

Program for
tilleggsutredninger
dobbeltspor Farriseidet - Porsgrunn

Vestfoldbanen parsell 12



Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 12-8 varsles det oppstart med regulering av dobbeltspor på strekningen Farriseidet-Porsgrunn. Planområdet er en utvidelse av regulert enkeltspor vedtatt i Larvik kommunestyre 11.03.2009 og i Porsgrunn 21.02.2002. Dette programmet for tilleggsutredninger beskriver tiltaket, forholdet til eksisterende planer og utredninger, og hvilke forhold som må belyses i forbindelse med omreguleringen

Bakgrunn

Enkeltspor

Prosjektets overordnede hensikt er å oppgradere Vestfoldbanen mellom Oslo og Grenland slik at det blir et attraktivt tilbud for transport av personer og gods. Prosjektet er en avgjørende forutsetning for å gjøre en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen mer attraktiv, og for å bedre togtilbudet på strekningen Oslo-Stavanger.

Samferdselsdepartementet har på bakgrunn av dette bedt Jernbaneverket (JBV) vurdere dobbeltspor og høyhastighet på strekningen Farriseidet-Porsgrunn gjennom Nasjonal Transportplan (NTP). På bakgrunn av dette planlegger JBV for dobbeltspor.

Store deler av dagens Vestfoldbane mellom Larvik og Porsgrunn ligger i samme trasé og med tilnærmet samme kurvatur som da den ble åpnet i 1881/82 og er ikke tilpasset høye hastigheter. Strekningen er en av banene med dårligst punktlighet. Det er derfor nødvendig med ny bane mellom Larvik og Porsgrunn for å opprettholde et togtilbud til Grenland. Banen er også viktig for annen infrastruktur som havnene i Larvik og Grenland, og ikke minst Torp flyplass som er i sterk vekst.

Planleggingen av ny jernbane mellom Larvik og Porsgrunn, startet tidlig på 1990-tallet. Larvik og Porsgrunn kommune har vedtatt kommunedelplaner for jernbane på denne strekningen (september 1996). Disse kommunedelplanene er basert på hovedplan og finmasket konsekvensutredning for den samme strekningen.

Valg av trase ble gjort gjennom vedtak av kommunedelplan 11.09.96. Kommunedelplanen er basert på finmasket konsekvensvurdering, som den gangen ble godkjent av NSB Banedirektøren i samråd med Miljøverndepartementet. Basert på kommunedelplanene utarbeidet Jernbaneverket deretter en endelig hovedplan (1999) som la føringer for resten av planprosessen.

Parsell 12 er organisert i to delprosjekter, 12.1 i Larvik og 12.2 i Porsgrunn. Begge disse delprosjektene må bygges for å få en sammenhengende bane.

For parsell 12.1 ble det i 2001 - 2002 gjennomført en traséutredning for en felles korridor for ny jernbane og 4-felts E18. Det var i utgangspunktet 6 alternativer, men disse ble i løpet av utredningsfasen redusert til 3 alternativer, to alternativer med felles korridor for veg og jernbane og ett (alt. 6) der bane og veg ligger et stykke fra hverandre. Konsekvensene knyttet til disse tre alternativene ble utredet videre og presentert i en rapport (høringsutgave), datert 30. januar 2002. Alternativ 6 ble senere innarbeidet i kommuneplanen for Larvik og erstattet således kommunedelplanens løsning der det er noen mindre avvik mellom disse løsningene. I 2007 ble planarbeidet gjenopptatt og reguleringsplan for traseen ble vedtatt i mars 2009.

Reguleringsplan for neste parsell av jernbanen i Telemark (parsell 12.2) ble vedtatt i 2002, og er tilnærmet identisk med hovedplanen og kommunedelplanen. Planene for parsell 12.1 og 12.2 er ikke sammenfallende ved fylkesgrensen. Dette fører til at traséen for parsell 12.1 og traséen for parsell 12.2 ikke treffer hverandre ved fylkesgrensen. Først ca. 3 km inne tunnelen

som går inn i Telemark blir linjene sammenfallende. Dette fører til at en del av traseen parsell 12.2 må justeres i fjell (Skillingsmyr tunnel) for å tilpasse seg høyhastighet og den regulerte linja i Larvik.

Den delen av traséen i Telemark som må omreguleres ligger i tunnel. Omreguleringen vil også føre til at den nye jernbanen mellom Farriseidet og Porsgrunn blir ca. 150 m kortere enn om traséen hadde fulgt den regulerte traséen innenfor Porsgrunn kommune.

Dobbeltspor

Gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 ble det gjort nye utredninger for høyhastighetstog. Samferdselsdepartementet har gjennom NTP bedt Jernbaneverket vurdere om det er mer hensiktsmessig å bygge hele eller deler av Farriseidet-Porsgrunn som dobbeltspor som ledd i framtidig sammenkobling mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen.

Konklusjonen ble etter utredningen fra Jernbaneverket at parsellen Farriseidet – Porsgrunn inngår i en framtidig korridor for høyhastighet og framtidig sammenkobling med Sørlandsbanen.

Parsellen Farriseidet - Porsgrunn som tidligere var planlagt med enkeltspor planlegges og bygges med dobbeltspor. Det arbeides videre mot mulig byggestart i 2011.

Dobbeltspor legges nå til grunn for videre planlegging og utbygging fra Farriseidet til Porsgrunn stasjon. Dette vil være en riktig beslutning med tanke på at investeringen bør ses på i et langsiktig perspektiv. Dobbeltsporet har i hovedsak følgende fortrinn:

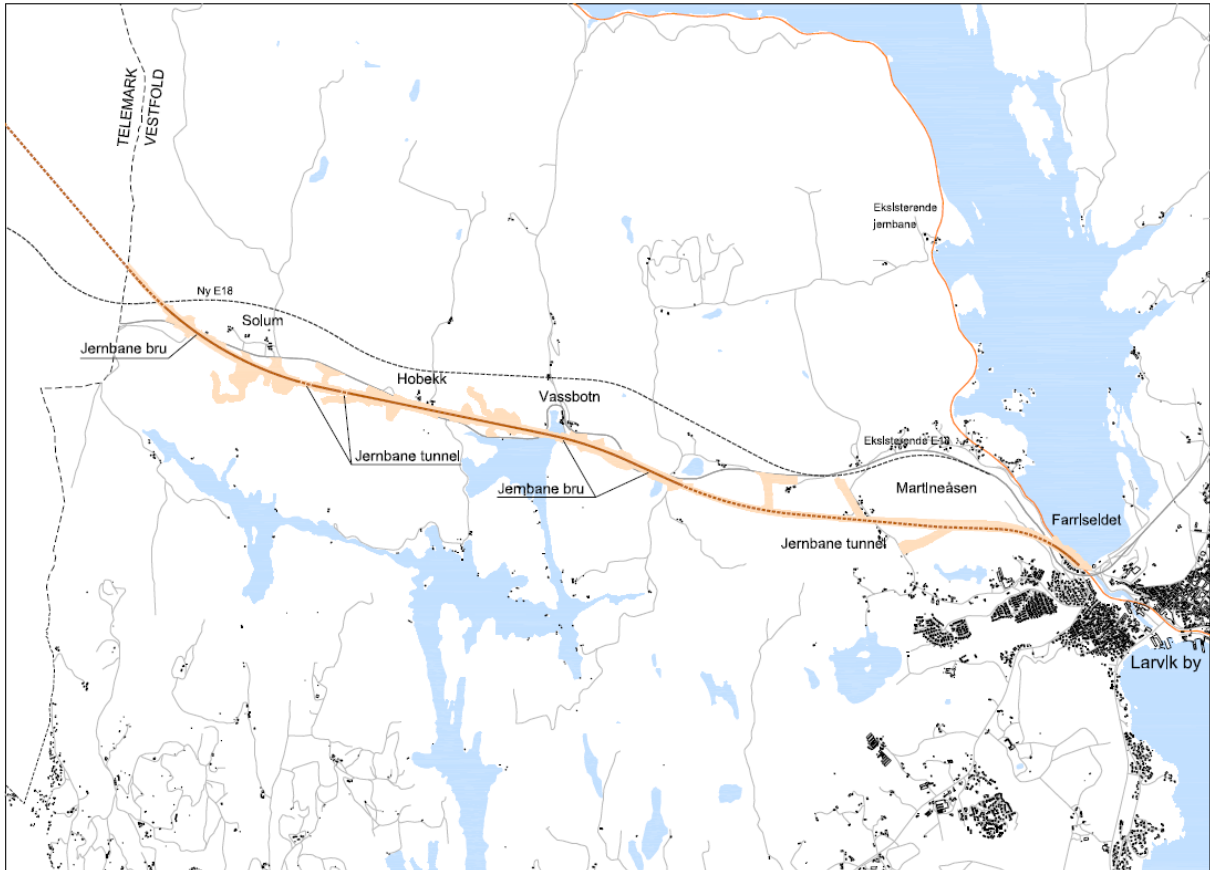
Robusthet i forhold til ruteplaner og til å takle framtidig trafikkøkning som kan komme som følge av :

- sammenkobling med Sørlandsbanen
- hyppigere togavganger med høyhastighetstog
- hyppigere togavganger med InterCity-tog
- lokaltrafikk (som ikke er på banen i dag)
- økt godstrafikk (som det er svært lite av på banen i dag)

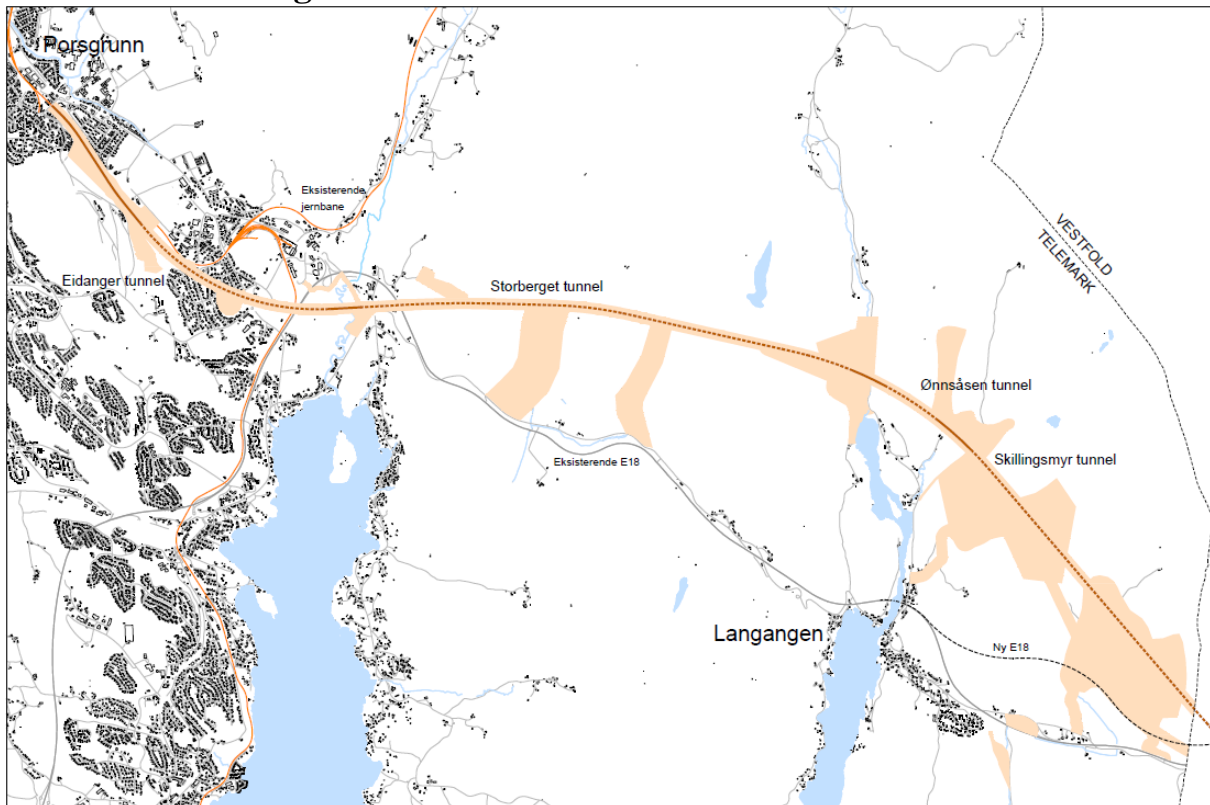
Dobbeltspor anbefales videre på bakgrunn av følgende forhold:

- Strekningen passer inn i en framtidig høyhastighetskorridor og tilfredsstillende høy hastighet 250 km/t (fra Farriseidet til innkjøring på Porsgrunn stasjon)
- Trinnsvis utbygging vil være en langt dyrere løsning

Planområdet Larvik



Planområdet Porsgrunn



Beskrivelse av tiltaket

For å tilpasse den vedtatte traseen for enkeltspor til høyhastighet og dobbeltspor er det behov for å justere linjeføringen. Foreløpige analyser viser at det kun blir små justeringer i dagsonene, men at det kan bli noe mer justering i tunnelene inne i fjellet.

Utforming

Ny trasé starter i 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 igjen ved Paulertjønn. På bakgrunn av nyere krav til rømningsmuligheter for tunneler er det planlagt tre rømningsveger for Martineåsen tunnel.
- Terrenget fra Paulertjønn til Telemark grense er svært kupert, og banen har derfor mange bruer, tunneler og store fyllinger og skjæringer på denne strekningen. Fra tunnelpåhugget ved Paulertjønn går banen **over Paulertjønn i bru** (330 m) og videre vestover mot Vassbotn. På denne strekningen må det etableres en **bru over eksisterende E18 samt en viltkryssing**.
- Ved Vassbotn vil banen passere i bru over **Hallevannet** (426 m).
- Ved **Hobekk** må det etableres en **bru** over omlagt eksisterende E18 før banen passerer over Tjønnemyr på fylling og går videre vestover i relativt lett terreng.
- Før banen kommer frem til Solum må det imidlertid etableres **to mindre tunneler, Askelova** (90 m) og **Hovås** (170 m).
- Banen passerer videre like sør for **Solum** og svinger nordvestover og **passerer eksisterende E18 like vest for dagens vektstasjon**.
- Videre går banen i fylling over Skillingsmyr før den går inn i **Skillingsmyr tunnel** (3,8km) fram til fylkesgrensen og videre inn i Telemark.
- Traséen videre skjærer lett inn i terrenget før den går over på **Gunnarsrød bru ca. 100 m nord for Gunnarsrød gård**.
- Den går deretter inn i **Ønnsåsen tunnel** (750 m) før den går over ei **bru ved Ønna** innerst i Langangsfjorden
- Videre går linja inn i **Storberget tunnel** (4,7 km)ender opp under Fv 30 ved Herregårdsbekken.
- Fra **dagsonen ved Herregårdsbekken** går jernbanen videre inn i **Eidanger tunnel** (2,4 km) og videre i dagsone fram til **500 m før Porsgrunn stasjon**.

På bakgrunn av nyere krav til rømningsmuligheter for tunneler skal det planlegges rømningsveger for tunnelene Skillingsmyr, Storberget og Eidanger i Porsgrunn kommune. Den vedtatte reguleringsplanen for enkeltspor i Larvik følger de nye kravene til rømningstunnel hver 1000 meter.

Omlegging av sidespor til Norcem

Sidesporet til Norcem legges om fra eksisterende .

Kostnader

Totalkostnad ved bygging av dobbeltspor er beregnet til 5,3 mrd. kr på samme strekning som det tidligere var planlagt enkeltspor. Det gir en kostnadsøkning på 42% fra 3,7 mrd.kr. Dette er sammenlignbare kostnader på samme strekning som enkeltsporet var tenkt bygget.

Vurdering av krav til konsekvensutredning (KU)

KU for jernbanetraseen ble utarbeidet og behandlet godkjent høsten 1994. Jernbanetraseen ble deretter innarbeidet i kommuneplaner Regulering for enkeltspor i Porsgrunn ble godkjent i 2002, og i Larvik kom godkjenningen i 2009.

Endringen fra det regulerte enkeltsporet til dobbeltspor er:

- Endret kurvatur grunnet økt dimensjonerende hastighet fra 200 til 250 km/t som gir beskjeden endret arealbeslag i dagsonene men større utslag på endret trasevalg inne i tunnel.(kartvedlegg som illustrasjon)
- Økt bredde og arealbeslag som følge av at dobbeltsporet krever 4,7 m mer i bredden
- Økt investeringsbehov fra 3,7 til 5,3 mrd (42% kostnadsøkning)

Spørsmålet om behovet for ny konsekvensutredning er drøftet med Larvik og Porsgrunn kommuner, fylkesmennene i Vestfold og Telemark og Miljøverndepartementet. Disse har konkludert med at ”det aktuelle reguleringsplanarbeidet for en dobbeltsporet jernbanetrasè å ikke utløse krav om utarbeidelse av konsekvensutredning i h.h.t. plan- og bygningslovens § 4-2. Vi viser i denne sammenheng til konsekvensutredningsforskriftens §2 der reguleringsplan i samsvar med overordnet plan som er konsekvensutredet, gir unntak.”

Forslag til planprosess

”Etter § 3-7 kan myndigheter med ansvar for større samferdelsanlegg og teknisk infrastruktur etter samråd med planmyndigheten utarbeide og fremme forslag til arealplan for slike tiltak og beslutte å legge slike planer ut til offentlig ettersyn etter bestemmelsene for vedkommende plantype.”

På bakgrunn av dette ønsker JBV å legge planen ut til offentlig ettersyn i egen regi, for å sikre framdrift på planbehandlninga.

Medvirkning i planprosessen er sikret gjennom:

- Varsling av oppstart gjennom avisannonse
- Brev til berørte
- Åpent informasjonsmøte – både i varslingfase og under offentlig ettersyn
- Åpne kontordager etter behov
- Høring/offentlig ettersyn av planforslag
- Egen internettside til prosjektet

Jernbaneverket og konsulenter vil stille på møter etter forespørsel utover dette i hele prosessen.

Tema som foreslås tilleggsutredet

Støy

Det ble vedtatt nye retningslinjer av Miljøverndepartementet for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) den 26.januar 2005. Den gjeldende konsekvensutredningen ble vedtatt før dette.

Jernbaneverket vil utføre nye støyberegninger for begge kommuner i tråd med gjeldende retningslinjer for dobbeltsporet bane og aktuell kjørehastighet..

Kulturminner

For Larvik kommune er det foretatt forundersøkelser med hensikt å lokalisere kulturminner som er automatisk fredet etter kulturminneloven. Disse forundersøkelsene endte opp i rapporten "Opp fra havet (2008)" og funnsteder som kom i konflikt med ny linje har fått dispensasjon fra kulturminneloven. Høsten 2009 har Vestfold fylkeskommune vurdert behovet for ytterligere undersøkelser for en dobbeltsporet bane, og konkludert med at registreringene fra 2008 også vil dekke behovet for en dobbeltsporet bane.

For Porsgrunn kommune er det sommeren 2009 foretatt forundersøkelser og rapporten er gjennomgått med Telemark fylkeskommune.

Alle registreringene vil være grunnlag for planarbeidet. Eventuelle funnsteder vil bli behandlet etter lovverket.

Massedeponi

En utvidelse fra enkeltsporet til dobbeltsporet jernbane vil øke tunnelverrsnittet fra 73 m³ til 119m³. Dette innebærer at det vil være et større behov for deponering.

For parsellen Farriseidet – Telemark grense er det allerede regulert inn massedepoier med kapasitet som tilsvarer masseoverskuddet for dobbeltspor. Det er derfor nok kapasitet i allerede regulerte deponier. For å ha reservekapasitet bør det ses på andre muligheter for bruk av massene.

For parsellen Telemark grense- Porsgrunn er det for enkeltspor regulert inn deponier som ikke dekker behovet for et dobbeltspor. Planleggingsprosessen skal avdekke endelig behov for nye deponier innenfor det området som er beskrevet i det medfølgende kartet som viser planområdet.

Landskap

Det ble i forbindelse med reguleringen av enkeltsporet jernbane for Farriseidet –Telemark grense foretatt nye vurderinger for landskapstilpasning. Breddeutvidelsen for den nye traseen er 4,7 meter og dette må ansees som kun marginalt i denne sammenhengen.

For påhugg ved Farrisvannet vil Jernbaneverket samarbeide tett med Statens vegvesen og vi vil utarbeide illustrasjoner som vil ha med begge etaters løsning for dette punktet. Ved Hallevannet er banen allerede utarbeidet med dobbeltspor ved at det er planlagt et kryssingsspor i det vedtatte enkeltsporet, her vil ikke planen gi vesentlig nye virkninger på landskapet.

For parsellen Telemark grense – Porsgrunn må dagsonene detaljeres på nytt og det vil utarbeides nye illustrasjoner.

Naturmiljø, jord og- skogressurser

Vi vil foreta ny verdiklassifisering av de arealer som kommer i tillegg til allerede regulert areal. Dette vil spesielt gjelde for parsellen Vestfold grense-Porsgrunn, der det må reguleres inn areal for rømningsveger og eventuelt nye deponier. Det er bla kommet lovendring innen Vannforvaltningsforskriften og Naturmangfoldsloven etter reguleringsplanvedtaket i 2002 i Porsgrunn kommune, som kan gi innvirkning på planutformingen.

Konsekvenser i anleggsperioden

I det forestående arbeidet vil miljøoppfølgingsprogrammet for anleggsfasen bearbeides og detaljeres videre. Spesielt vil vi arbeide videre med program for overvåkning av vassdrag med nedbørsfelt innenfor anleggsområdet. Et viktig tema vil være virkninger av massetransport i forhold til støy, vibrasjon og trafiksikkerhet..

Risiko og sårbarhetsanalyse

I forbindelse med reguleringsplanen for Farriseidet-Telemark grense ble det sett på risiko for store alvorlige hendelser. Dette arbeidet vil bli samlet i en Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) og videreført for også å gjelde reguleringsplanen for Telemark grense- Porsgrunn.

Framdrift

For å unngå utsatt byggestart på parsellen er det viktig å få gjennomført en rask og ryddig planprosess som samtidig sikrer god kvalitet. Følgende framdrift er foreslått for prosjektet:

Aktivitet	Dato
Planoppstart	18.12.2009
Varslingsperiode (6 uker)	18.12.09 - 05.02.2010
Infomøte	Larvik 21.01.10 og Porsgrunn 25.01.10
Offentlig ettersyn (6 uker)	16.04. - 28.05.10
Infomøte	Begge kommuner mai 2010
2.gangs behandling i planutvalget	Juni 2010
Planvedtak kommunestyre	Juni/juli 2010
Planlagt byggestart	Januar 2011

Kontaktpersoner

Funksjon	Navn	Telefon	Epost
Prosjektleder JBV	Lars Tangerås	91 67 57 35	lat@jbv.no
Prosjekteringsleder JBV	Morten Klokkersveen	41 61 06 40	klomor@jbv.no
Oppdragsleder konsulent Larvik	Roar Paulsen	93 22 20 39	roar.paulsen@reinertsen.no
Oppdragsleder konsulent Porsgrunn	John-Steinar Baadstø	95 12 44 80	Jon-Steinar.Baadsto@sweco.no
Kontakt Larvik kommune	Tore Stafne	33 17 18 51	tore.stafne@larvik.kommune.no
Kontakt Porsgrunn kommune	John Lium	35 54 74 21	john.lium@porsgrunn.kommune.no