

Jernbaneverket

postboks 4350
2308 HAMAR

Ålesund, 15.1.2010

Deres ref.:

Vår ref.: EB/ppLP/jw

Omregulering Larvik - Porsgrunn: Vestfoldbanen må ikke bli sidebane!

Stortinget har gitt klare føringer om at "hastighetsdimensjoneringen for nye linjer og strekninger som kan tenkes å inngå i et framtidig høyhastighetsnett, skal være minimum 250 km/t", se budsjettvedtaket for 2010. Dette gir også retningslinjer for Jernbaneverkets arbeid med omregulering og tilleggsutredninger for ny, dobbeltsporet jernbane Larvik - Porsgrunn, slik de ble varslet den 19.12.09.

Norsk Bane AS er sterkt uenig i premissene som Jernbaneverket legger til grunn for det videre arbeidet. Vi er spesielt kritiske til at Jernbaneverket ønsker å begrense hastighetsdimensjoneringen på minst 250 km/t til avsnittet fra Farriseidet til innkjøringen til Porsgrunn stasjon.

En slik begrensning til en strekning på bare ca. 20 km er meningsløs og strider mot Stortingets retningslinjer. Hastighetsdimensjoneringen må selvsagt gjelde for lange, sammenhengende strekninger uten flaskehalser. Togene vil aldri kunne komme opp i 250 km/t på den planlagte banen så lenge hastigheten begrenses til 70 km/t ved både Farriseidet og innkjøringen til Porsgrunn.

Det som kreves nå, er en helhetlig løsning for Vestfoldbanen og tilstøtende strekninger mot Sørlandskysten og Vestlandet. Jernbaneverket har til nå bare traséforslag for enkelte parseller, ikke for hele strekningen. Hastighetsdimensjoneringen er for lav, og en rekke parseller kan ikke integreres i en sammenhengende løsning uten betydelige omlegginger av traséen.¹

Det er derfor helt avgjørende at det nå utarbeides en fullstendig plan for en bane som er gjennomgående dimensjonert for høye hastigheter. Det gjelder også gjennom stasjonene i Larvik og Porsgrunn. Alternativt aksepterer en noe redusert hastighet i stasjonsområdet og bygger i tillegg en parallell bane for høye hastigheter utenom stasjonen for tog som ikke skal stoppe der. Bare en slik sammenhengende høyhastighetsbane for langdistanse-, InterCity- og godstrafikk, jfr. Stortingsvedtaket om flerbrukskonsept i Nasjonal Transportplan, vil gjøre det mulig å realisere konkurransedyktige reisetider i forhold til biltrafikken på firefeltsveien E18.

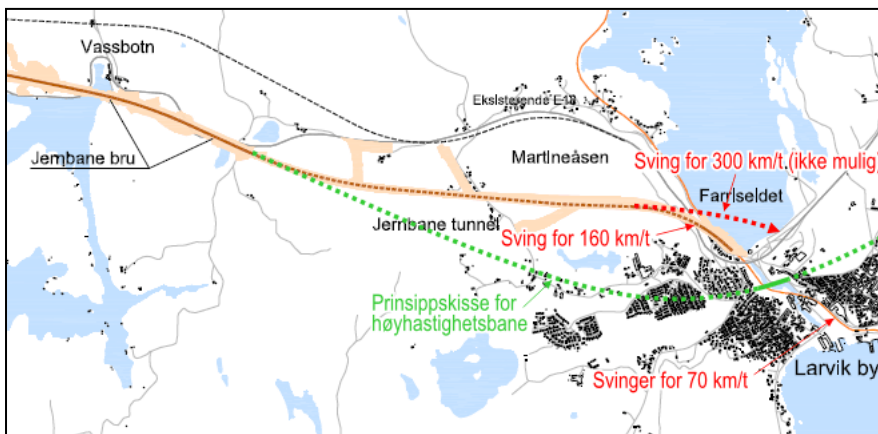
Det blir derfor misvisende når Jernbaneverket hevder at det kun er behov for "små justeringer" av tidligere planforslag for Larvik - Porsgrunn. Som det går fram av Jernbaneverkets plantegning på neste side, har f.eks. den planlagte tunnelen under Martineåsen (3,7 km) ikke bare en forholdsvis krapp sving i øst (for ca. 160 km/t), men også feil lokalisering og feil retning. Den leder banen

¹ Et eksempel er Skogerparsellen som ble åpnet i 1995. I nordenden av parsellen går den nye traséen mot gammel bane med en krapp sving. En videreføring mot Drammen for høye hastigheter ville havne i gravstedet på Skoger kirke. Det gjør det nødvendig å legge om deler av den nybygde traséen.

mot havet og mot svinger for 70 km/t nær Larvik stasjon. Det vil heller ikke være mulig å kombinere denne traséen med en bane utenom Larvik sentrum, for da ville banen for tog utenom sentrum (se rød trasé) havne i Farris.

Det betyr at den planlagte tunnelen under Martineåsen må flyttes ganske mye mot sør, se grønn markert trasé.

Den nøyaktige lokaliseringen bestemmes av løsningen for Larvik stasjon og hensynet til Farris-kilden som ikke må påvirkes. Det foreligger flere undersøkelser og grunnboringer².



Også ved Porsgrunn er det behov for grunnleggende endringer i tidligere planforslag. Disse er ikke tilpasset Stortingets retningslinjer om en gjennomgående dimensjonering for minst 250 km/t. I første rekke gjelder det nå å finne linjeføringer for høyhastighetsforbindelser i tre retninger fra Grenland: mot Vestfold, mot Sørlandet og mot Midt-Telemark. Sistnevnte vil kunne være del av en høyhastighetsbane mellom Grenland og Oslo via nedre Buskerud og mellom Grenland og Vestlandet via Haukeli.

Dette forsterker behovet for helhetlige løsninger for Vestfoldbanen. Tidligere og pågående bane-prosjekter som Skoger - Sande - Holm, Nykirke kryssingsspor og Tønsberg - Barkåker vil uten til dels omfattende omlegginger (særlig Tønsberg - Barkåker) føre til betydelig lengre kjøretider i Vestfold enn på en bane for ca. 300 km/t Oslo - Grenland via Kongsberg og Notodden. Med Jernbaneverkets program for den videre planleggingen av Larvik - Porsgrunn vil forskjellen bli enda større. Det er således en stor risiko for at Vestfoldbanen med Jernbaneverkets planer vil kunne ende opp som en sidebane i et nasjonalt banenett for høyhastighetstog, og kun vil bli trafikkert av regionaltoget.

Norsk Bane AS ønsker ikke en slik utvikling. Høyhastighetstog mellom Oslo og Sørlandet bør kunne kjøre vekselvis via Vestfold og via nedre Buskerud og Midt-Telemark. I tillegg bør det kjøres tog fra Oslo via Vestfold, Grenland og Haukeli til både Bergen og Stavanger, og på ringbane fra Oslo via Vestfold, Grenland, Midt-Telemark og Nedre Buskerud tilbake til Oslo. Dette forutsetter selvsagt at banene gjør det mulig å utnytte jernbanens hastighetspotensiale. Norsk Bane AS advarer derfor mot alle planer og byggeprosjekter som vil forverre den nye Vestfoldbanens konkurransekraft, øke veitrafikken, redusere lønnsomheten for baneinvesteringer i Vestfold og svekke Vestfolds posisjon i et nasjonalt banenett for høyhastighetstog.

Jernbaneverkets planprogram i er strid med både Stortingets retningslinjer og sentrale mål for Vestfoldbanen. Vi anbefaler derfor at programmet trekkes tilbake og endres umiddelbart.

Med vennlig hilsen

Kjell Stundal
styreleder

Jørg Westermann
daglig leder

Gjenpart til
Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Samferdselsdepartementet v/ statsråden

² Se f.eks. <http://www.vegvesen.no/binary?id=21263>