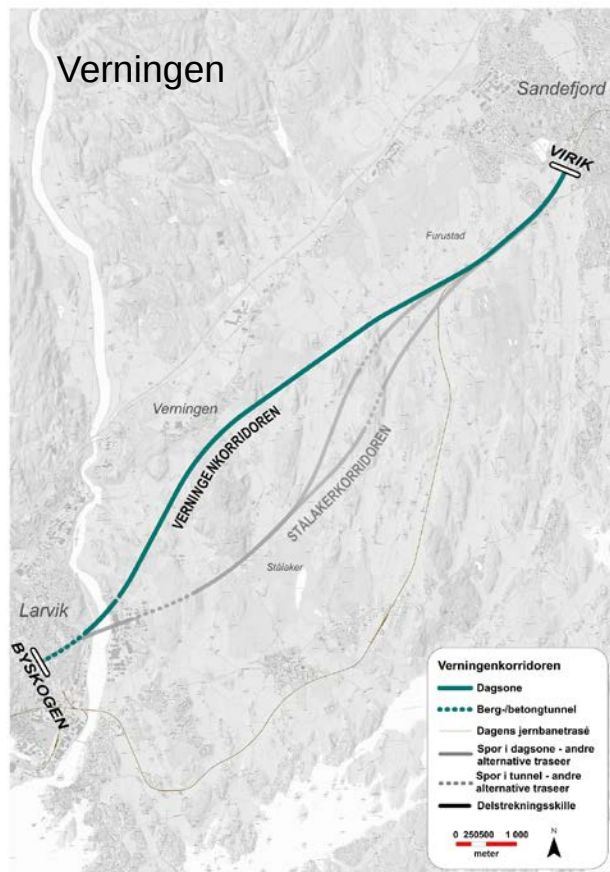




Bakgrunn for anbefaling Virik - Byskogen

Fra fagrapportene om «prissatte» og «ikke-prissatte» konsekvenser

Korridorene mellom Virik og Byskogen



Gemini



Jåberg



Verningen - Timbo



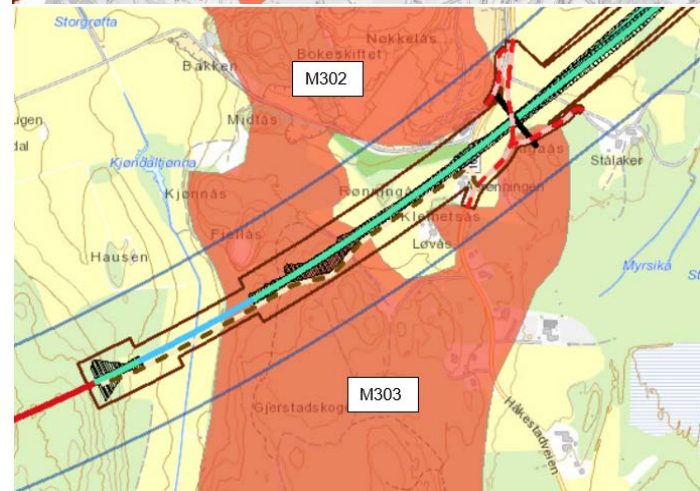
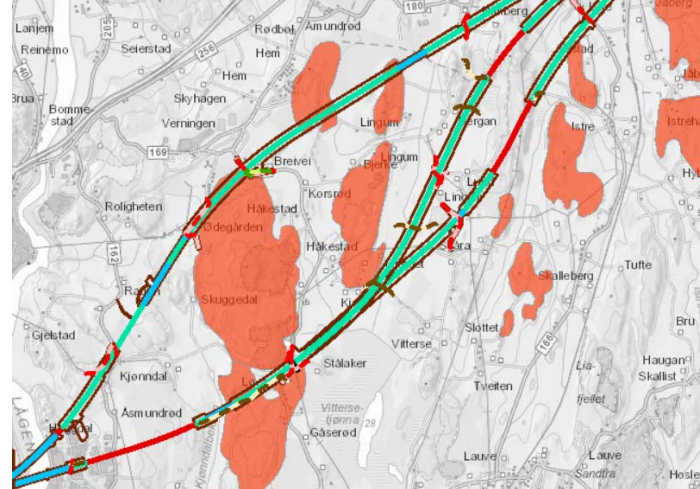
Naturressurser: Konsekvenser for dyrka mark

- Stålaker vest: 300 dekar.
- Vervingen: 250 dekar.
- Stålaker øst: 230 dekar.



Naturressurser: larvikitt

- Alle kartlagte forekomster av larvikitt er gitt stor verdi i konsekvensutredningen etter innspill fra NGU, Region-geologen og næringen.
- Beslaget er likevel vurdert som lite negativt, fordi det berører små arealer/volumer i forhold til den totale forekomsten:
 - 4 prosent av Gjerstadvfeltet i Stålakerkorridoren.
 - 5,5 prosent av fremtidige ressurser i Verningenkorridoren.
- Beregnet beslag for kartlagte ressurser:
 - Stålakerkorridoren = ca. 25 dekar (både østre og vestre alternativ)
 - Verningenkorridoren = ca. 80 dekar



«Ikke-prissatte» verdier

Tema	Verningen	Stålakerkorridoren	
		Stålaker vest	Stålaker øst
Landskapsbilde	--/---	--	-/--
Nærmiljø og friluftsliv	-/--	-	-
Naturmangfold	---	--/---	--/---
Kulturminner og kulturmiljø	--	-	-
Naturressurser	--/---	---	--/---
Samlet konsekvens ikke-prissatte	--/---	--	-/--
Rangering ikke-prissatte	3	2	1

Hvitt = ingen negative konsekvenser. Lyserødt = noe negative konsekvenser. Rødt = negative konsekvenser.

Antall minus indikerer grad av negativt bidrag (eksempel: --/--- = mellom to og tre i negativt bidrag). 0 = nøytral.

Konsekvenser for eksisterende bebyggelse

- Veringenkorridoren
 - 20-25 boligbygg blir berørt.
- Stålakerkorridoren
 - 10-15 boligbygg blir berørt.
- Disse boligbyggene finner vi som spredt bebyggelse langs traséene, inkludert gårdsbebyggelse.
- Et boligbygg kan inneholde flere boliger.

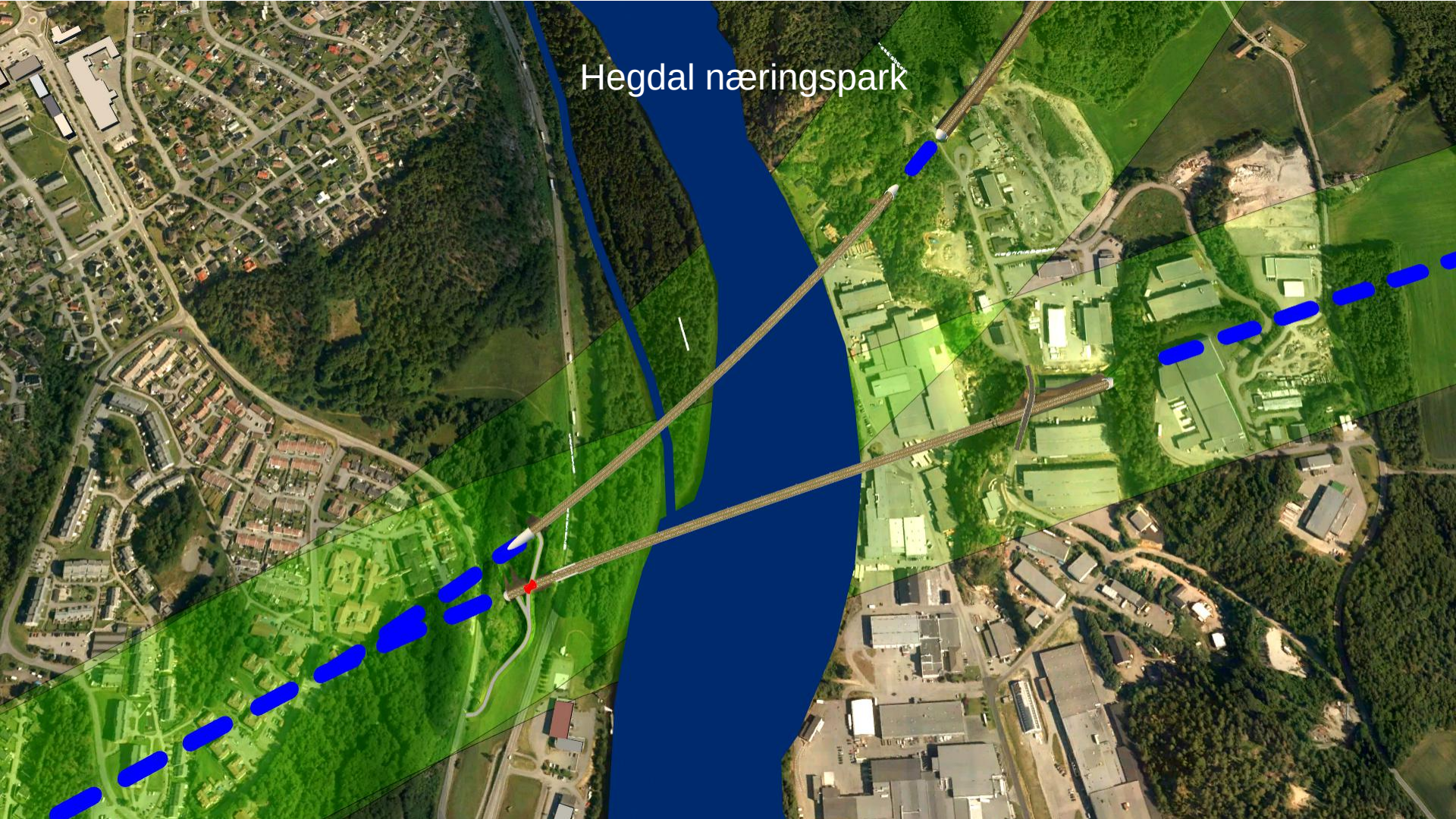
Dette er foreløpige anslag:

Dobbeltsporet kan bli flyttet mange meter i forhold til dagens foreløpige linje.

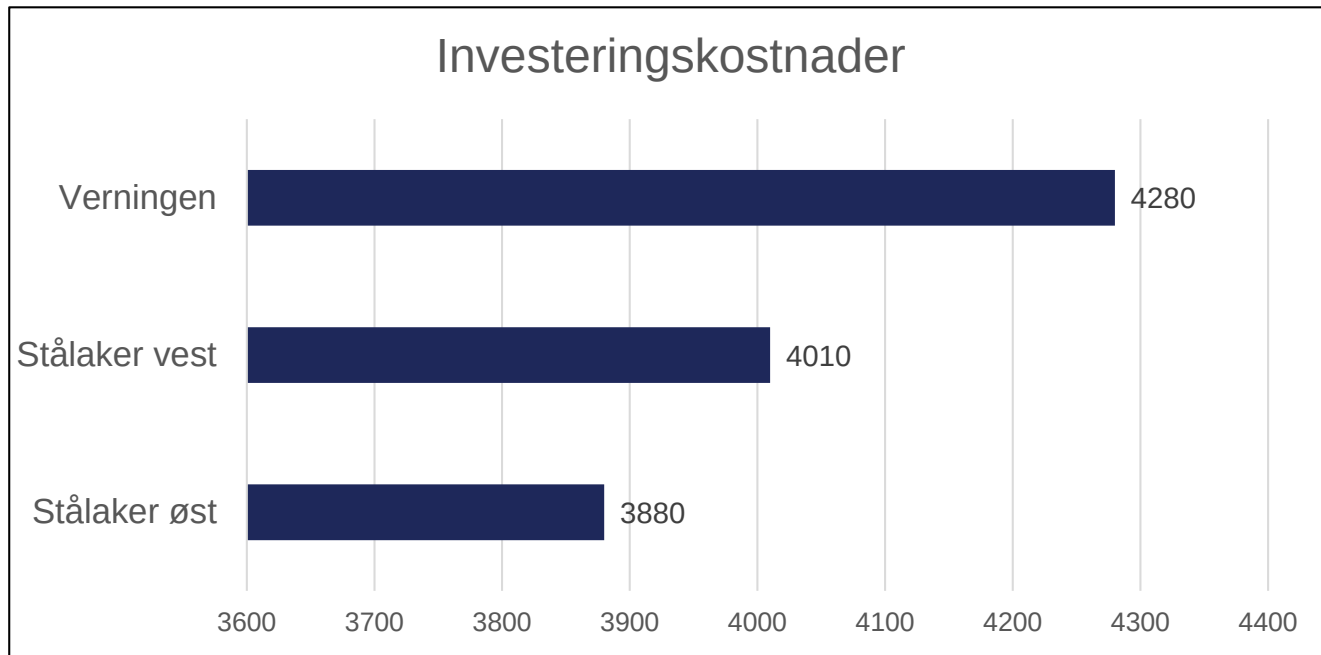
Nøyaktig plassering av dobbeltsporet blir ikke bestemt før i reguleringsplanen.

Det vil avgjøre hvor mange og hvilke boliger som blir berørt.

Hegdal næringspark

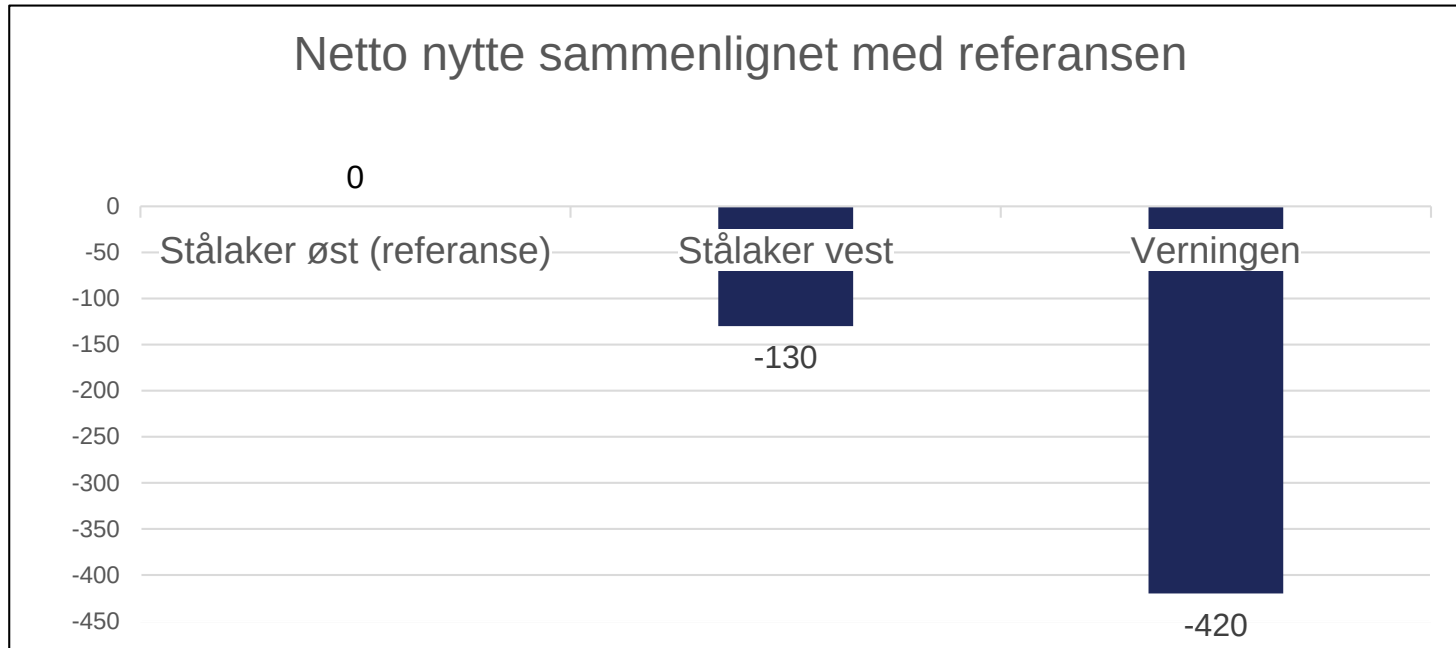


Hva koster det å bygge korridorene?



- Summene er oppgitt i millioner norske kroner og er basert på foreløpige vurderinger av kostnader (P50).

Samfunnsøkonomisk nytte

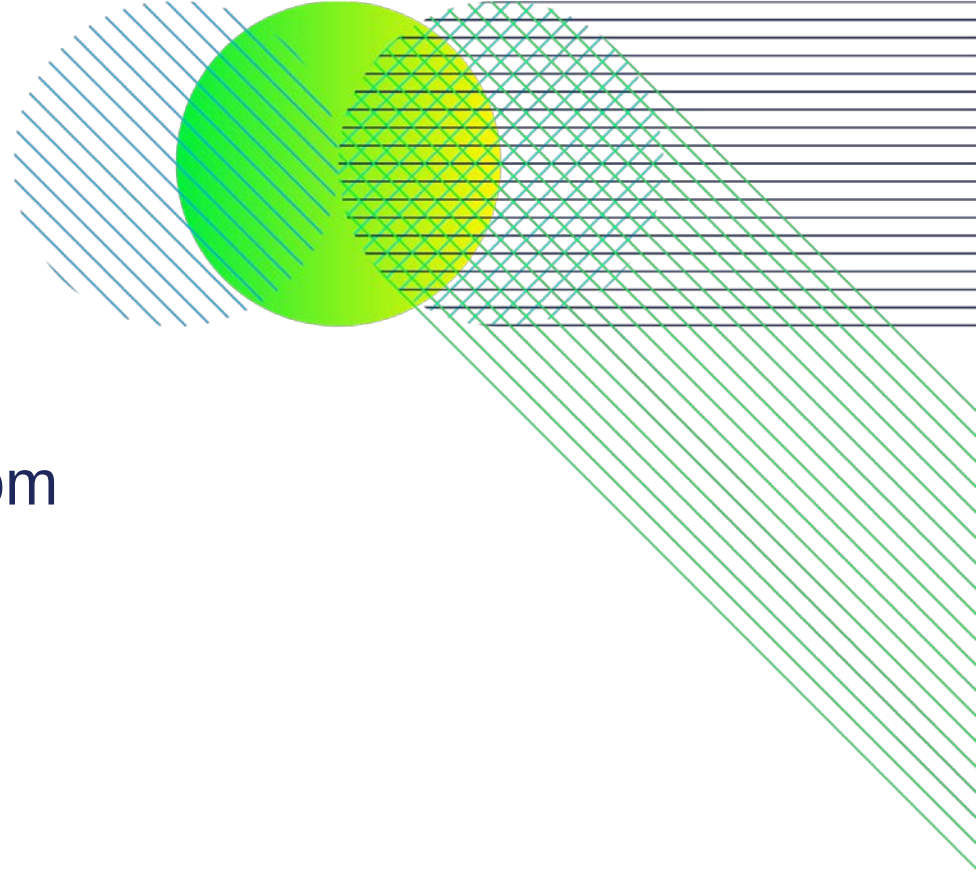


- Referansen settes alltid til verdien 0. Netto nytte = samfunnsnytte minus investeringskostnader
- Tabellen viser at Stålaker øst har høyest nytte: 130 millioner kroner mer enn Stålaker vest og 420 millioner kroner mer enn Veringen.

Samlet vurdering – samfunnsøkonomisk analyse

Verdier:	Verningen	Stålaker vest	Stålaker øst
Prissatte	3	2	1
Ikke-prissatte	3	2	1
Samlet rangering	3	2	1





Anbefaling av korridor mellom Virik og Byskogen

Kategorier for anbefalingen

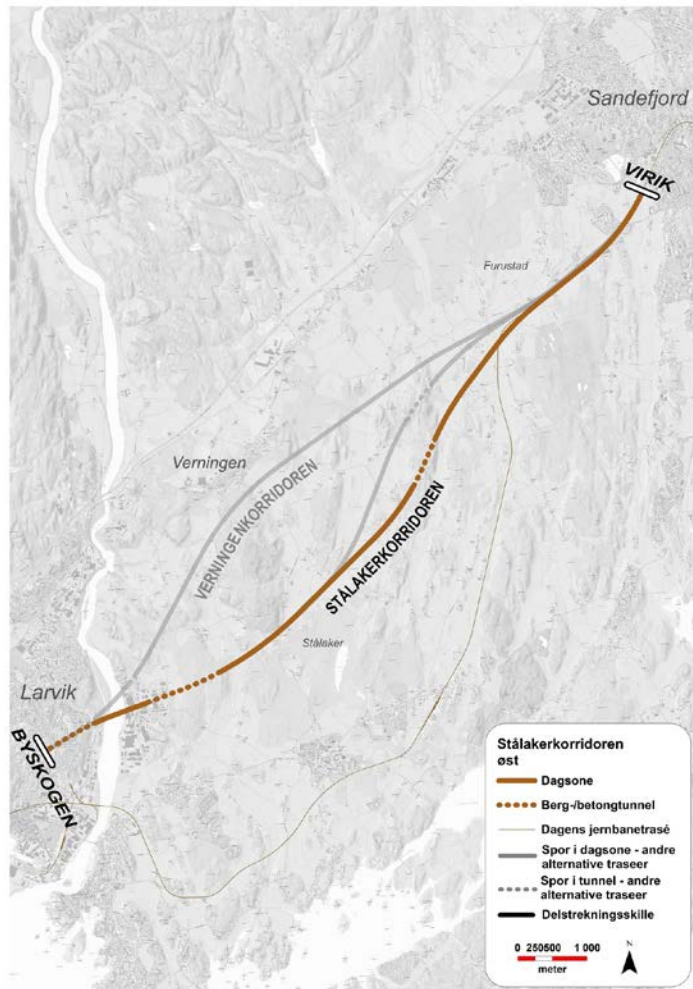
Anbefaler: Bane NORs anbefalte korridor. Anbefalt korridor legges til grunn for planforslaget ved høring og kommunene henstilles om å vedta disse korridorene ved den politiske sluttbehandlingen av kommunedelplanen.

Anbefaler ikke: Denne korridoren anbefales ikke, og vurderes som samlet sett dårligere enn anbefalt korridor. Dersom kommunen har gode grunner til å velge dette alternativet eller det ved høring fremkommer ny informasjon vil imidlertid Bane NOR kunne akseptere at korridoren legges til grunn for videre planlegging.

Fraråder: Disse korridorene er vurdert til å være vesentlig dårligere enn øvrige alternativer, og Bane NOR vil fremme innsigelse.

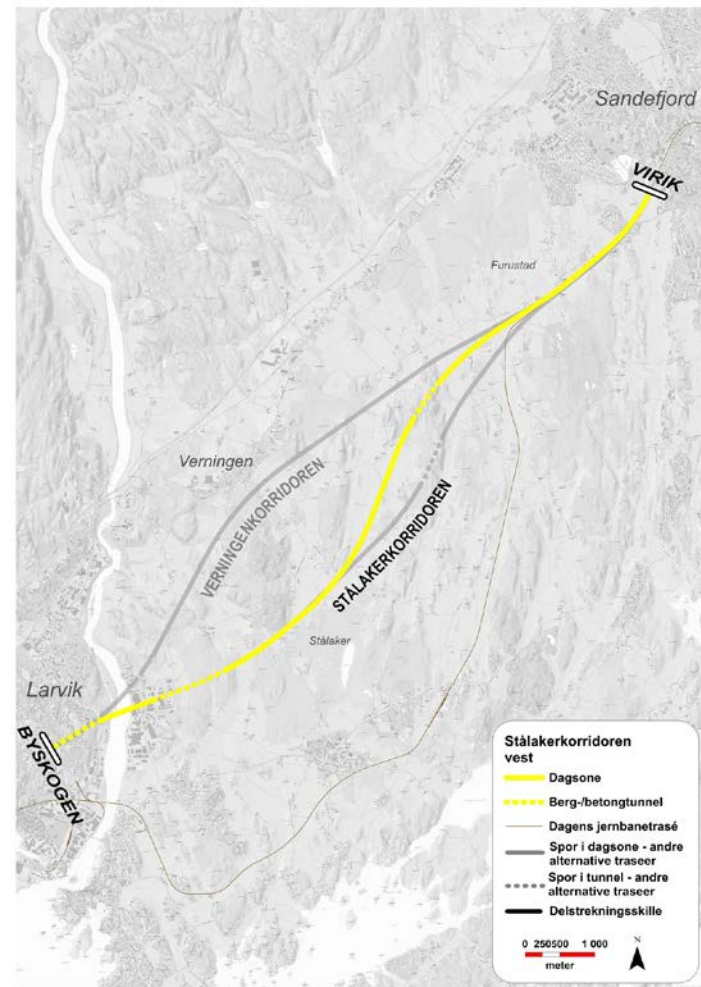
ANBEFALER: Stålaker øst

- + Lavest investeringskostnader.
- + Lik samfunnsnytte som de øvrige alternativene. Lavest kostnader gir høyest netto nytte.
- + Lavest beslag av dyrka mark.
- + Minst inngrep i larvikitressursene (ca. 25 dekar).
- + Minst konsekvenser for øvrige «ikke-prissatte» verdier.
- Vil gi ulemper for steinbrudd i drift og næringsområdet på Hegdal.
- 10-15 boligbygg blir berørt.



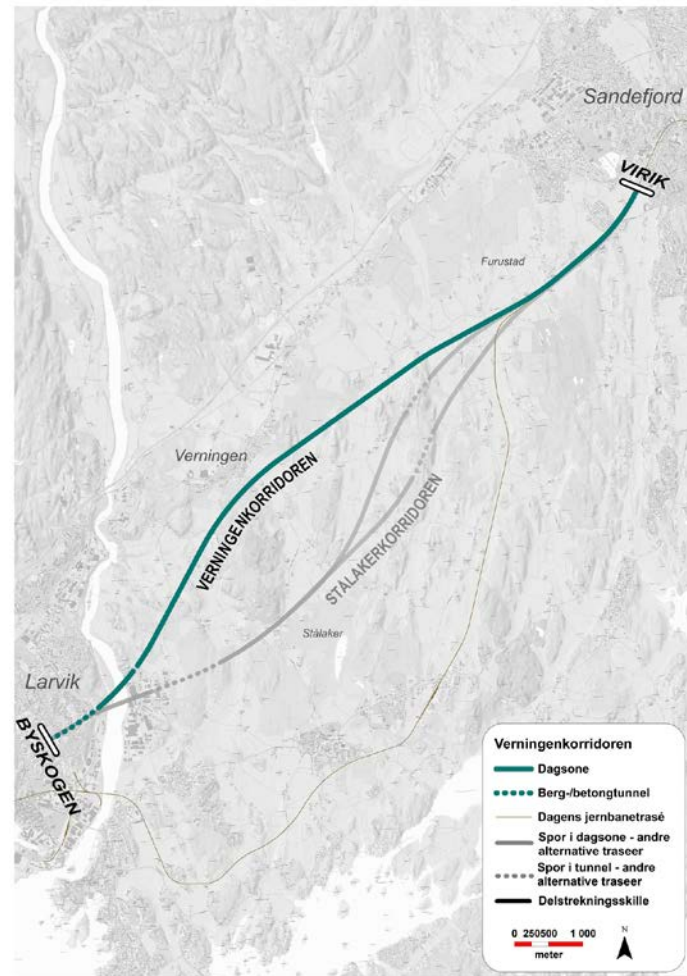
ANBEFALER IKKE: Stålaker vest

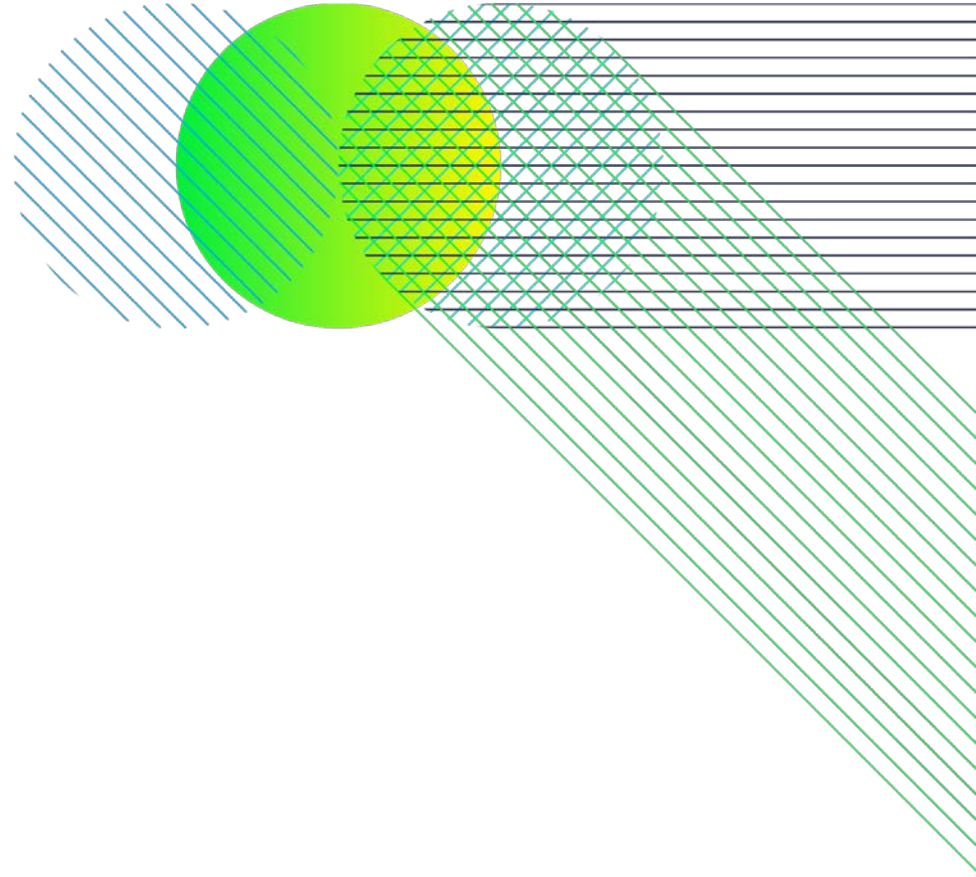
- + Tilnærmet lik som Stålaker øst for «ikke-prissatte» verdier.
- + Minst inngrep i larvikittressursene (ca. 25 dekar).
- Høyere investeringskostnader.
- Lik samfunnsnytte, men høyere kostnader gir dårligere netto nytte enn Stålaker øst.
- Samme konsekvenser for larvikittressursene og Hegdal næringspark som Stålaker øst.
- Tar mest dyrka mark.
- 10-15 boligbygg blir berørt.



FRARÅDER: Veringen

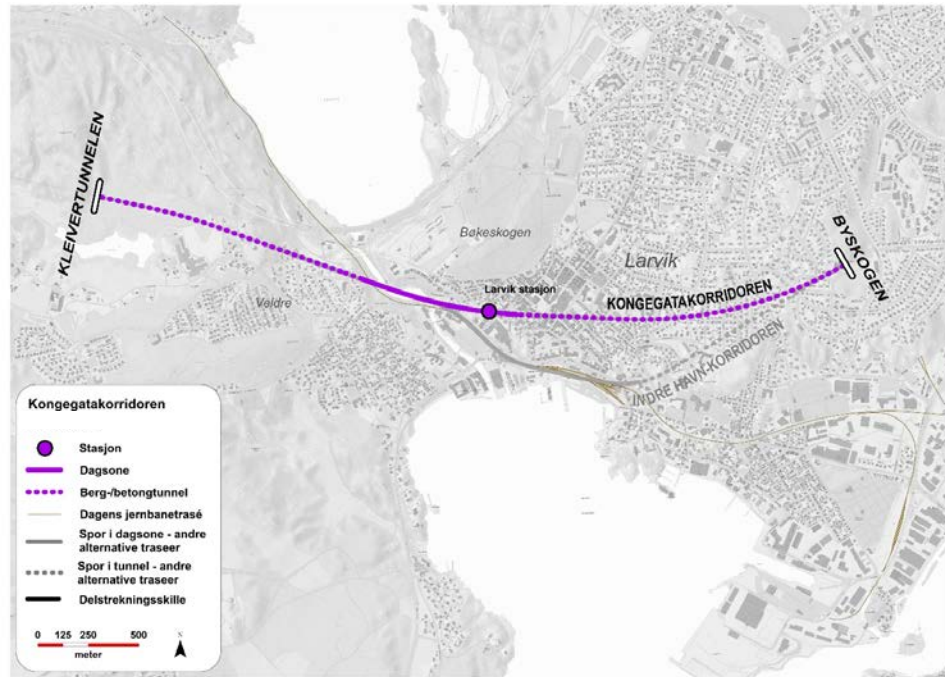
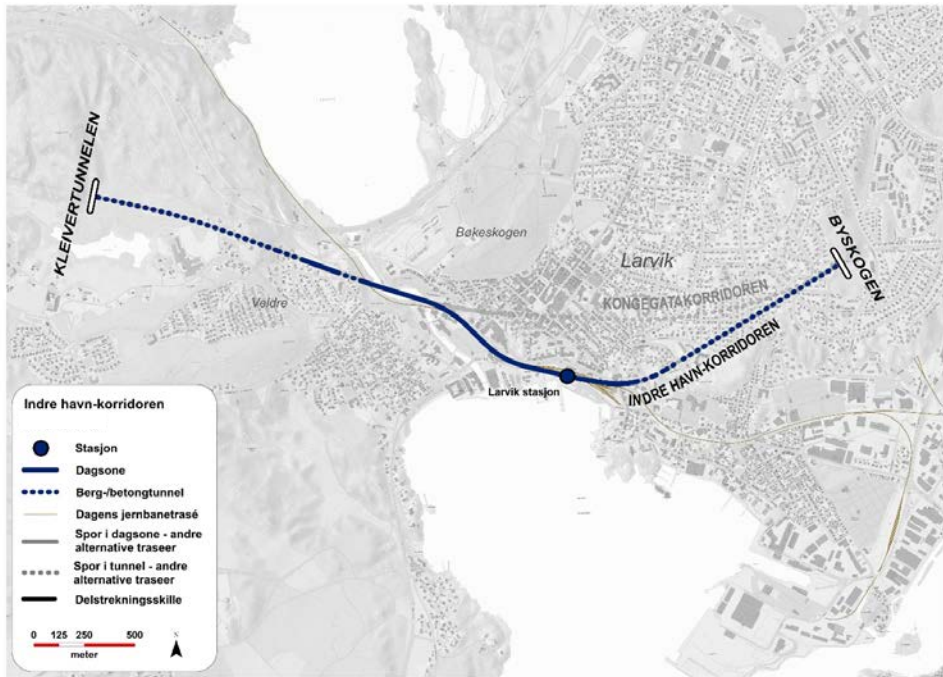
- + Unngår konsekvenser for steinbrudd i drift.
- + Unngår ulemper i anleggsfasen for Heggdal industriområde.
- Høyest investeringskostnader.
- Lik samfunnsnytte, men høyest kostnader gir dårligst netto nytte.
- Nærmiljøområdet på Timbo blir delt av jernbanen, som også gjør adgangen til området dårligere fra Veringen.
- Størst beslag av registrerte larvikittressurser (ca. 80 dekar).
- Tar mer dyrka mark enn Stålaker øst.
- Størst konsekvenser for øvrige «ikke-prissatte» verdier.
- 20-25 boligbygg blir berørt, dette er tilnærmet dobbelt så mange som i Stålakerkorridoren.

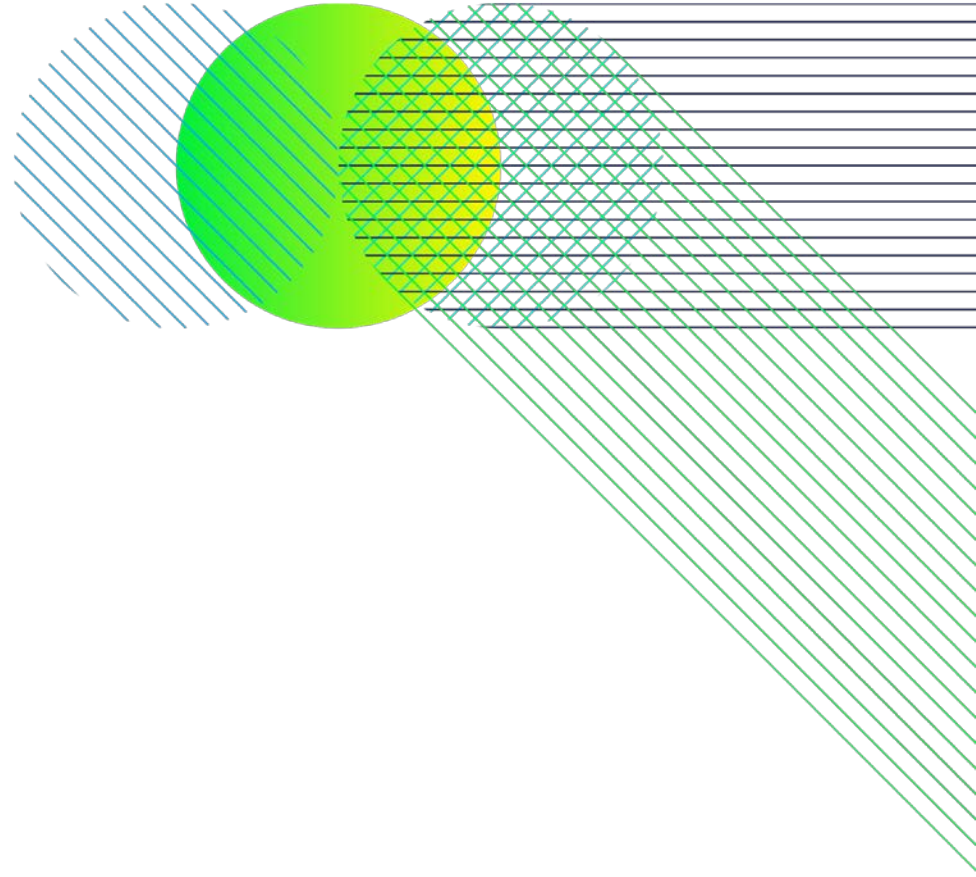




Pause

Korridorene mellom Byskogen og Kleivertunnelen



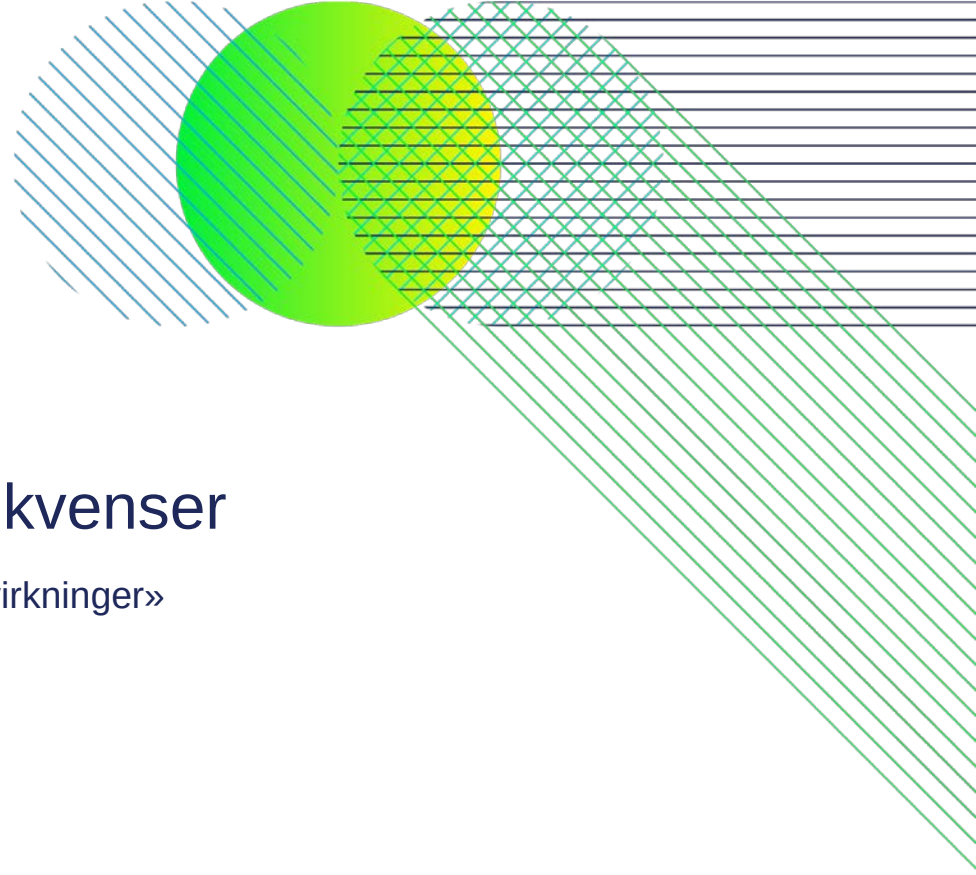


Idéer fra mulighetsstudiene

Stasjonslokalisering i Larvik







Lokale og regionale konsekvenser

Fra fagrapporten «Andre samfunnsmessige virkninger»

Utbyggingspotensial fram mot 2040

	Indre havn, Høy og Lav		Kongegata, Høy og Lav	
Utbyggingspotensial	Antall	% av kommunens behov	Antall	% av kommunens behov
Bosatte	2200-2800	30%	6000-7000	80%
Arbeidsplasser	1500	60%	4000	170%



Lokale virkninger, Indre havn

- Krever mindre tilpassinger i byen: stasjonsplasseringen er allerede en integrert del av byen.
- Benytter eksisterende gatestruktur.
- Bygger videre på eksisterende bygningsstruktur.
- Kommunes eksisterende planer legger til rette for et godt knutepunkt (Indre havn, Hammerdalen, Grandkvartelet med mer).



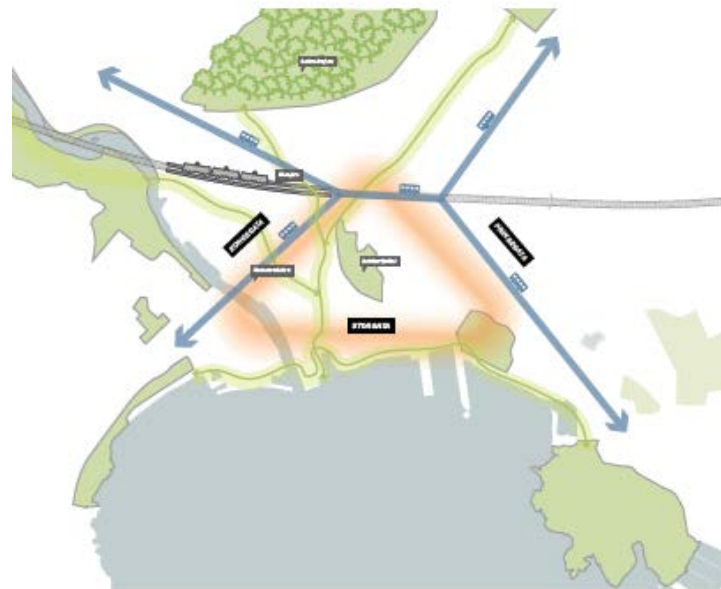
Prosjekt: Bruparken, Drammen
Landskapsarkitekt og foto: Link Arkitektur AS



Prosjekt: Bruparken, Drammen
Landskapsarkitekt og foto: Link Arkitektur AS

Lokale virkninger, Kongegata

- Vil avskjære gater både permanent og i anleggsfasen.
- Sentrale sentrumsbygg må rives.
- Det er utfordring å lage nye gode kollektivtraseer frem til stasjonen.
 - Dersom arealet over kulverten benyttes til fremtidig kollektivakse, vil dette utjevne forskjellene mellom korridorene
- For at en stasjon i Kongegata skal bli vellykket, både som knutepunkt og for byen, må det gjøres store endringer i dagens bystruktur og fremtidige planer for Larvik by.
 - Kommunens byutviklingsplaner, kommersielle betraktninger og drift og vedlikehold av jernbanetunnelen vil avgjøre i hvilken grad det kan bygges over jernbanekulverten.
 - Planen vil være heftet med usikkerhet både med tanke på gjennomførbarhet og fremdrift



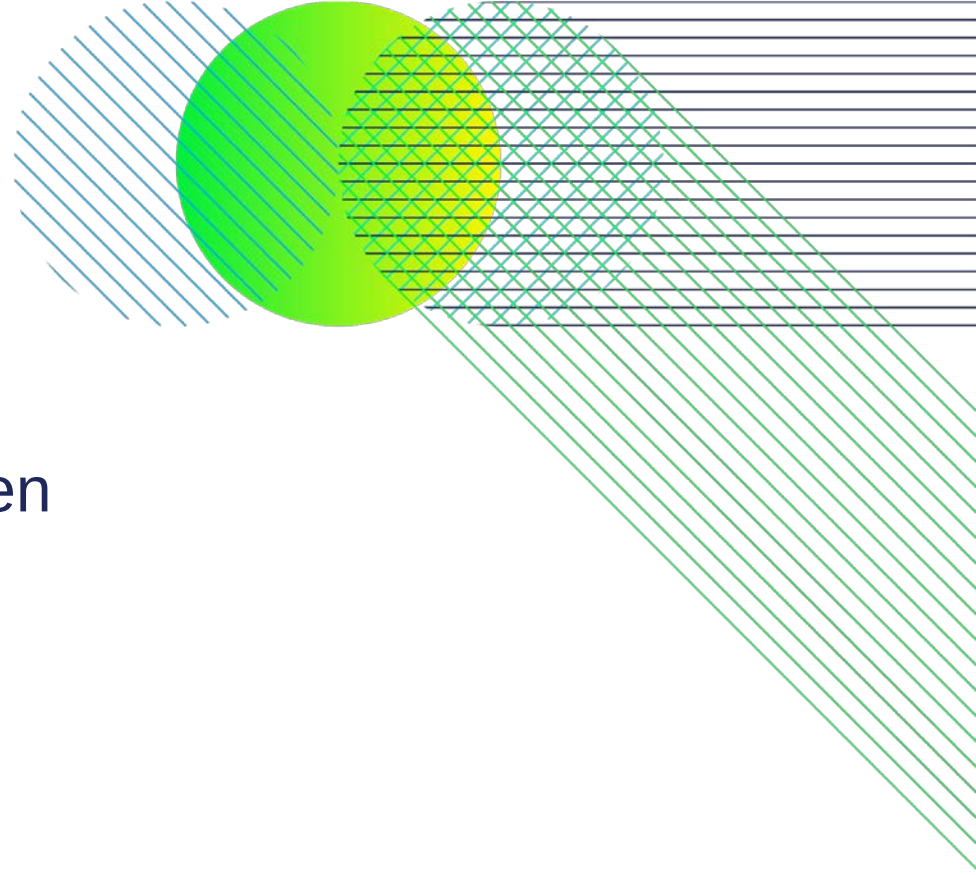
Lokale og regionale virkninger - små forskjeller

- Indre havn vurderes å være mer robust og i tråd med Larvik kommunes planer for byutvikling.
- Løsningen i Indre havn gir fleksibilitet med tanke på etablering av nye forbindelser og utnyttelse av arealet under sporet.
- Indre havn har minst negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse.
- Kongegata krever store endringer og det er usikkert hvor lang tid man vil bruke på reetablering.

Konklusjon:

- Forskjellene mellom stasjonslokaliseringene er små – men fordi det er knyttet større usikkerhet til utnyttelsen av arealet rundt Kongegata rangeres Indre havn som nummer en, for lokale og regionale virkninger.





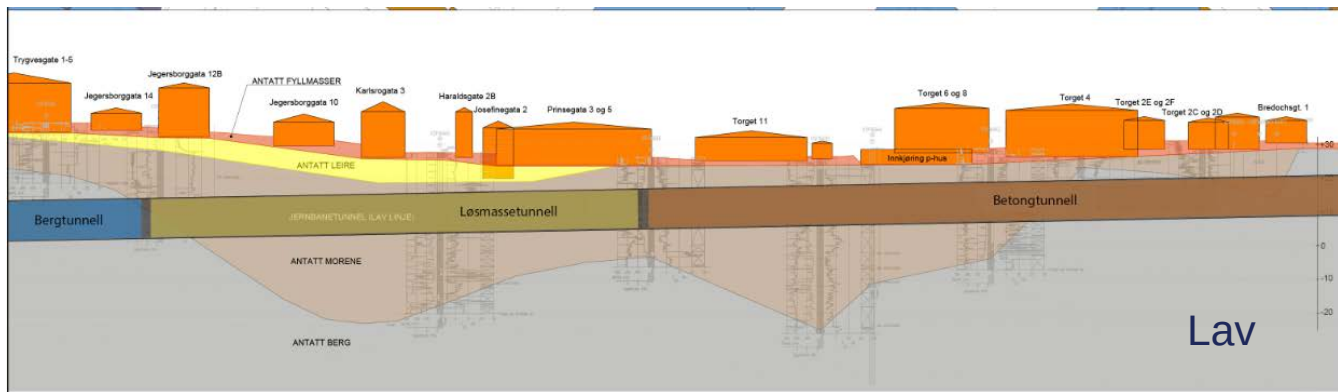
Konsekvenser i anleggsfasen

Kongegata Høy:

Kongegata Lav:

Deler (130 meter) av
betongtunnelen kan bygges
som en løsmassetunnel.

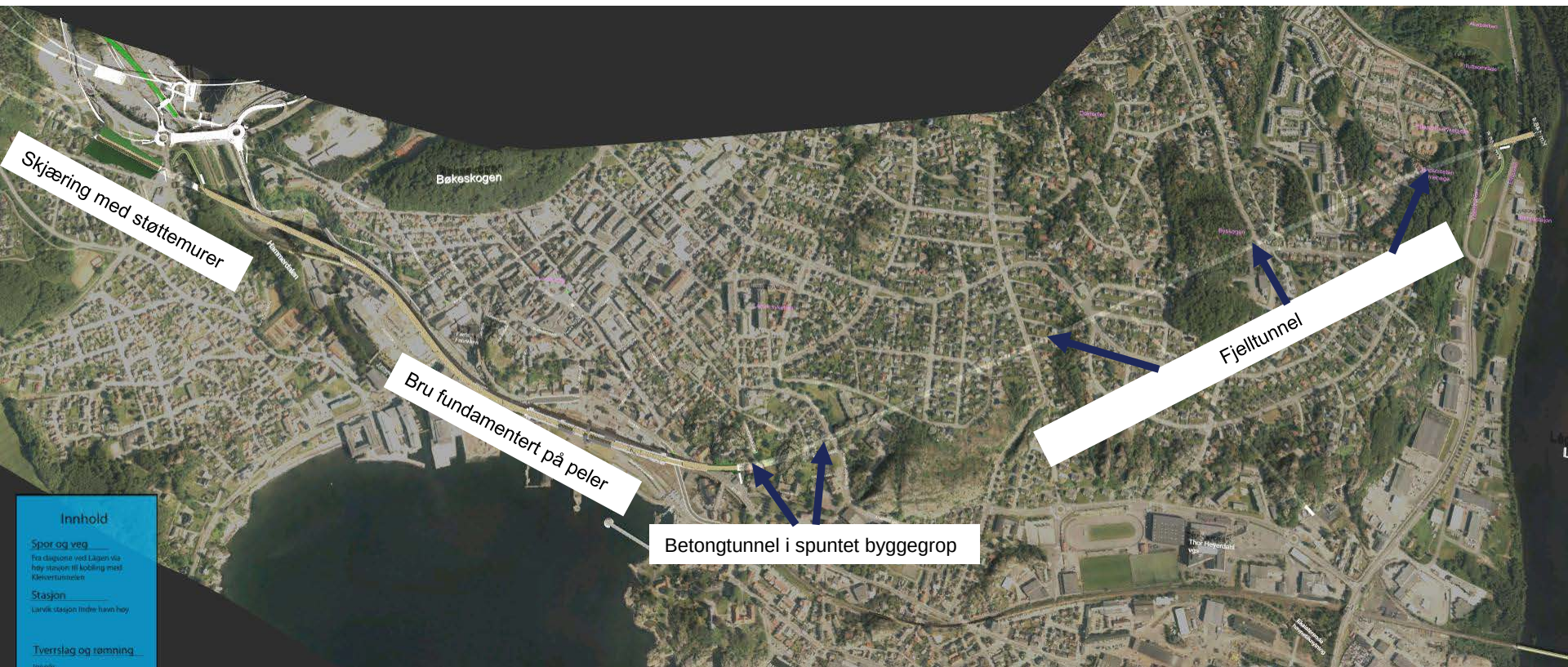
Byggene over tunnelen må likevel forsterkes og fraflyttes i byggeperioden.



Bygging av løsmassetunnel



Indre havn (bildet viser høy løsnings)



Innhold

Spør og veg

Fra dagens ved Lågen via
høy havn til koking med
Kleiverstua

Stasjon

Lavik stasjon Indre havn høy

Tverrslag og røpning

Indre havn

Konsekvenser for eksisterende bebyggelse

- Indre havn lav og høy
 - 30-35 eneboliger og tomannsboliger.
 - Totalt ca. 45 boenheter.
 - Gjelder i hovedsak øst for Herregården og Farriseidet nord (Granveien).
- Kongegata lav
 - 7 større leilighetsbygg og 30-35 eneboliger og tomannsboliger.
 - Totalt ca. 120 boenheter.
 - Mange boliger må fraflyttes (ca. 2 år).
 - I Kongegatakorridoren ligger boligbyggene langs hele traséen gjennom sentrum og i området Farriseidet nord (Granveien).
- Kongegata høy
 - 14 større leilighetsbygg og 30-35 eneboliger og tomannsboliger.
 - Totalt ca. 220 boenheter.
 - I Kongegatakorridoren ligger boligbyggene langs hele traséen gjennom sentrum og i området Farriseidet nord (Granveien).

Dette er foreløpige anslag:

Dobbeltsporet kan bli flyttet mange meter i forhold til dagens foreløpige linje.

Nøyaktig plassering av dobbeltsporet blir ikke bestemt før i reguleringsplanen.

Det vil avgjøre hvor mange og hvilke boliger som blir berørt.

Tiltak i anleggsperioden

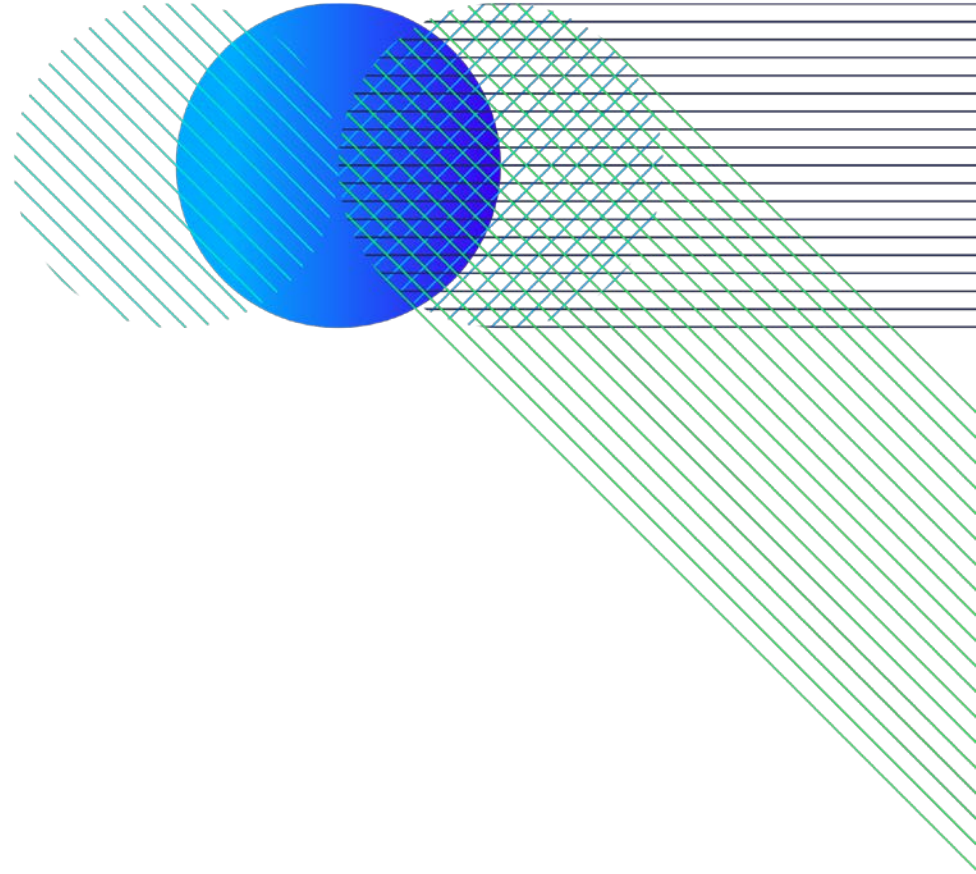
- Dette skal Bane NOR gjøre:
 - Gi informasjon til naboer, dialog og samarbeid med velforeninger/borettslag/nabolag.
 - Vi skal følge fastlagte støy- og støvkrav.
 - Ta ansvar for oppfølging av sikkerheten på og rundt anleggsområdet.
 - Sørge for fremkommelighet på veinettet rundt anleggsområdet.
 - Vi skal sørge for trafiksikkerhet for alle trafikanter, med et særlig fokus på barna og andre myke trafikanter sikkerhet.
- Bane NOR skal jobbe for at perioden med støy, støv og veiomlegginger blir så kort og skånsom som mulig.



Hvor lenge varer anleggsperioden?

- Ca. 4-5 års byggetid for den korridoren som velges (uavhengig av valg).
- Bane NOR bygger etappevis i by – noen områder av gangen.
- Trafikk og vanlig aktivitet kan foregå rundt utbyggingsområdet.
- Når en delstrekning er ferdig, ryddes det opp slik at området raskt kan tas i bruk.





«Ikke prissatte» verdier

Illustrasjoner fra 3D-modellen

Innflygning - Kongegata





Innflygning – Indre Havn Høy









Sikt og utsikt – Indre havn høy

Standpunkt:
3.etg, Larvik politistasjon





Standpunkt:
Bakkeplan, Larvik politistasjon



Standpunkt:
Krysset Jegersborggata-Schultzesgate (bakkeplan)



Standpunkt:
Krysset Øvre Steinstredet-Schultzesgate (bakkeplan)



Standpunkt: Storgata.

NB! Denne illustrasjonen viser kun sikt fra Storgata, ikke fremtidig utforming av stasjon og bro.

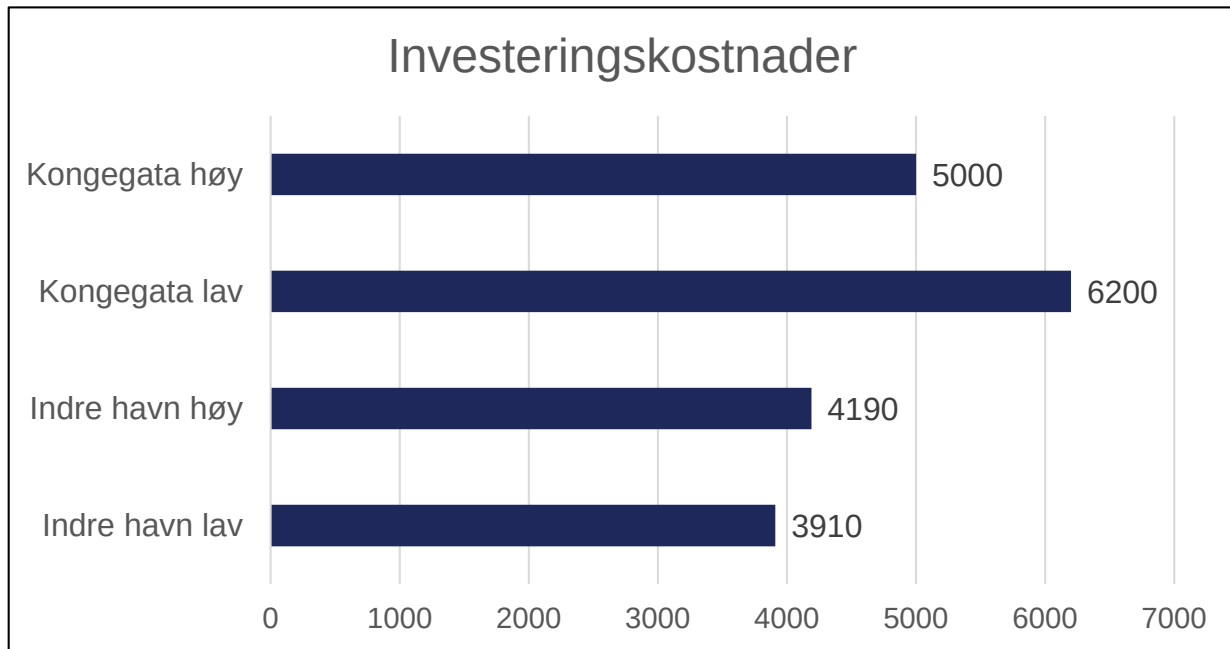
Konklusjon «ikke-prissatte» verdier

Tema	Kongegatakorridoren		Indre havn-korridoren	
	Kongegata lav	Kongegata høy	Indre havn lav	Indre havn høy
Landskap	-/--	-/--	-/--	-
Nærmiljø -friluftsliv	-/--	-/--	0	+
Naturmangfold	-	-	-	-
Kulturminner og kulturmiljø	---	---	----	---
Naturressurser	0	0	0	0
Samlet konsekvens ikke-prissatte	--	--	----	-
Rangering ikke-prissatte	3	2	Strider mot nasjonale mål 4	1

Hvitt = ingen negative konsekvenser. Lyserødt = noe negative konsekvenser. Rødt = negative konsekvenser.

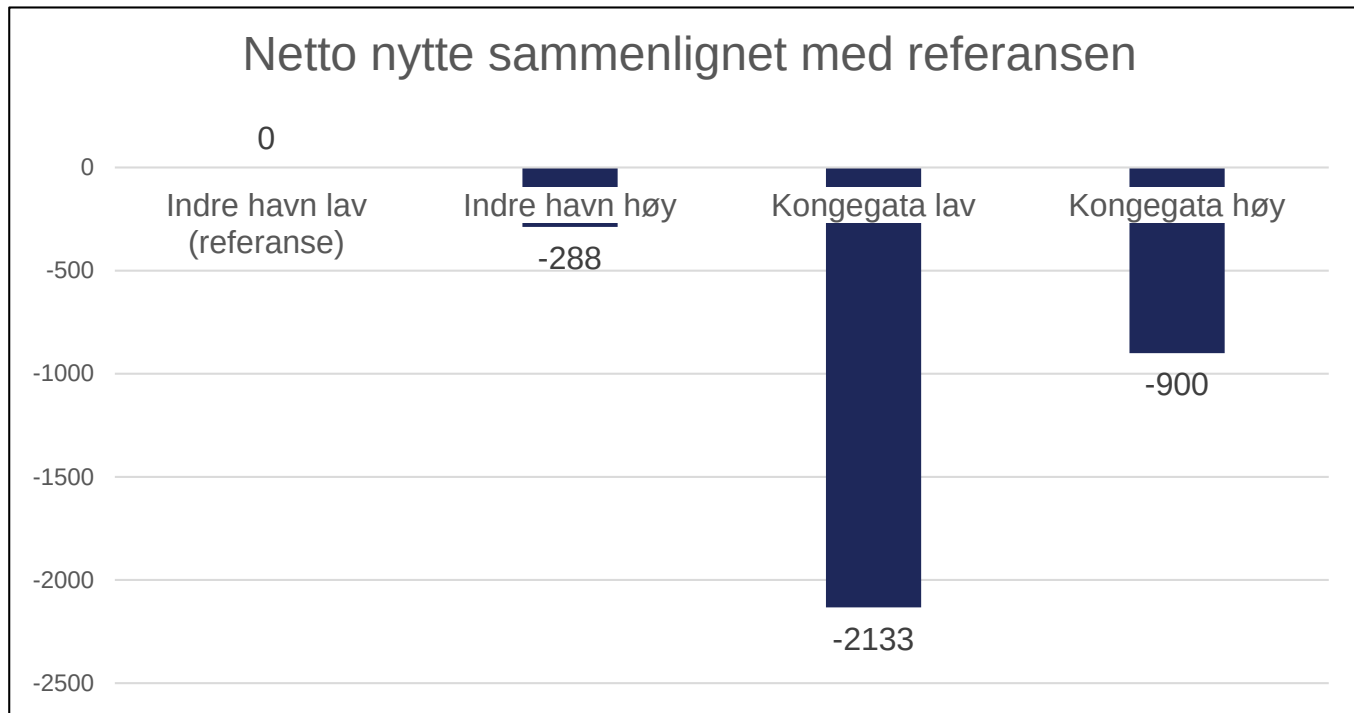
Antall minus indikerer grad av negativt bidrag (eksempel: --/--- = mellom to og tre i negativt bidrag). 0 = nøytral.

Hva koster det å bygge korridorene?



- Summene er oppgitt i millioner norske kroner og er basert på foreløpige vurderinger av kostnader (P50).

Netto nytte

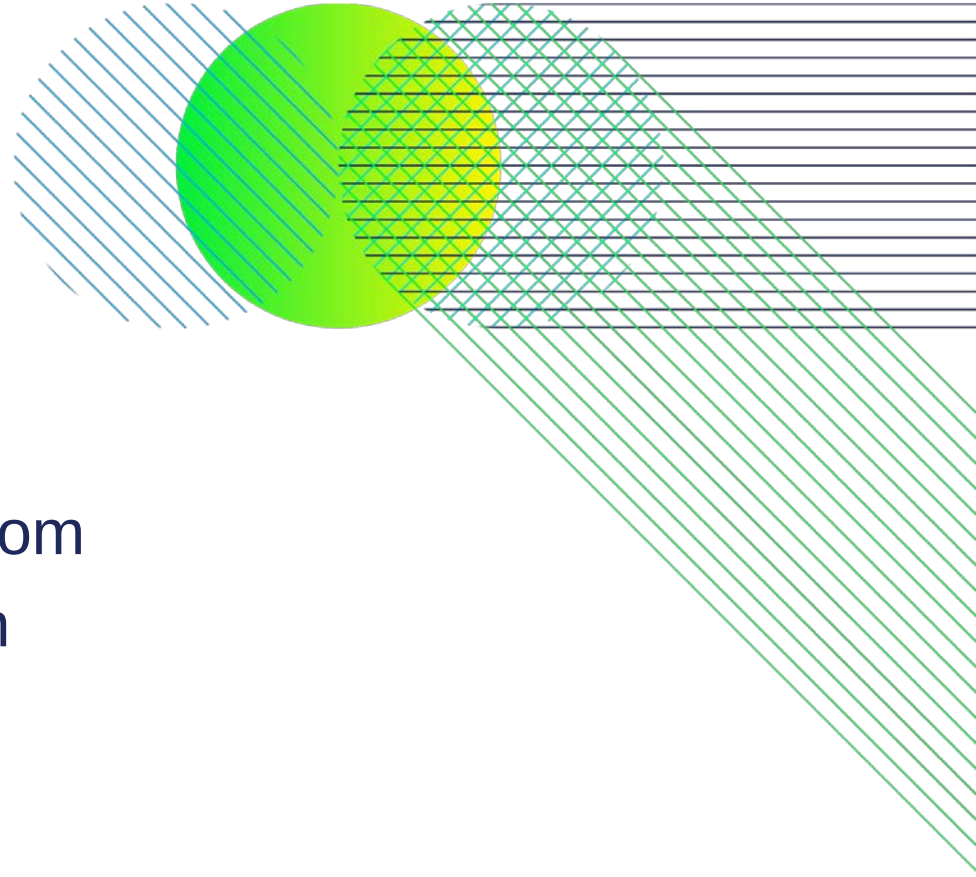


- Referansen settes alltid til verdien 0. Netto nytte = samfunnsnytte minus investeringskostnader.
- Tabellen viser at Indre havn lav har høyest nytte: 288 millioner kroner mer enn Indre havn høy, 2,1 milliarder kroner mer enn Kongegata lav og 900 millioner mer enn Kongegata høy.

Samlet vurdering – samfunnsøkonomisk analyse

Verdier:	Kongegata lav	Kongegata høy	Indre havn lav	Indre havn høy
Prissatte	4	3	1	2
Ikke-prissatte	3	2	4	1
Samlet rangering	3	2	4	1





Anbefaling av korridorer mellom Byskogen og Kleivertunnelen

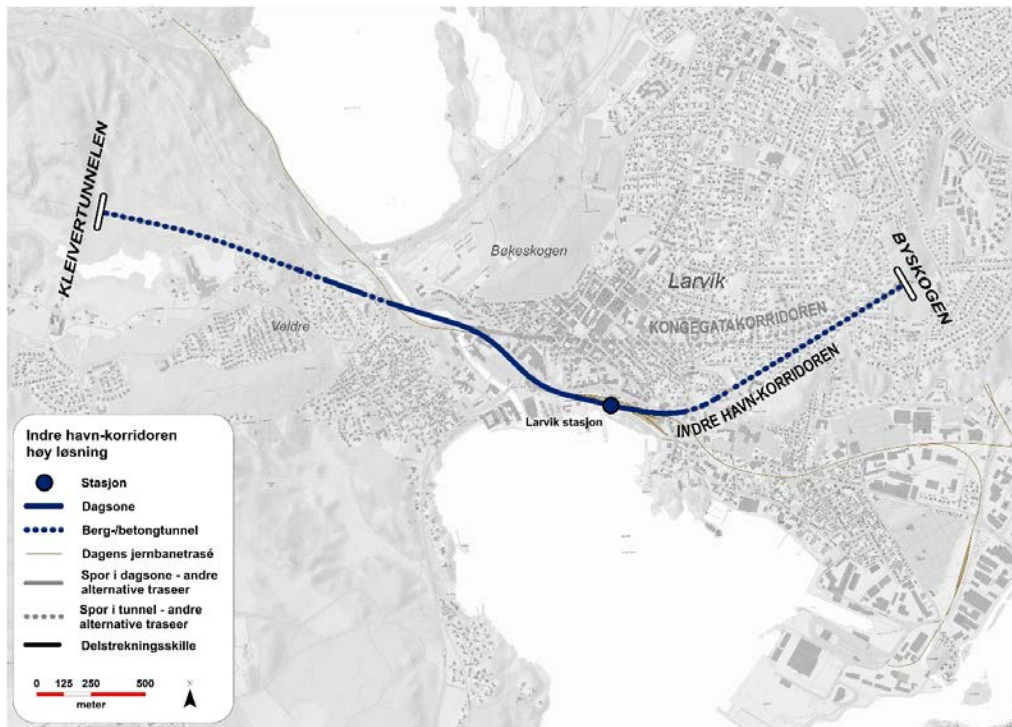
Kategorier for anbefalingen

Anbefaler: Bane NORs anbefalte korridor. Anbefalt korridor legges til grunn for planforslaget ved høring og kommunene henstilles om å vedta disse korridorene ved den politiske sluttbehandlingen av kommunedelplanen.

Anbefaler ikke: Denne korridoren anbefales ikke, og vurderes som samlet sett dårligere enn anbefalt korridor. Dersom kommunen har gode grunner til å velge dette alternativet eller det ved høring fremkommer ny informasjon vil imidlertid Bane NOR kunne akseptere at korridoren legges til grunn for videre planlegging.

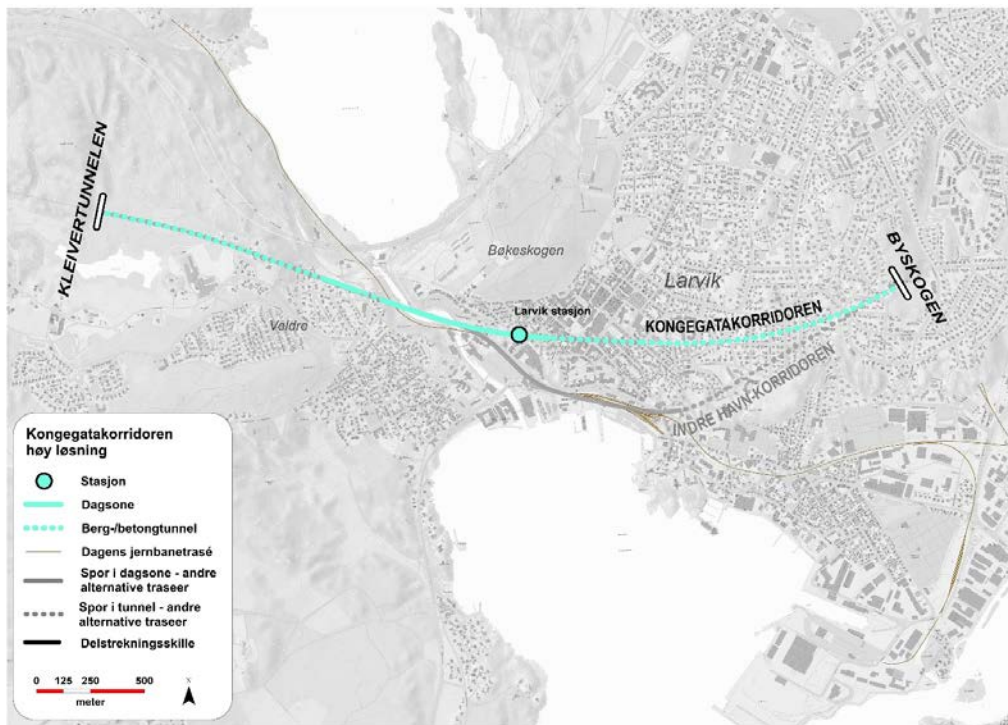
Fraråder: Disse korridorene er vurdert til å være vesentlig dårligere enn øvrige alternativer, og Bane NOR vil fremme innsigelse.

ANBEFALER: Indre havn, høy løsning



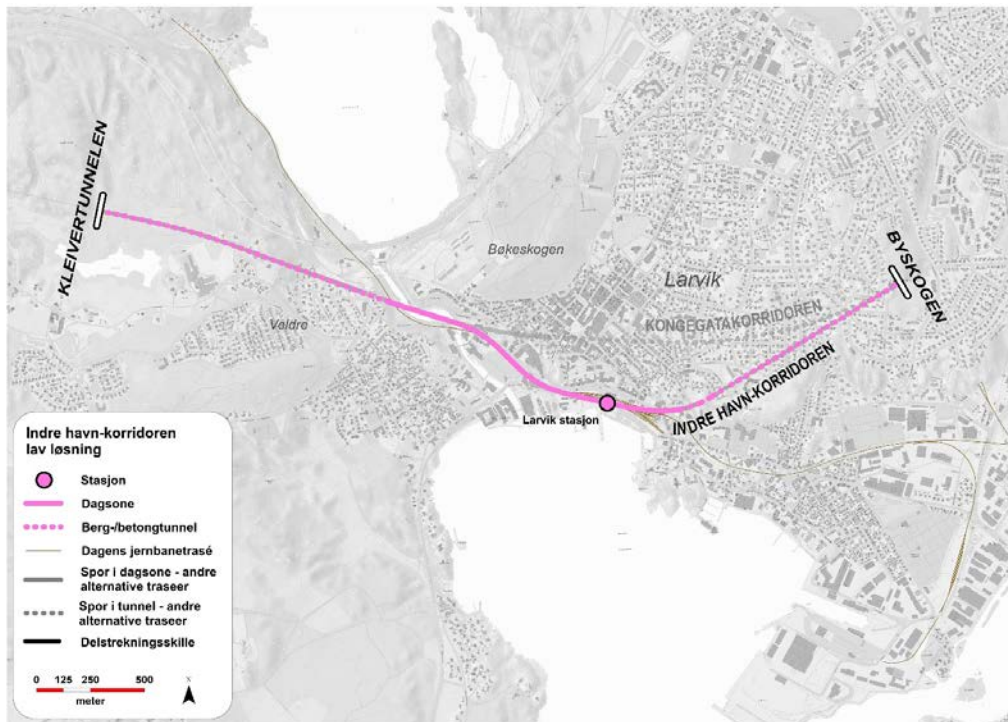
- + Vesentlig lavere investeringskostnader enn Kongegata.
- + Scorer best på «ikke-prissatte» verdier.
- + Fjerner dagens fysiske barriere og gir god muligheter for sammenkobling av sjøfronten og bakenforliggende by.
- + Gir gode muligheter for byutvikling og et godt knutepunkt rundt stasjonen. Kort avstand til planlagte utviklingsområder.
- Lang stengetid for jernbanen (12-14 måneder).
- Litt dårligere nytte, sammenlignet med Kongegata.
- En viss risiko for setningsskader på Herregården, men mindre enn for Indre havn, lav løsning.
- Ca. 45 boenheter blir berørte.

ANBEFALER IKKE: Kongegata, høy løsning



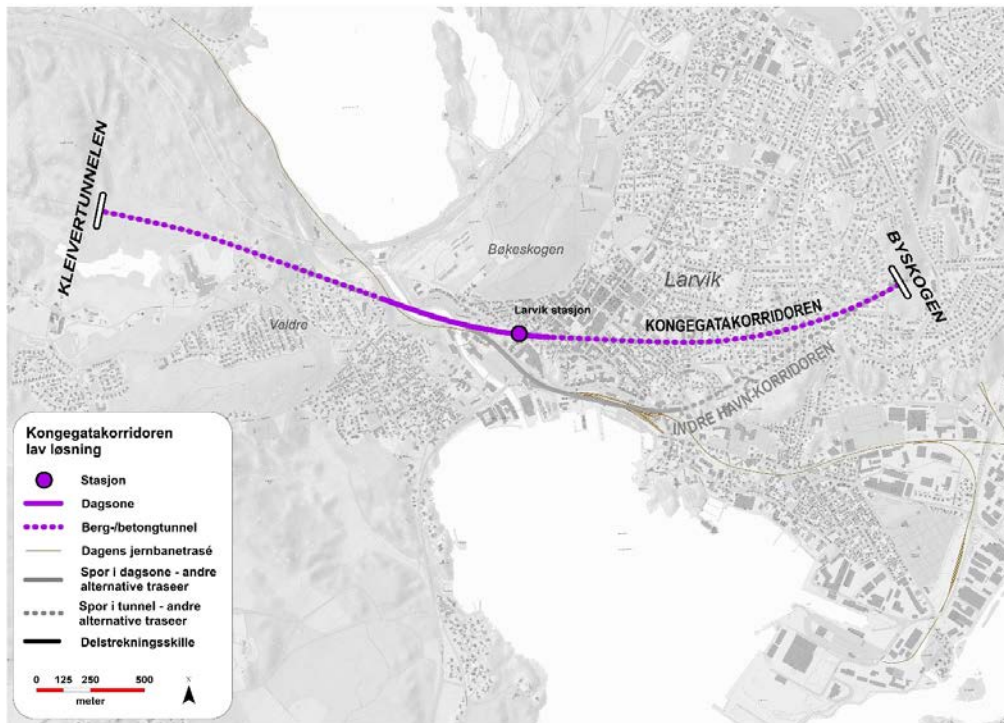
- + Samlet sett rangert som nest best (etter Indre Havn, høy løsning).
- + Kort reisetid.
- + Kort stengetid.
- + Fjerner dagens fysiske barriere og gir best muligheter for sammenkobling av sjøfronten og bakenforliggende by.
- + Gir gode muligheter for byutvikling og et godt knutepunkt rundt stasjonen. Noe lenger avstand til planlagte utviklingsområder enn Indre havn.
- Høyere investeringskostnad enn Indre Havn lav. Høyere nytte av tiltaket men dette veier ikke opp for større kostnader.
- Svært krevende anleggsfase og massetransport i sentrum.
- Ca. 220 boenheter blir berørte.

ANBEFALER IKKE: Indre havn, lav løsning



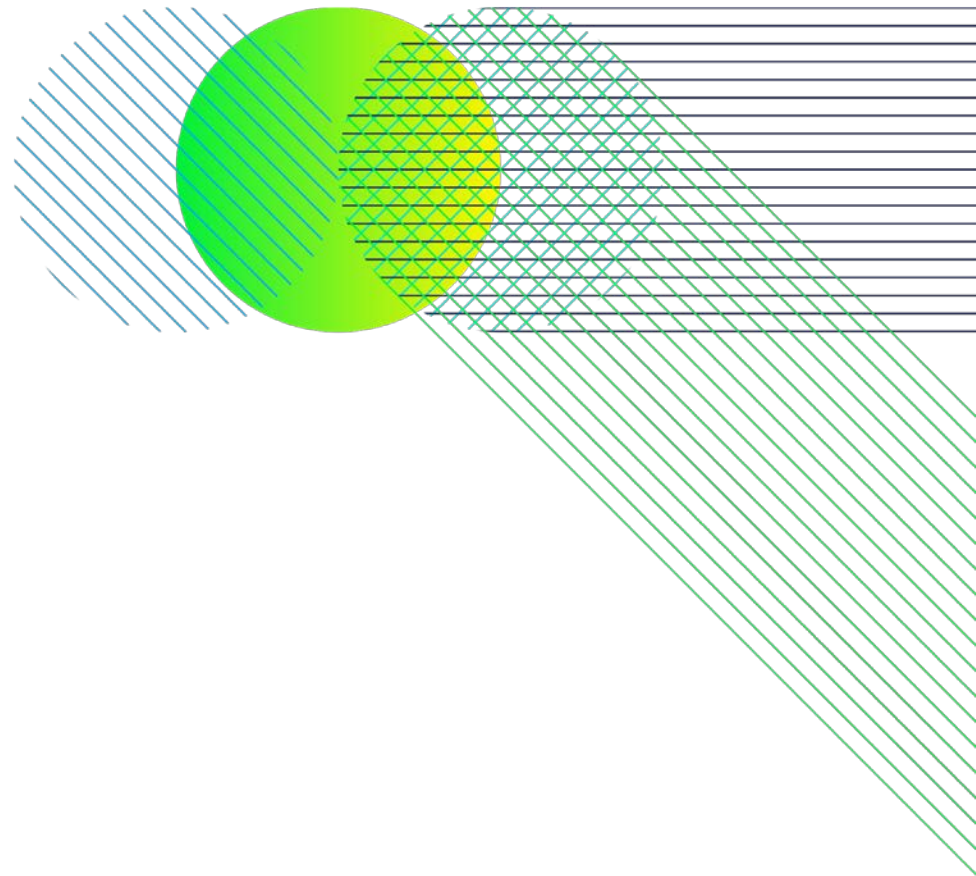
- + Lavest investeringskostnader.
- + Gode muligheter for knutepunktutvikling og kort avstand til planlagte utviklingsområder.
- + Fortsatt muligheter for byutvikling, men mindre attraktive arealer da barrieren opprettholdes i Indre havn.
- Fjerner ikke dagens fysiske barriere og øker den visuelle barrieren.
- Lang stengetid.
- Omlegging av Storgata på bro ved Munken vil utgjøre et omfattende tiltak i byrommet.
- Stor risiko for setningsskader på Herregården.
- Ca. 45 boenheter blir berørte.

FRARÅDER: Kongegata, lav løsning



- + Kort reisetid.
- + Mulighet for kort løsmassetunnel, men usikkert om dette likevel vil gi mindre konsekvenser for eksisterende bebyggelse og byen.
- Betydelig høyere investeringskostnader, uten samlet sett å gi bedre løsninger.
- Stasjonen blir liggende dypt. Tilknytningen til byen og muligheten for knutepunktutvikling blir dårligere enn for høy løsning.
- Dyp byggegrop gir mer kompleks anleggsfase.
- Større massetransport i sentrum.
- Ca. 120 boenheter blir berørte.

Bane NOR mener korridoren ligger utenfor investeringsrammen for InterCity.

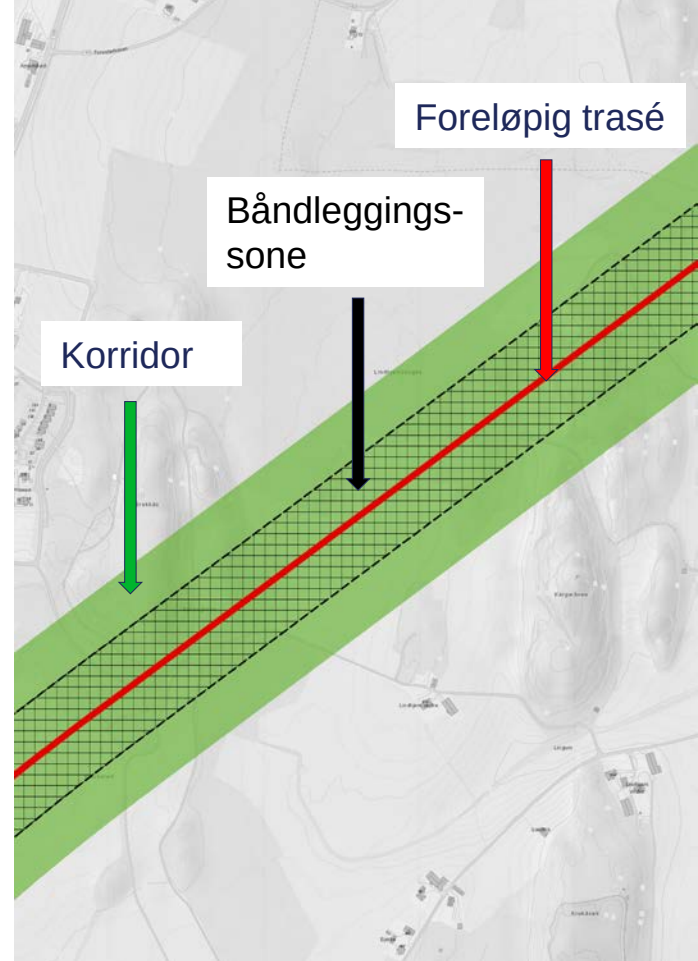


Veien videre

Kommunedelplanen -

Dette arealet blir båndlagt

- Når kommunedelplanen blir vedtatt, legger vi bort de brede korridorene og det fastlegges smalere båndleggingssoner.
- Båndleggingssonen er vist i plankartet.
- Båndleggingssonen varierer i utstrekning, fra 50 meter til 150 meter, noen steder bredere.
- Båndleggingssonen medfører:
 - Søknadspliktige tiltak blir sendt til Bane NOR for uttalelse.



Grunnerverv - en strengt regulert prosess

- Bane NOR kan erverve arealer:
 - Midlertidig til anleggsområder.
 - Permanent til nye dobbeltspor, stasjoner og øvrige anlegg.
- Prosessen er forankret i lovverket og følger prinsippet om likebehandling.
- Bane NOR utbetaler erstatning etter markedspris.
- Vi varsler grunneiere og tar direkte kontakt etter vedtatt reguleringsplan.



Høringsperioden i Larvik

- Larvik kommune legger planen ut til offentlig ettersyn i januar 2019.
- Høringsfrist fastsettes av Larvik kommune, sannsynligvis medio mars 2019.
- I henhold til omforent fremdriftsplan: Vedtak av kommunedelplanen i juni 2019.

I høringsperioden planlegger vi:

- Åpne kontordager i Larvik kommune
 - 18. desember, kl. 13.00 – 19.00 på ByLab.
 - Foreløpige datoer: 24. januar og 7. februar. Endelige datoer vil bli kunngjort.
- Møter med lokale lag og foreninger, samt barn og unge.





Spørsmål?



Informasjon om strekningen Tønsberg - Larvik

Nettside: banenor.no/tonsberg-larvik

facebook.com/banenorintercity/