

Nytt dobbeltspor Farriseidet - Porsgrunn

Jernbaneverket er byggherre og har ansvar for utbyggingen og all informasjon om prosjektet.

For mer informasjon om prosjektet, besøk vår hjemmeside: www.jernbaneverket.no/vestfoldbanen

Informasjonen på hjemmesiden blir oppdatert under byggeperioden.

Byggherre
Jernbaneverket Utbygging
PB 217, Sentrum, 0103 OSLO
Telefon sentralbord: 02580
www.jernbaneverket.no/vestfoldbanen

Besøksadresse:
Prosjektkontor Vestfoldbanen
Eckersbergsgate 4
3111 TØNSBERG
Telefon: 22 45 58 80

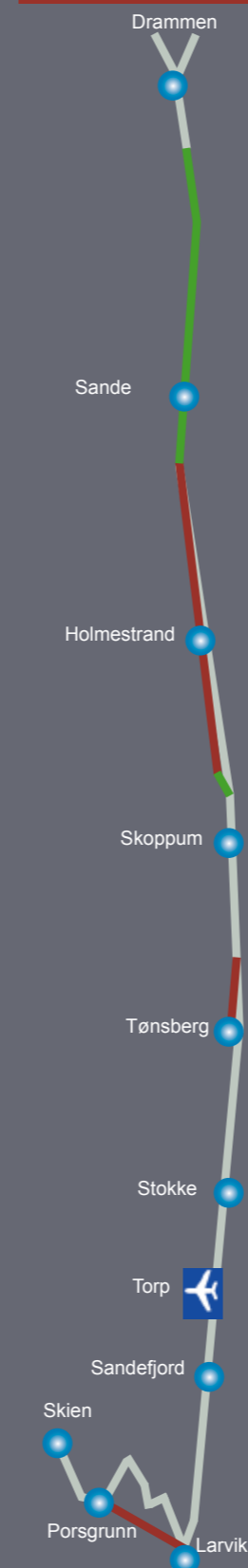
Prosjektleder: Lars A. Tangerås	tlf. 916 75 735	lat@jbv.no
Prosjekteringsleder: Morten Klokkersveen	tlf. 416 10 640	klor@jbv.no
Informasjonsrådgiver: Trine K. Bratlie Evensen	tlf. 913 26 266	tkb@jbv.no
Informasjonsrådgiver: Freddy S. Fagerheim	tlf. 400 27 579	fagfre@jbv.no

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging
Januar 2010

Opplag: 200

Foto og illustrasjoner:
Norconsult AS
Trine K. Bratlie Evensen

Modernisering av Vestfoldbanen



Gammelt spor ———
Planlagt 2009-2019 ———
Ferdig dobbeltspor ———



Fremtidens jernbane

Farriseidet - Porsgrunn:

- 23,5 km ny jernbane
- Syv tunneler - totalt 14,5 km
- 5 bruer
- Nedleggelse av 30 planoverganger
- Færre trafikkulykker - bedre miljø
- Tilbringertjeneste til Sandefjord Lufthavn Torp for hele regionen
- Vestfold og Grenland knyttes nærmere sammen

Situasjonen i dag

Dagens jernbane mellom Farriseidet og Porsgrunn er ca. 35 km lang og går nordover langs Farrisvannet. Banen passerer Kjøse og Oklungen før den dreier sørover gjennom Bjørkedalen til Eidanger.

Store deler av dagens strekning går i sidebratt terreng med høye og bratte skjæringer og store fyllinger. På grunn av det vanskelige terrenget kjører togene med lav hastighet.

Flere av togavgangene mellom Larvik og Skien er i dag erstattet av busser pga. den dårlige kvaliteten på banen.

Det er nødvendig med ny og moderne jernbane på strekningen for å opprettholde et togtilbud til Grenland, i tillegg er det også viktig for annen infrastruktur som havnene i Larvik og Grenland, samt Torp flyplass som er i sterk vekst og er avhengig av god infrastruktur.

Jernbane for fremtiden

Som et ledd i moderniseringen av Vestfoldbanen skal Jernbaneverket bygge ny jernbane mellom Farriseidet og Porsgrunn stasjon. Reisetiden reduseres fra dagens 34 minutter til 12 minutter.

Planleggingen av ny bane startet tidlig på 1990-tallet, og i 2002 ble reguleringsplan for nytt enkeltspor vedtatt i Porsgrunn kommune, mens Larvik kommune vedtok planen våren 2009.

De siste årene har økt fokus på høyhastighet samt tanker om fremtidig sammenkobling med Sørlandsbanen ført til at Samferdselsdepartementet **gjennom NTP 2010-2019** ba Jernbaneverket om å vurdere om det er mer hensiktsmessig å bygge dobbeltspor på hele eller deler av strekningen framfor det planlagte enkeltsporet.

Konklusjonen ble etter utredningen at Farriseidet - Porsgrunn bør bygges som dobbeltsporet bane dimensjonert for 250 km/t.

Fra enkelt til dobbeltspor

Dobbeltspor legges nå til grunn for den videre planlegging og utbygging fra Farriseidet til Porsgrunn.

Jernbaneverket vurderer det som en riktig beslutning med tanke på at investeringen bør sees på i et langsiktig perspektiv. Dobbeltspor gir robusthet i forhold til ruteplaner og til å takle fremtidig trafikkøkning som kan komme som følge av bl.a. sammenkobling med Sørlandsbanen, hyppigere togavganger, godstrafikk etc.

For å tilpasse den vedtatte enkeltsportraseen til høyhastighet og dobbeltspor er det behov for å justere linjeføringen. Hovedsakelig er det kun små endringer i dagsonen, mens de største kommer i tunnelene inne i fjellet. Dette krever ny reguleringsplan og det ble varslet oppstart av denne 18.12.2009 med planlagt vedtak i de berørte kommunene i juni/juli 2010.

Jernbaneverket jobber mot byggestart i mars 2011, men dette avhenger av Stortingets årlige bevilgninger over Statsbudsjettet.



Den nye jernbanen:

Ny trasé starter øst ved Farriseidet ca. 1,2 km vest for Larvik stasjon. Etter en kort dagsone går banen inn i Martineåsen tunnel (3,7 km) før den kommer ut i dagen ved Paulertjønn.

Her fortsetter den videre på bru over Paulertjønn (330 m) og videre vestover mot Vassbotn, der den krysser Halle vannet på ei 426 meter lang bru.

Videre fortsetter banen mot Hobæk hvor den krysser over eksisterende E-18 på ny bru før den passerer over Tjønne myr på fylling.

Rett før Solum må banen igjennom to små tunneler Askeklova (90 m) og Hovås (170 m).

Sør for Solum passerer banen eksisterende E-18 like vest for dagens vektstasjon og fortsetter inn i Skillingsmyrtunnel (3,8 km) hvor den også krysser fylkesgrensa.

Videre i dagsonen fortsetter banen på Gunnarsrød bru ca. 100 meter nord for Gunnarsrud gård. Deretter fortsetter den inn i Ønnsåsen tunnel (750 m) før den går over ei bru ved Ønna lengs inne i Langangsfjorden.

Etter Ønna bru er det ny tunnel, Storberget tunnel (4,7 km) som ender opp under FV 30 ved Herregårdsbekken.

Banen krysser Herregårdsbekken på ny bru før den fortsetter videre inn i Eidanger tunnel (2,4 km) og derfra videre i dagsone fram til ca. 500 meter før Porsgrunn stasjon.

Totalt er strekningen 23,5 km hvorav 14,5 km vil gå i tilsammen syv tunneler. Det bygges tilsammen fem bruer og flere fyllinger langs traseen.

