

Jernbaneverket

postboks 4350
2308 HAMAR

Ålesund, 25.1.2010

Deres ref.:

Vår ref.: EB/VFrt/jw

FEILINFORMASJON FRA JERNBANEVERKET OM OSLO - PORSGRUNN

I utgava den 22.1.10 refererer Telemarksavisa fra et informasjonsmøte om Vestfoldbanen. Avisas vanligvis meget etterrettelige journalist Lars Løkkebø gjengir følgende sitater fra Jernbaneverkets utbyggingssjef Ole Kontorp:

"Når det er bygd ut med dobbelspor hele veien fra Porsgrunn til Drammen vil reisetiden til Oslo bli en time. Reisetiden fra Porsgrunn til Larvik reduseres fra 34 minutter til tolv minutter. Med høyhastighetstog vil det ta 38 minutter fra Porsgrunn til Drammen. Torp blir eneste stasjonen i Vestfold. Tønsberg blir bypassa."

Feilinformasjon fra Jernbaneverket

Etter vår vurdering er disse reisetidsoppgavene hinsides enhver realisme. Selv ved gunstige forutsetninger vil Jernbaneverkets planer og planskisser for Vestfoldbanen ikke tillate kortere reisetid Porsgrunn - Oslo enn ca. 1 time og 25 minutter, ved opphold i Vestfold kun på Torp. Hvis oppslaget i Telemarksavisa er korrekt, har Jernbaneverkets utbyggingssjef ført politikere og opinionen bak lyset.

Vi krever derfor at Jernbaneverket bekrefter eller korrigerer reisetidsoppgavene som er refererte i Telemarksavisa, og dokumenterer disse i detalj, se nedenfor. Vi vil også gjøre oppmerksom på følgende:

Hvis det skal ta 12 minutter fra avgang i Porsgrunn til stopp i Larvik, vil et høyhastighetstog på en bane etter Jernbaneverkets planer (for maks. 70 km/t gjennom Larvik by) bruke minst 11 minutter fra avgang i Porsgrunn til passering gjennom Larvik. Det ville bety at strekningen Larvik - Drammen skal tilbakelegges på maksimalt 27 minutter (hvis Porsgrunn - Drammen skal kjøres på 38 min). Dagens bane er 105,4 km lang. Ny bane inkludert bypass Tønsberg kan antas å være minst 95 km lang. Det svarer til en gjennomsnittshastighet på minst 211 km/t.

Ved et slikt hastighetsnivå vil kjøring med opphold på Torp, inkludert nedbremsing og aksellerasjon, trolig kreve minst 3,5 minutter mer enn kjøring uten opphold. Hvis oppgavene i Telemarksavisa var riktige, måtte toget altså ha oppnådd en rutegående gjennomsnittshastighet ved kjøring uten opphold på minst 243 km/t (95 km på 23,5 minutter). Slike hastigheter oppnås bare på baner som er gjennomgående dimensjonert for minst 300 km/t. Dette er fullt mulig, men noe helt annet enn Jernbaneverket har anbefalt fram til nå. Det vil også kreve et helt annet togmateriell enn det Jernbaneverket og NSB har anbefalt til nå.

Kontorp beregner tydeligvis en reisetid Oslo - Drammen på ca. 22 minutter. Hvor får Kontorp det fra? Raskeste reisetid på banen i 2012, slik den er planlagt og bygget av Jernbaneverket, vil være på 32 minutter, tilsvarende ca. 80 km/t i gjennomsnitt. Det har Jernbaneverket selv bekreftet.

På bakgrunn av utredningen fra Deutsche Bahn har Norsk Bane AS fremmet forslag om en ny Vestkorridor med reisetid Oslo S - Drammen på ned mot 17 minutter. Vi har også kommet langt i planleggingen av traséen Drammen - Porsgrunn via Vestfold, dimensjonert gjennomgående for 270 - 300 km/t. Hvis nå Jernbaneverket går inn for dette, er det svært gledelig. Og helt nødvendig for å oppnå de reisetidene Kontorp opererer med.

Men hvis Jernbaneverket forleder politikere og publikum til å tro at det er mulig å oppnå så korte reisetider med langt lavere fart, er det svært beklagelig - og direkte feilinformasjon! Jernbaneverket har til nå bygget og planlagt for ca. 200 km/t mellom byene i Vestfold og ca. 70 - 80 km/t gjennom byene, bare med unntak av Holmestrand¹. Slike prosjekter gir gjennomsnittshastigheter på kun ca. 100 km/t og oppfyller på ingen måte de kravene en reisetid Oslo - Porsgrunn på 1 time stiller.

Et gjennomtenkt konsept er en nøkkelfaktor

En vellykket høyhastighetssatsing vil også være avhengig av et gjennomtenkt konsept, som både gir et godt tilbud til brukerne og lønnsom drift. For Norge har både vi, Deutsche Bahn og Stortinget anbefalt høyhastighetsbaner i et flerbrukskonsept som betjener både langdistanse-, regional-, InterCity- og godstrafikk. Det vil gi grunnlag for reisetider og stasjoner i IC-trafikken jfr. vedlagt plansje, og høy frekvens.

Det er imidlertid grunn til å spørre om hvilket markedsgrunnlag det vil være for et tog som bare stopper i Oslo, Torp og Porsgrunn, og om et slikt tilbud overhodet vil være i Vestfolds, og de mange nåværende kommuners og stoppesteders, interesse. Har Jernbaneverket overhodet gjort noen markeds- og lønnsomhetsberegninger for slikt tilbud?

Jernbaneverket må dokumentere sine påstander

Vi krever at Jernbaneverket dokumenter sine påstander. Til det hører:

- a) kart for lokaliseringa av planlagt bane i horisontal- og vertikalplanet med oppgaver for horisontale og vertikale radier, stigningsnivå og tillatt hastighet, samt start og slutt på tunneler med opplysninger om tverrsnittet
- b) spesifikasjon av togmateriellet som er brukt til kjøresimuleringen, samt forutsetninger for friksjon, klima og kjøretidspåslag
- c) detaljert utskrift av kjøresimuleringen
- d) dokumentasjon på markeds- og lønnsomhetsvurderinger som ligger til grunn for et togtilbud med stopp bare i Oslo, Torp og Porsgrunn
- e) oversikt over beregnede byggekostnader

Med hilsen

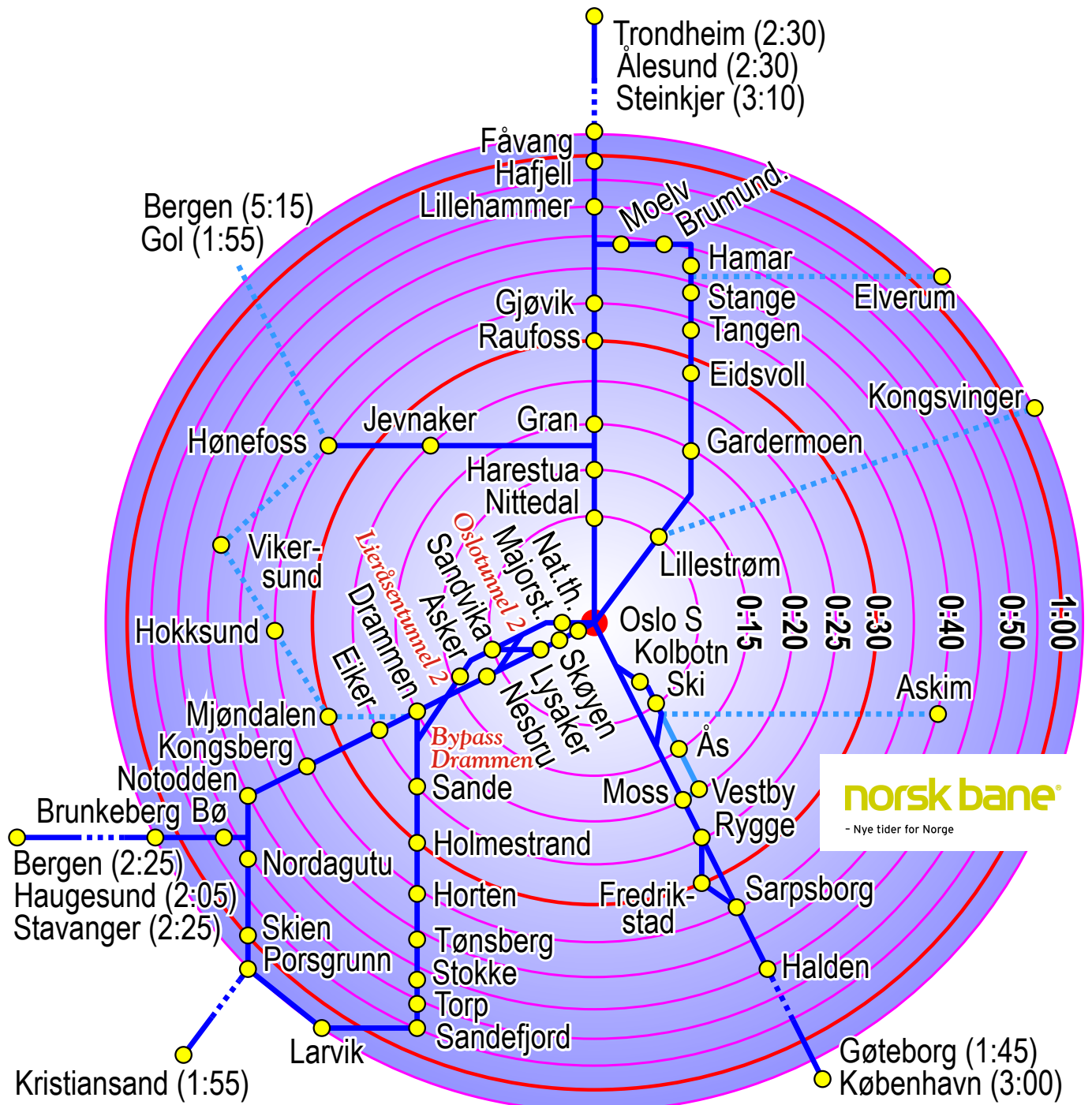
Thor W. Bjørlo
kommunikasjonssjef

Jørg Westermann
daglig leder

Gjenpart til
Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité
Samferdselsdepartementet v/ statsråden

¹ Det sies at hastigheten gjennom Holmestrand stasjon skal kunne bli 250 km/t. Men når hastigheten begrenses til 200 km/t ved både Holm og Nykirke, vil 250 km/t bare bli oppnåelig på noen få kilometer. Med Jernbaneverkets planer vil det heller ikke være andre steder mellom Oslo og Porsgrunn der en vil kunne kjøre 250 km/t i mer enn to minutter i strekk. Det er derfor lite sannsynlig at Vestfoldbanen i det hele vil bli trafikkert av høyhastighetstog med disse planene.

Reisetider med høyhastighetstog i InterCity-nettet på Østlandet



Høyhastighetsbanen Oslo - Stockholm vil også redusere reisetidene for underveistrafikken på Østlandet. Aktuelle traséer vil gå via Kongsvinger, Aurskog-Høland eller Askim og Mysen.