



# Bypakke Larvik

- Status FSK 7. september 2022



Statens vegvesen



Jernbane-  
direktoratet



Vestfold og Telemark  
FYLKESKOMMUNE



Status InterCity



Larvik  
kommune



# Stortingets behandling av Nasjonal Transportplan

Stortingsbehandling 15. juni (Innst. 653 S (2020-2021)). Vedtatt med stemmene fra Ap, Sp, Sv, Mdg, R og Frp:

## **"Vedtak 1228**

*Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InterCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringeriksbanen står ved lag.»*

Samtlige partier i Transport- og kommunikasjonskomiteen la inn merknad om at det skal tilføres planleggingsmidler til Larvik i første del av NTP





Larvik  
kommune

# Statsbudsjettet 2022

## Supplerende tildelingsbrev nr. 4

Jernbanedirektoratet  
Postboks 16 Sentrum  
0101 OSLO

Omset nr	Yr nr	Dato
	21/0216	18. juni 2022

#### Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tildelingsbrev nr. 4

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2022 av 28.12.2021 til Jernbanedirektoratet. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende oppdrag:

- Utrede en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet
- Utrede tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene
- Utreddning av ny rikstunnel for jernbanen
- Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Hovedbanen Nord
- Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Kongsvingerbanen

#### 1. Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet

Samferdselsdepartementet ber om at Jernbanedirektoratet utarbeider en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet. Strategien skal rettes inn mot høyest mulig oppnåelse av målene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 og taues på samfunnsøkonomiske læringsutfordringer. Strategien vil bli benyttet som underlag til utarbeidelsen av neste NTP.

Det skal drøftes hvilket transportbehov jernbanen skal løse, hvilken rolle den spiller i transportsystemet, og hvordan jernbanens rolle bør videreutvikles i ulike deler av landet. Videre skal det drøftes hva som er ønsket utvikling av samtlige kollektivtilbud gjennom samarbeidet med fylkeskommuner, herunder hvordan dette bidrar til realisering av nullvekstmålet i byene. I strategien må en ta fram hvordan transportbehovene kan dekkes gjennom konkret tilbudsutvikling i de ulike markedene og hvilke forerger ønsket tilbudsutvikling medfører for konkrete prioriteringer, herunder i investeringer i infrastruktur, drift- og vedlikehold, teknologitiltak og togmateriel. Strategien skal vise sammenhengene

Prosjektleder Pålrunn 3018 Esp 0210 Oslo paulrunn@td.dep.no	Koordinator Annebjørn Øst www.td.dep.no	Tidspunkt 22.24.00-00 07.17.00	Endring Klasse og planeringsopp	Statistikk Strategisk Bered 22.24.00
----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------------------

## Oppdrag:

1. Utrede en helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet
2. Utrede tilbudsbaserte effektpakker for InterCity-strekningene
3. Utreddning av ny rikstunnel for jernbanen
4. Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Hovedbanen Nord
5. Konseptvalg og igangsetting av forprosjekt for Kongsvingerbanen



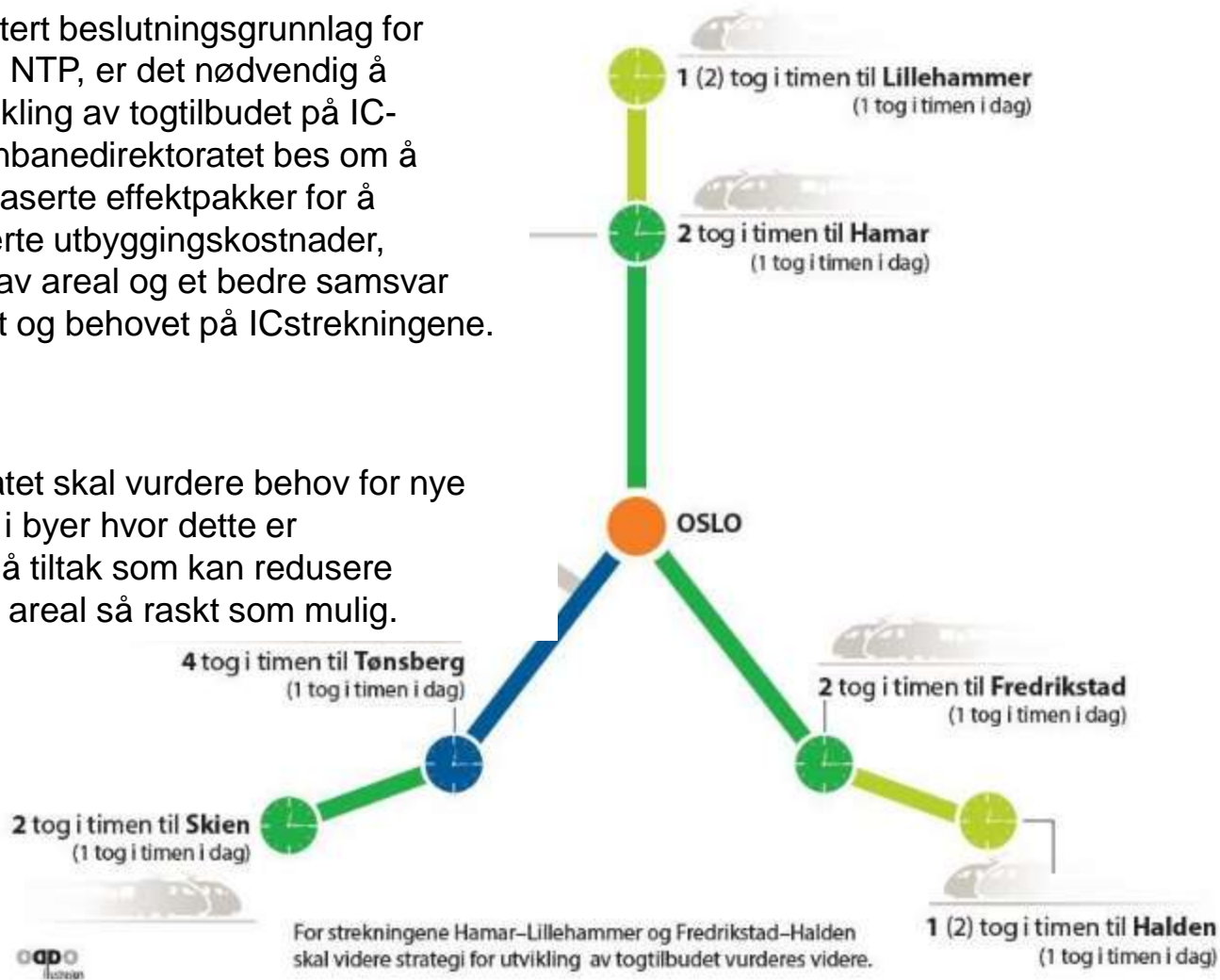
# 1. Helhetlig strategi for utvikling av togtilbudet

- Strategien skal rettes inn mot høyest mulig oppnåelse av målene i Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 og tuftes på samfunnsøkonomiske lønnsomhetsvurderinger.
- Strategien vil bli benyttet som underlag til utarbeidelsen av neste NTP.
- Det skal drøftes:
  - hvilket transportbehov jernbanen skal løse,
  - hvilken rolle den spiller i transportsystemet,
  - hvordan jernbanens rolle bør videreutvikles i
- Videre skal det drøftes hva som er ønsket utvikling av sømløse kollektivtilbud gjennom samspillet med fylkeskommuner, herunder hvordan dette bidrar til realisering av nullvekstmålet i byene.
- Det forutsettes at gjennomføring av strategien bidrar til forbedret driftsstabilitet. Ev. avveininger mellom å kjøre mest mulig tog versus å oppnå høy driftsstabilitet skal synliggjøres.
- På strekninger med begrenset kapasitet, særlig på det sentrale Østlandet, ber departementet direktoratet i sitt strategi- og planarbeid legge til grunn at **persontogtjenester gis prioritet foran godstogtjenester** på tider av døgnet der persontog bør gis fortrinn for å sikre at jernbanetilbudet er ryggraden i kollektivtransporten.



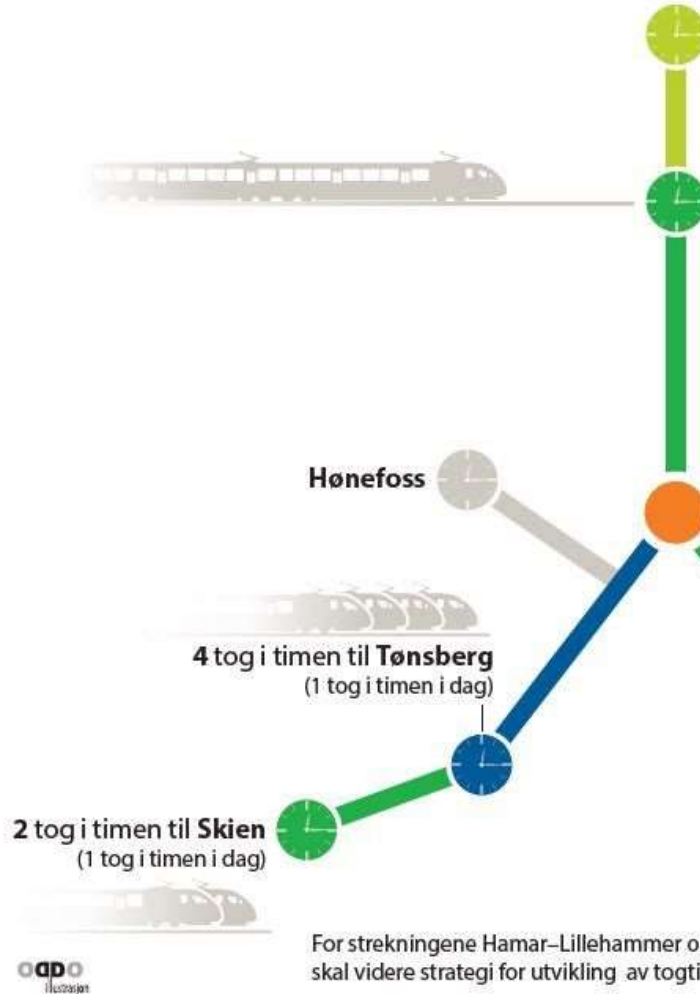
For å ha et oppdatert beslutningsgrunnlag for prioritering i neste NTP, er det nødvendig å vurdere videreutvikling av togtilbudet på IC-strekningene. Jernbanedirektoratet bes om å utarbeide tilbudsbaserte effektpakker for å muliggjøre reduserte utbyggingskostnader, raskere frigjøring av areal og et bedre samsvar mellom togtilbudet og behovet på IC-strekningene.

Jernbanedirektoratet skal vurdere behov for nye stasjonsløsninger i byer hvor dette er relevant, og foreslå tiltak som kan redusere båndleggingen av areal så raskt som mulig.



## Østfoldbanen:

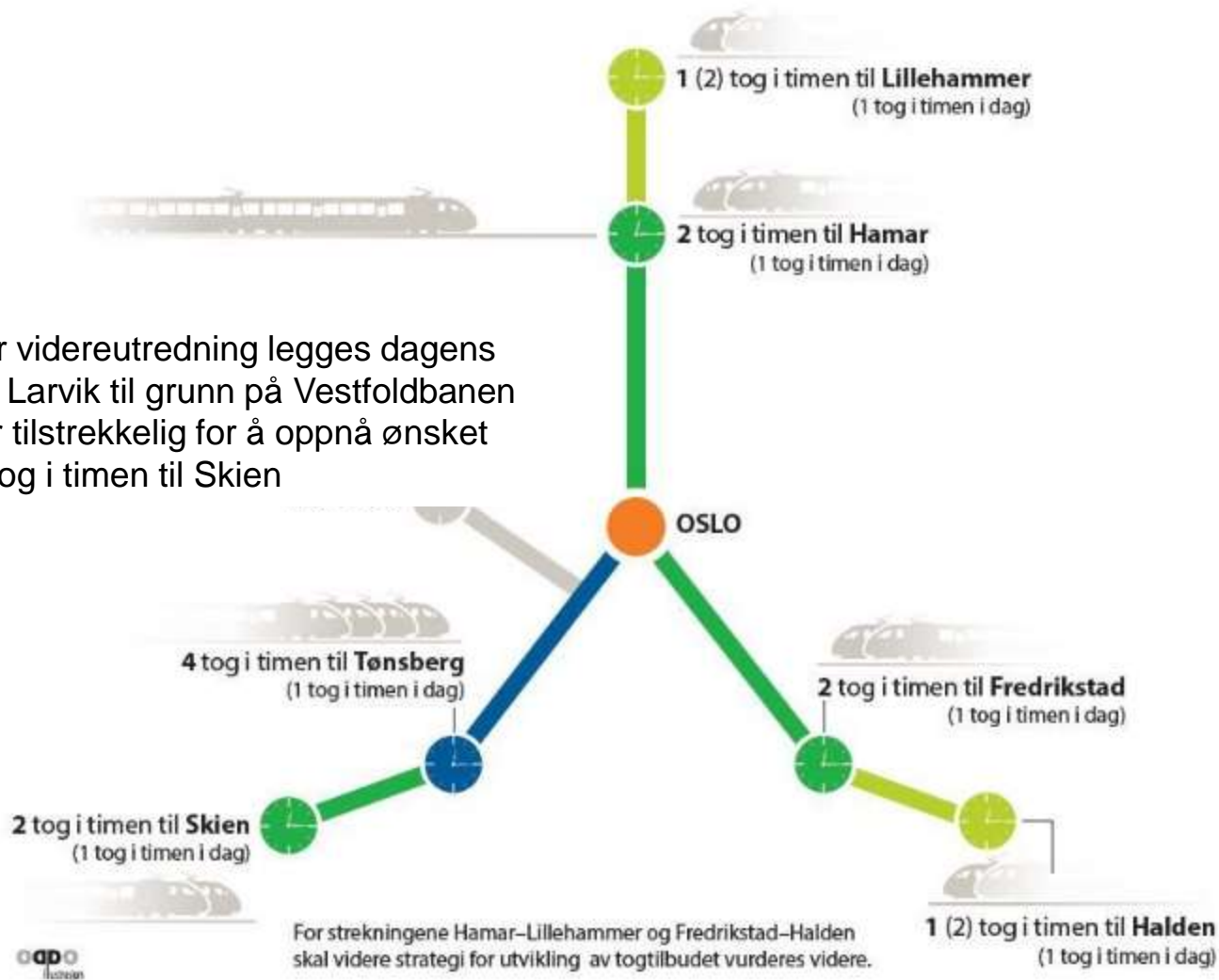
- Utviklingen av togtilbudet på Østfoldbanens Østre og Vestre linje skal ses i sammenheng. Beslutningsgrunnlaget skal også inkludere et konsept med 2 tog i timen til Sarpsborg.
- Jernbanedirektoratet bes i tillegg om å vurdere videre strategi for utvikling av togtilbudet mellom Hamar og Lillehammer på Dovrebanen og mellom Fredrikstad og Halden på Østfoldbanen. I beslutningsgrunnlaget skal det fremkomme en faglig anbefaling for videre utvikling av IC-strekningene.
- Beslutningsgrunnlaget skal inneholde et konsept med ny stasjon i Fredrikstad, slik at regjeringen kan ta stilling til om slik stasjon bør prioriteres eller ikke
- Videre bes Jernbanedirektoratet påse at Bane NOR ferdigstiller det pågående planarbeidet på strekningen Haug–Seut–Klavestad siden arbeidet nærmer seg slutten og en ferdigstilling vil bedre kunnskapsgrunnlaget om strekningen.
- Samferdselsdepartementet forutsetter at det utarbeides realistiske kostnadsestimater for utbygging på Østfoldbanen og at erfaringer fra relevante prosjekter som f.eks. Sandbukta– Moss–Såstad, vektlegges.

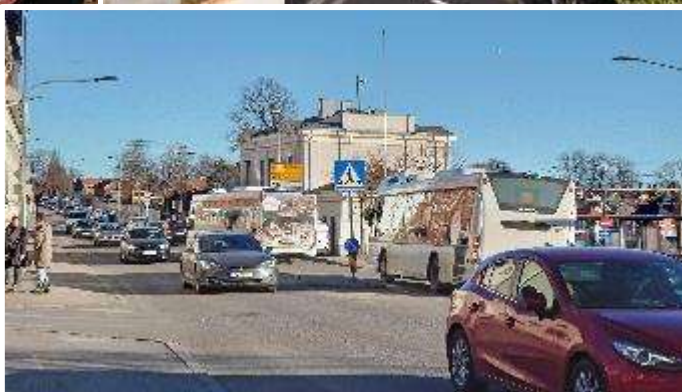




## Vestfoldbanen:

Som grunnlag for videreutredning legges dagens stasjonsløsning i Larvik til grunn på Vestfoldbanen ettersom dette er tilstrekkelig for å oppnå ønsket togtilbud med 2 tog i timen til Skien





Samferdselsdepartementet  
Att: Johan Vasara  
Cecilie Taule Fjordbekk  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Larvik, 17.06.2022

**Forespørsel om innsyn i faggrunnlaget for Samferdselsdepartementets uttalelse om at Larvik stasjons kapasitet er tilstrekkelig for planlagt utvikling på Vestfoldbanen.**

Det vises til Supplerende tilleggsbrev nr. 4 sendt fra Samferdselsdepartementet til Jernbanedirektoratet 15. juni 2022 (deres ref. 21/2514-).

I brevet legger Samferdselsdepartementet til grunn at dagens stasjonsløsning i Larvik legges som grunnlag for den videre utredningen av behovene på Vestfoldbanen, da det etter departementets syn er tilstrekkelig for å oppnå ønsket togtilbud med 2 tog i timen til Skien.

Larvik kommune ber om innsyn i alle utredninger og øvrige faglige vurderinger som danner bakgrunn for Samferdselsdepartementets konklusjon om dette spørsmålet.

Dokumentene les overføres uten utvalgt opphold.

Med vennlig hilsen  
Gro Herheim  
(Sign.)  
Kommunedirektør  
Larvik kommune

Samferdselsdepartementet  
Att: Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo

Larvik, 30.06.2022

**Vedrørende Statsbudsjettet 2022 – Supplerende tilleggsbrev nr. 4**

Det vises til møte hos Samferdselsdepartementet 24. juni 2022.  
Bakgrunnen for møtet var følgende læring i supplerende tilleggsbrev nr. 4: «Som grunnlag for videre utredning legges dagens stasjonsløsning i Larvik til grunn på Vestfoldbanen ettersom dette er tilstrekkelig for å oppnå ønsket togtilbud med 2 tog i timen til Skien». Larvik kommune har registrert at Larvik er den eneste stasjonen hvor Samferdselsdepartementet har lagt inn en slik læring i sin bestilling til Jernbanedirektoratet.

Som grunnlag for den vedtatte kommunedelplanen for InneCity gjennom Larvik forenkles en grundig korridorvurdering samt et stort antall fagrapporter og øvrige utredninger. Basert på opplysninger som framkom under vårt møte, samt opplysninger framkommet i andre sammenhenger, er det klart at læringen ikke er basert på tilstrekkelige utredninger, men kun er basert på vurderinger.

Larvik kommune stiller også spørsmål ved om Samferdselsdepartementets læring er i tråd med Stortingets behandling av Nasjonal transportplan 2022 – 2033, Innv. 953 S (2020-2021) vedtak 12.29:  
«Stortinget legger til grunn at ambisjonen om InneCity-satsingen på Dovrebanen, Østfoldbanen, Vestfoldbanen og Ringebu-banen står ved årg.»

Med bakgrunn i dette anmodes herved Larvik kommune Samferdselsdepartementet om å korrigere læringen gitt i supplerende tilleggsbrev nr. 4 slik at de videre utredninger ikke er begrenset til å kun legge dagens stasjonsløsning i Larvik til grunn.

Med vennlig hilsen

Erik Ørtingedal  
(Sign.)  
Ordfører

- Kopi:
- Statssekretær Johan Vasara
  - Vestfold & Telemark fylkeskommune v/ fylkesordføreren, Terje-Rita Johansen og Leder hovedutvalg for Samferdsel, Arne Høiberg



# Departementets faglige underlag

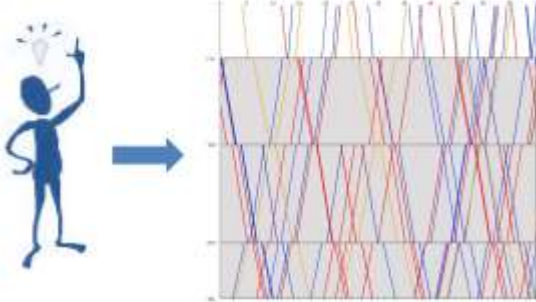
Rutemodell 2027  
Fase 3 Utvikling og anbefaling av rutemodeller  
Oppsummeringsrapport



Jernbaneverket

STATISTISKE UTREDNINGER  
Jernbaneverket, Statistikk og Samfunn  
14.11.2016

Rutemodell 2027  
Fase 3 Utvikling og anbefaling av rutemodeller  
Konstruksjonsprinsipper for Rutemodell 2027



Jernbaneverket

Økonomisjefen  
Modellmarkedet, Statistikk og Samfunn  
15.06.2016



## Skriftlig spørsmål fra Morten Stordalen (FrP) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:2762 (2021-2022)

Innløvert: 30.08.2022

Sendt: 30.08.2022

Besvart: 05.09.2022 av samferdselsminister Jose-Ivar Nygård



### Spørsmål

Morten Stordalen (FrP): Kan statsriden spesifisere kostnadsendringer på hver InterCity-strekning dersom det skal bygges dobbeltspor på alle strekningene?

### Begrunnelse

Ifølge et intervju stortingsrepresentant Kathrine Kleveland fra Sp har gjort med avisen Tønsberg blad tidligere i sommer, uttaler hun at kostnadene til InterCity-utbyggingen har økt fra 150 milliarder fra 2021 til 184 milliarder i 2022. Jeg ønsker at statsriden kan redegjøre for om 184 milliarder er korrekt og samtidig spesifisere endringer i kostnader for de enkelte InterCity-strekningene, Østfoldbanen, Dovrebanen og Vestfoldbanen.



### Svar

Jon-Ivar Nygård: Den opprinnelige IC-strategien fra utredningsarbeidet i 2012 la til grunn økt frekvens og vesentlig kortere reisetid på alle tre IC-strekningene gjennom en trinnsvis utbygging av sammenhengende dobbeltspor, i takt med økende etterspørsel på indre og ytre IC. I løpet av de nærmeste årene ferdigstilles dobbeltsporet til Tønsberg og Hamar. Erfaringene fra planlegging og utbygging av IC-strekningene viser imidlertid at byggekostnadene er mye høyere enn antatt og at sammenhengende dobbeltspor vil bli mye dyrere enn anslått da Nasjonal transportplan 2014-2023 ble lagt fram i 2013. Den dramatiske kostnadsutviklingen betyr blant annet at det ikke har hatt noen hensikt å gå videre med å planlegge dobbeltspor helt frem til Skien, Lillehammer og Halden, følgelig finnes det ikke et oppdatert og detaljert kostnadsestimater.

*Erfaringene fra planlegging og utbygging av IC-strekningene viser imidlertid at byggekostnadene er mye høyere enn antatt og at sammenhengende dobbeltspor vil bli mye dyrere enn anslått da Nasjonal transportplan 2014-2023 ble lagt fram i 2013.*

*Den dramatiske kostnadsutviklingen betyr blant annet at det ikke har hatt noen hensikt å gå videre med å planlegge dobbeltspor helt frem til Skien, Lillehammer og Halden, følgelig finnes det ikke et oppdatert og detaljert kostnadsestimater.*



# Befaring med SD, Jdir og Bane Nor

## Forhold som ble påpekt:

- Larvik stasjon er svært flomutsatt
- Larvik jernbanestasjon ligger midt på en av byens mest trafikkerte strekninger
- Jernbanelinjen gjennom Larvik er av den samme utdaterte standarden som utløste brannen på Sandefjord stasjon i fjor.
- Planovergangen i indre havn til den nest mest usikre overgangen i landet.
- Jernbanelinjen består av flere lave jernbanebroer som er til stor hinder for øvrig trafikkavvikling.
- Togtrafikken gjennom byen medfører en stor belastning lokalbefolkning og miljø
- Jernbanen passerer også rett ved siden av landets nest største videregående skole (Thor Heyerdahl VGs) samt kommunens største idrettsanlegg (Framparken).
- Det er stort potensiale for å få til gode intermodale løsninger i tilknytning til Larvik havn slik at mer gods kan overføres fra veg til bane
- Jernbanen gjennom Larvik ligger i stor grad på høye steinvoller.
- Jernbanen beslaglegger store og svært verdifulle arealer med tanke på den videre byutviklingen.

## Oppsummert:

- Dagens jernbaneløsning gjennom Larvik har et sterkt negativt avtrykk med store konsekvenser for lokalmiljø, øvrig trafikksystem og by- og stedsutviklingen m.m.
- Det som nå fremstår som nullalternativet (å beholde og øke trafikken på dagens trase) er aldri tilstrekkelig utredet, og vil om lar seg realisere utløse et betydelig oppgraderingsbehov med tilhørende investeringer.
- Jernbanespørsmålet gjennom Larvik må løses. En ny og varig tilrettelegging av jernbanen gjennom Larvik må ikke bare sikre nødvendig driftssikkerhet og stabilitet for persontogtrafikken (to tog i timen til Skien), den må ha kapasitet og fleksibilitet i til å kunne håndtere en fremtidig påkobling av Sørlandsbanen og Bratsbergbanen samt dekke behovet for å overføre gods til bane.



Larvik kommune  
Postboks 2020  
3255 LARVIK

Dokumentnr.

Vår ref.

Dato

20-48832

28. august 2022

#### Svar på brev med anmodning om korrigerer av føring gitt i supplerende tildelingsbrev nr. 4, statsbudsjettet 2022

Vi viser til deres brev av 30. juni om statsbudsjettet 2022 - supplerende tildelingsbrev nr. 4. Videre viser vi til møte med Larvik og Porsgrunn kommune 24. juni 2022 i departementet, samt faglig befaring i Larvik 9. august 2022.

For å ha et oppdatert beslutningsgrunnlag for prioritering i neste nasjonal transportplan (NTP), har regjeringen bedt Jernbanedirektoratet om å utrede og foreslå hvordan togtilbudene til de reisende på dagens tre InterCity-strekninger kan forbedres. Målet er blant annet reduserte utbyggingskostnader, raskere frigjøring av areal og et bedre samsvar mellom togtilbudet og behovet på InterCity-strekningene.

Samferdselsbudsjettene har økt kraftig de siste 13-14 årene. I årets statsbudsjett bruker vi om lag 80 milliarder kroner på sektoren. Ingen tidligere regjering har brukt så mye penger på samferdsel, og det er for årene fremover lagt opp til et fortsatt historisk høyt aktivitetsnivå i sektoren. Mange InterCity-strekninger er eller vil snart bli ferdig bygget og føre til forbedringer i togtilbudene. På Vestfoldbanen skal Jernbanedirektoratet ta utgangspunkt i målet om fire tog i timen i grunnrute mellom Oslo og Tønsberg. Reisetiden vil være om lag én time. Når det gjelder strekningen mellom Oslo og Skien er utgangspunktet to tog i timen i grunnrute. Dette mener vi er solide forbedringer – som hele regionen vil kunne nytte godt av.

Utbyggingene og videre planlegging har gitt oss mer kunnskap, og det er ingen tvil om at kostnadene til utbygging av InterCity-strekningene har blitt mye høyere enn tidligere beregnet. I tillegg blir handlingsrommet på statsbudsjettet mindre fremover. I det store bildet har dette vært kjent lenge, blant annet med en forventet eldrebeølge. Men det har blitt særlig aktuelt i år med den høye prisveksten i samfunnet. Hvis staten bruker for mye penger nå, bidrar vi til enda høyere prispress og påfølgende renteøkninger.

- Bane NOR har gjort kapasitetsberegninger som viser at det er tilstrekkelig å bygge ut delstrekningen Stokke–Sandefjord for å oppnå målet om to tog i timen til Skien. På bakgrunn av dette har Samferdselsdepartementet bedt Jernbanedirektoratet om å legge til grunn dagens stasjonsløsning i Larvik i den videre planleggingen.
- Samtidig vil vi minne om at det vi nå har bedt våre fagmiljøer om, er et beslutningsgrunnlag for å kunne prioritere i neste NTP, og at det ennå ikke er fattet noen vedtak. Det er årsaken til at vi i bestillingen til Jernbanedirektoratet brukte formuleringen «som grunnlag for videre utredning legges dagens stasjonsløsning i Larvik til grunn».
- Videre har vi også merket oss Jernbanedirektoratets vurdering av dagens stasjonsløsning: «behov for ny stasjon utløses dersom vi skal utvikle tilbudet ytterligere (økt frekvens, bedret reisetid, eventuelt nytt tilbud mot Sørlandsbanen) på et senere tidspunkt». Vi har derfor i vår bestilling bedt Jernbanedirektoratet om å synliggjøre konsekvenser for fleksibiliteten til å endre rutetilbudet i ulike løsninger.

# Er historien i ferd med å gjenta seg?

## Vestfoldbanen topp-prioriteres

Det er først og fremst Østfold- og Vestfoldbanen NSB vil satse på når styret nå går ut og foreslår en investering på 13,3 milliarder kroner til jernbaneformål i perioden 1994-1997.

**Jernbaneplanen:** Adm. dir. Kristian Rambjør med forslaget til Norsk Jernbaneplan.

Investeringene er tre ganger høyere enn dagens nivå, og de vil føre til at kjøretiden reduseres betraktelig.

Når det gjelder Vestfoldbanen foreslås det på strekningen Oslo-Skien brukt 1,8 milliarder i eksisterende og ny kjørevei — dobbeltspor — fra 1994 til 1997. Arbeidet med utretting av eksisterende spor og nye strekninger med dobbeltspor forutsettes ført videre i den påfølgende planperioden fram til år 2001. Mellom Oslo og Larvik blir det dobbeltspor hele veien, til en samlet kostnad av

fem milliarder. Mellom Larvik og Porsgrunn er det, som tidligere meldt, meningen å få traséen vekk fra Farris gjennom tunnel og enkeltspor.

I Vestfold vil arbeidet med nytt dobbeltspor starte i 1993 på strekningene Kobbervikdalen-Skoger og Ashaugen-Sande-Holm. De enkelte strekningene, som f.eks. Larvik-Sandefjord, vil komme etterhvert.

Nye togsett og bedre spor vil føre til at reisetiden reduseres betraktelig etterhvert. Dersom NSB får gjennomslag for sine

planer, vil reisetiden mellom Larvik og Oslo bli på en time og 45 minutter i år 2001 og en time og 20 minutter i år 2010. I dag bruker toget to timer og 20 minutter. På den tid vil trolig Sorlandsbanen være knyttet til Vestfoldbanen. Man kan da nå Kristiansand på to timer og 20 minutter etter at man har satt seg på toget i Oslo.

I forhold til dagens tidsbruk har man da flyttet Kristiansand til Larvik transportmessig sett.

Men allerede 2. november i år setter NSB i verk sin første store satsing på Vestfoldbanen

med innføring av to nye Inter City Ekspressstog daglig i hver retning. De nye togsettene vil redusere reisetiden Skien-Oslo med 27 minutter. Fra Larvik vil reisetiden til Oslo da bli to timer og 12 minutter.

På gårdsdagens pressekonferanse kunne adm. direktør Kristian Rambjør troste de mange Vestfold-pendlere med at presise tog er satsingsområde i årene framover. I dag er punktligheten på Vestfoldbanen bare 60 prosent.

Thor-Olaf Marthinsen



NTB-FOTO: TERJE BENDIKSBY



ert.Foldbænn  
655.2.004.6B(4B1)  
SB Nor

Jernbaneløst  
Bibliotek

# MODERNISERT VESTFOLDBANE



## DRAMMEN-SKIEN

### JERNBANEUTREDNING HOVEDRAPPORT

NSB Konsernstab  
strategi og miljø

November 1992

NSB

1992



# Vestfoldbanen i fokus

Larvik kommune og NSB holdt i går et informasjonsmøte om den planlagte moderniseringen av Vestfoldbanen og kommunens transportplanarbeide. Møtet ble en første smakebit på jernbanemåltidet, som bl.a. omhandler plasseringen av en eventuell ny trasé.

For de rundt 30 interesserte som møtte fram, ble møtet en klargjøring av hvor langt NSB har kommet i planleggingen av Vestfoldbanen. Videre prøvde man å skissere den videre framdriften mot en fremtidig utbygging.

Ettersom jernbaneplanleggingen skal inngå i kommunens transportplan, informerte plansjef Lars Erik Jaatun først om denne. Hensikten med planen er å se kommunens transportproblem i sammenheng og kartlegge hvilke behov man har totalt sett. Jaatun nevnte bl.a. øst/vest-forbindelsen gjennom sentrum, tungtrafikken, ferjetrafikken og gang- og sykkelveier som aktuelle problemområder.

- I denne sammenheng må

vi også se på Vestfoldbanen, hvor traséen og stasjonen skal ligge. Problemene og mulighetene ved dette må utredes i forbindelse med det øvrige transportplanarbeidet, sa Jaatun. Han skisserte videre hvordan man tenker seg å innhente aktuelle data, og hvordan arbeidet skal organiseres, med bl.a. en styringsgruppe bestående av representanter fra ulike hovedutvalg. I løpet av høsten '94 håper man at et høringsutkast skal være klart, og at det hele kan endelig behandles høsten '95. I Larvik kommune er man svært opptatt av at det skal være et skikkelig gjennomarbeidet forslag som skal legges ut.

## Status

Deretter overtok NSB «showet», ved plansjef Helge Tunheim og overingeniør Per Asmyr, begge fra baneregion sør. De gjorde opp status for NSBs planlegging så langt, ved å redigjøre for noe av Norges jernbaneplan for 94-97. I denne fremgår det at NSB ønsker et dobbelt spor fra Oslo til Larvik. Videre har NSB utarbeidet en grovmasket konsekvensanalyse for Vestfold, og den konkluderer med at Vestfoldbanen bør utbygges. Fra Fylkeskommunen har det også kommet signaler om at man ønsker å satse på dette.

- Neste trinn blir at vi skal ned på kommuneplannivå og

utarbeide en finmasket konsekvensanalyse. Her vil vi drøfte konkrete forslag til plassering og hvilke konsekvenser disse vil få. Tii nyttår regner vi med at vi har luket bort alle «umulige» alternativer, slik at vi kan utrede fulle konsekvenser på resten. I denne perioden vil vi også holde «grendemøter», slik at vi kan bli godt kjent i de eventuelt berørte områdene. Og medvirkning fra befolkningen er mulig hele veien, forsikret Per Asmyr.

## Alternativer

Det folk kanskje var mest opptatt av, var å høre hvilke traséer NSB kunne tenke seg i larviksdistriktet. Her henger ennå mye i lufta hos NSB, og man fikk kun skissert opp noen grove forslag til hvor jernbanen eventuelt kan plasseres. Man ønsker i hvert fall å kutte «omveien» om Kaupang, men alternativene kan ble alt fra over Valbyskogen til nord for Hegdal. At disse områdene er fulle av naturminner, vil bli et kinkig problem. Kryssingen av Lågen er også et vanskelig spørsmål.

Når det gjelder jernbanen innover mot byen, kan man tenke seg mange alternativer. Disse må spesielt sees i sammenheng med transportplanarbeidet og byplanleggingen for øvrig. Om banen skal legges under bakken eller i tunnel nord for byen, er et helt åpent

spørsmål. Eller et ganske annet sted, for den saks skyld. Man anser plasseringen av selve togstasjonen som et særdeles viktig moment, og for traséen videre til Langangen har man også tre-fire grovskisser. Felles for alt, er at det ikke er foretatt noen konkrete utredninger overhode.

Dette fremhever poenget med møtet, som i første rekke var en etablering av kontakt og samarbeid med interesserte og berørte parter. I Larvik kommune anser man det som viktig at man får reaksjoner, innvendinger, forslag og spørsmål så tidlig som mulig i den arbeidsfasen man nå har foran seg.

Det fikk man da også i går, og Lars Erik Jaatun måtte bare avbryte møtet langt på overtid, etter at en drøy time var brukt på spørsmål fra tilhørerne. Problemer som økonomi/miljø, jernbanens framtid, traséen som barriere i miljøet, ferja og NSB, stasjonsplassingen og utbygging i forhold til Farrisilden var noen av de ingene som ble tatt opp. Ikke alle fikk like konkrete svar, av den enkle grunn at ingenting er bestemt ennå.

I hvert fall er oppvarmingen av poteten i gang, og den kommer til å bli virkelig varm når konkrete forslag angående Vestfoldbanen foreligger.



# Ikke lenger full gass for jernbane-planlegging

NSB har slakket av på farta i arbeidet med å planlegge moderniseringen av Vestfoldbanen. Fylkeskommunen er bekymret for at utbygging av jernbanen fra Tønsberg til Larvik og videre til Porsgrunn skyves ut i det blå.

Mens Larvik med entusiasme har begynt å forberede seg på en omlegging og modernisering av jernbanen, med ny trasé gjennom byen og korene reisetid til Grenland og Oslo som motivasjonskilder, har NSBs planleggere i Drammen skrudd ned tempoet i planleggingen betraktelig.

Grunnen er at NSB likevel ikke får så mye penger til utbygging, som man så sent som i fjor var furspeilet.

Dermed er det en overhengende fare for at oppgraderingen av Vestfoldbanen gjennom vårt distrikt skli ut i en udefiint framtid – et godt stykke inn i det nye tusenåret.

– Det er korrekt at ressurstilgangen for Vestfold var høyere for et år siden enn nå, bekrefter plansjef Helge Tunheim ved NSB Baneregion Sør i Drammen.

Han begrunner dette med disposisjoner som er gjort i statsbudsjettet:

– Dette er jo et politisk spørsmål. NSB har nå fått klar beskjed fra Samferdselsdepartementet om at de ekstra midlene vi så får oss – ikke kommer likevel. Og dermed har vi det ikke så travelt med å få planene ferdig likevel, sier han.

## Kamp

I fylkeskommunen er fylkesordfører Ellen Gjerpe Hansen blant dem som nå nærer uro for at Vestfoldbanen skal sakte akkurat i forhold til andre, store samferdselsprosjekter – ikke minst Østfoldbanen og Gardermobanen.

I fylkets strategiske næringsplan er bedre kommunikasjon – vei og bane – mellom Larvik og Oslo – et av de øverste mål og ønsket. Styringsgruppa for næringsplanen vil nå legge opp til kamp for Vestfoldbanen. Først og fremst vil man skaffe en fullstendig oversikt over hvordan situasjonen

egentlig er pr i dag.

## Avgjørende

– I neste uke møtes styringsgruppa. Da vil denne saken bli drøttet, og man vil engasjere en konsulent til å skaffe oversikt over alle dokumenter osv innen sommeren, sier fylkets næringsjef Thor Bjerkstrand.

Fylkeskommunen har bedt Vestfolds stortingsrepresentanter være spesielt oppmerksom på det som skjer i forhold til Vestfoldbanen, og mener det er avgjørende at det avsettes tilstrekkelige planleggingsmidler for strekningen Tønsberg-Larvik på 1996-statsbudsjettet.

## Parate

Fylkesordføreren og næringsjefen, mener det for øvrig vil være av stor betydning at kommunene i Vestfold «rydder opp i eget bus» snarest mulig, det vil si samordner planer om traséer og unngår store konflikter med NSB, slik at ting ligger klare når pengene først kommer.

Hvis ikke vi vestfoldinger er parate når Kjell Opseth deleter ut investeringsmidler, så går pengene videre til andre som har planene klare, er budskapet.

Christer Lundquist





Torget

### Byutviklingen i Larvik siden 90 tallet

- Kun 4 større prosjekter
- Kun 1 større prosjekt siden 2012
- Alle ligger godt klar av all jernbaneproblematikk
- Har medført at investeringene har kommet andre steder

= Sentrumsdød og handelsflukt..

# Arbeid på Vestfoldbanen

- Utbygging Drammen- Kobbervikdalen
  - Inkludert ny Drammen stasjon
- Dobbeltspor Nykirke – Barkåker
  - Inkl. ny Horten stasjon
- Innføring Barkåker-Tønsberg stasjon
- Planlegging Stokke – Sandefjord inkl. tre nye stasjoner
- Planlegging av stasjonsområde i Porsgrunn
- Planlegging av stasjonsområde i Skien
- **Larvik – ingen planlagte tiltak**

