

Jernbanens regionale betydning



NTP-konferanse 4. mai 2023

- Jørgen Johansen, Larvik kommune

HOLUBAK: Best før-datoen på den analoge postkassen er ennå ikke utløpt.

ILLUSTRASJONSFOTO: SCANPIX

kasseansvarlig seg på den digitale trenden allerede i starten

ikke fryktelig.

Jernbanen er i rute

Jernbanestrekningen mellom Porsgrunn og Larvik ble bygget i 1892. Nå har endelig regjeringen bevilget masse penger for å få bygget om denne traseen.

— Vi starter byggingen av jernbanestrekningen i 2012, og bevilger 100 millioner kroner. Byggestart vil bli på høsten neste år, sier samferdselsminister Magnhild Meltveit

Kleppa (Sp) til NRK.

Alle småbarn i Grenland og Vestfold kan dermed glede seg til å kjøre tog når de blir gamle. Med en beregnet kostnad på 6,1 milliarder kroner vil strekningen stå ferdig i 2073 om klattebevilgningspolitikken står seg.

Vel å merke hvis det bevilges penger også utenom valgår.

**GØY MED
TOG:** Magnhild
Meltveit-Kleppa
ordner opp.

FOTO: SCANPIX



DELIVERY

We strive for project completion within 8 weeks. Our well-established networks, focus and individual follow-up ensure we deliver as promised.

TIPS OSS
BAKSIDEN@FINANSVISEN.NO

NorgesInvestor



Investering i jernbane virker!

Østlands-Posten

TIRSDAG

25. september 2018

Nr 221 • Årgang 127 • Uke 39

Løssalg kr. 30,00



JUBLET: Rune Høiseeth sa det var en stor dag da det nye dobbeltsporet ble tatt i bruk natt til mandag.

Tredobling på Vestfoldbanen

På få år har antall passasjerer på InterCity-togene på Vestfoldbanen og Drammenbanen (Skien-Drammen-Oslo) blitt nær tredoblet. Økningen fra Drammen, Asker og Sandvika inn til Oslo er stor, men i takt med at Vestfoldbanen bygges ut og moderne dobbeltspor tas i bruk, øker passasjer tilstrømmingen også i Vestfold og Telemark.

FOTO: BJØRN-TORE SANDBREKKENE

Historisk togtur på 12 minutter

JOMFRUTUREN: Klokken 04.15 mandag var Larvik-ordfører Rune Høiseeth klar til å gå om bord i toget som skulle ta selegre gjester på den første turen med nye dobbeltspor mellom Porsgrunn og Larvik. I underkant av 12 minutter senere stanset toget på Larvik stasjon. - En stor dag! sa Rune Høiseeth. **SIDE 2 OG 3**



TTAKTIVT: Etter at det nye dobbeltsporet Farriseidet-Porsgrunn åpnet for trafikk 24. september, har responsen har vært enorm.

ARKIVFOTO: BJØRN-TORE SANDBREKKENE

Nytt dobbeltspor ga fantastisk passasjervekst

Passasjerene strømmer til toget etter åpningen av nytt dobbeltspor mellom Larvik og Porsgrunn.

SIGRID RINGM
sigrid.ringnes@

Etter åpning
ret Farr
Vestfold
fikk 2
respons.

NSBs trafikksjef
oktober 2018 - februar 2019
ser en gjennomsnittlig to-
økning på 55 prosent eller
16.000 passasjerer i måneden
på strekningen Skien/Pors-
grunn-Larvik. Til sammenlik-
ning er passasjerveksten for
rute R11 Skien-Eidsvoll, 4,8
prosent, skriver Bane NOR i en
pressemelding.

Fungerende prosjektdirek-

tør i Utbygging Vestfoldbanen
i Bane NOR, Lars André Tan-
gerås, var prosjektsjef for ut-
byggingsprosjektet Farrisei-
det-Porsgrunn. Han synes det
er veldig gøy å se at responsen
har vært så enorm etter åp-

Gull for Grenland

Strekningen mellom Grenlandsbyene (Skien og Porsgrunn) og Vestfoldbyen (Larvik) har vært et ledd i denne pågående utviklingen. Den nye fylkeskommunen Vestfold og Telemark har fått en ny livsnerve som knytter de to tidligere fylkeskommunene tett sammen.

nye
kupert
fordrende ar-
net den nye bane-
tid, kost og kvalitet og u-
vorlige ulykker, og det er v-
veldig stolte av, sier Tangerås i
pressemeldingen.

De reisende på strekningen
fikk en topp moderne og høy-
teknologisk bane som erstattet
den gamle nedslitte banen fra
1882.

Reisetiden mellom Pors-
grunn og Larvik ble redusert
fra 34 minutter til 12 minutter,
mens strekningen Skien til
Oslo ble redusert med 27 mi-
nutter.

De gode passasjertallene har
bidratt til at Jernbanedirekto-
rat har sagt ja til å utvide ru-
tet. Dermed blir det
ettra avgang fra
på morgne-
og fra
elden.
ere tog-
k i løpet



Larvik Havn KF

21 Apr · 🌐

Endelig er toget på plass i sin fulle lengde på terminalen her i Larvik, nå skal både tømmer og flis lastes. Hittil har det kun blitt lastet flis. Ukentlig vil toget på 540 meter, ankomme Larvik for å laste 13 vogner med flis fra Bergene Holm og 16 vogner med tømmer fra Fritzøe Skoger. Fulllastet går toget videre til [Norske Skog Saugbrugs AS](#) fabrikk i Halden, hvor produktene brukes inn i deres magasinpapirproduksjon. Varene ender opp som kulørt ukenresse.

Med dette forsvinner nå 2 000 lastebiler fra veiene mellom Larvik og Halden i året.

Operasjonen på terminalen utføres av [JAS Worldwide](#) og Erik Larm AS.

👤 Olav Nordheim and 122 others

8 comments



Like



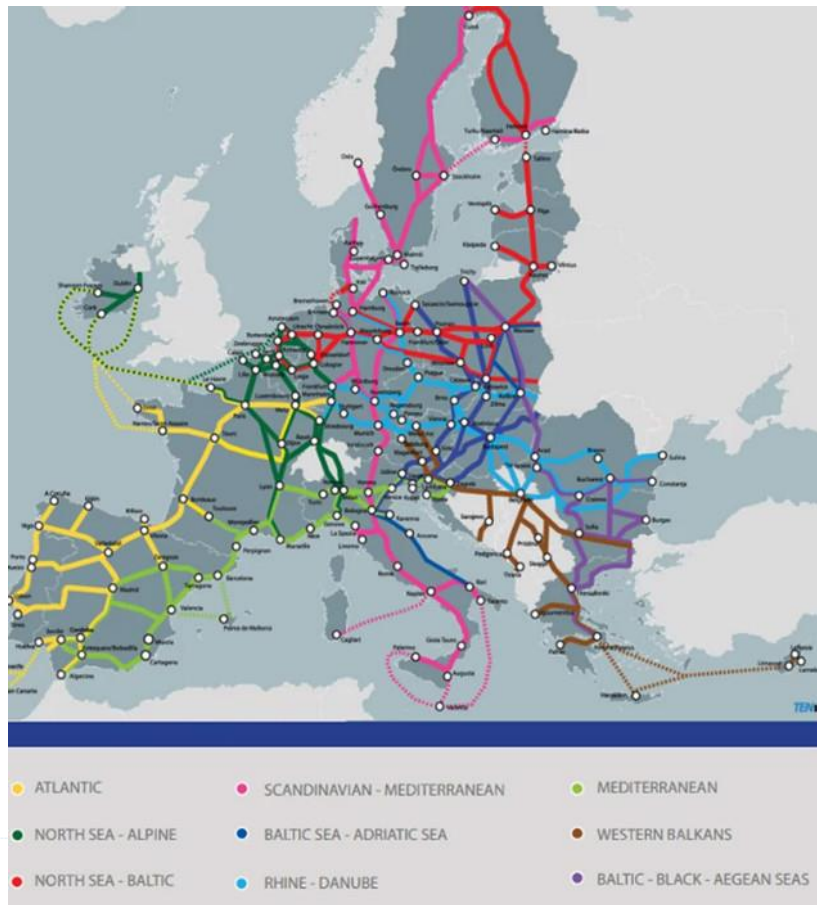
Comment



Share



Det grønne skiftet i praksis





Those were the days...

KVU 2012:

«InterCity-korridorene skal ha et miljøvennlig transportsystem av høy kvalitet som knytter bo- og arbeidsmarkedsområdene godt sammen.»

Absolutte krav om økt kapasitet og pålitelighet for person- og godstransport på bane på IC strekningene

Effektmål for hver strekning, med krav avledet av målene:

- Pålitelig togtilbud
- Kort reisetid
- Høy kapasitet og frekvens: Kapasitet og frekvens til å dekke fremtidig etterspørsel etter personreiser og godstransport

Krav avledet av ytterligere behov knyttet til miljøvennlighet, regionvekst og by- og tettstedsutvikling, trafikkulykker og arealinngrep.

I 2023:

«Det er definert mål om antall avganger for InterCity-togene, ikke for fremføringstid og pålitelighet eller mål for andre togprodukter.»

(Tiltaksanalyse NTP 2025-2036 – Tilbudsbaserte effektpakker for InterCity strekningene)



Dette er Hareides nye jernbaneplan: 75 prosent måloppnåelse for halve prisen



Fra 2017 til 2020 økte prisen for et prosjekt på Østfoldbanen fra 12 milliarder kroner til omtrent 20 milliarder kroner. Det beste ut av dette, sier Knut-Arild Hareide. Foto: Lise Åserud

Av Torgeir Snillsberg

Forslaget til Nasjonal Transportplan (NTP) for 2022–2026 påske. Ifølge samferdselsministeren vil det være «et godt tilbud for jernbaneentusiaster».



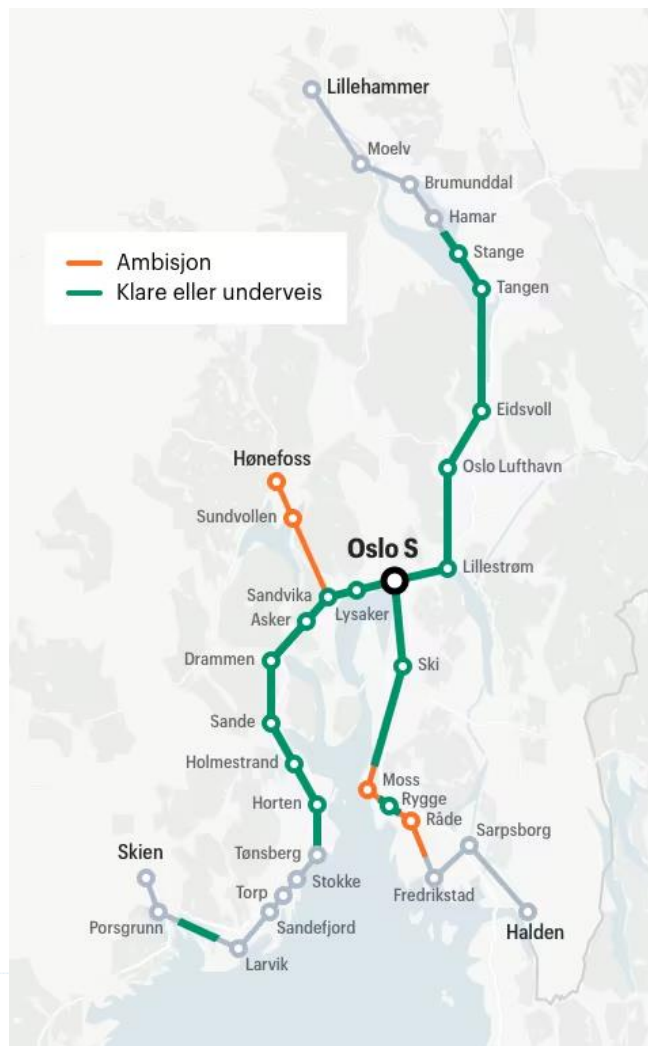
**JERNBANEDIREKTØREN DEMPER
FORVENTNINGENE TIL NY NASJONAL
TRANSPORTPLAN**

**...effektpakke...
...kostnadsoptimalisering...**



Ytre InterCity

- Et bærekraftig, konkurransedyktig transportalternativ for personer og gods som binder regioner sammen?
- eller en flaskehals for videre utvikling?



Jernbanen kan også være til hinder for utvikling



Déjà vu?

ØSTLANDS-POSTEN lørdag 25. februar 1995

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 kortere 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 forspeilet.

Dermed er det en overhengende fare for at oppgraderingen av Vestfoldbanen gjennom vårt distrikt skir ut i en udefinit 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 skulle få, satsingspakken vi så for 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 uto for at Vestfoldbanen skal søke aktert 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 ønsker. Styringsgruppen 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 styringsgruppen. Da vil denne saken bli drøftet, 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 bo» 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 deler ut investeringsmidler, så går pengene videre til andre som har planene klare, er budskapet.

Christer Lundquist



Oppsummert:

- Investering i jernbane virker!
- Jernbanen har stor påvirkning på regional utvikling
 - Både positivt, men også negativt
 - Samfunnseffekten er større enn det som fremkommer i de samfunnsøkonomiske analysene
 - folk og næringsliv etterlyser i økende grad bærekraftige løsninger
- Er manglende evne til langsiktighet fra Statens side er i ferd med å låse fremtidige utviklingsmuligheter?
 - Blir ytre InterCity en flaskehals?
- Og helt til slutt.. Beklager....

