

Høyhastighet i planene

En ny og moderne Vestfoldbane

Store deler av dagens Vestfoldbane ligger i samme trasé og med tilnærmet samme kurvatur som da den ble åpnet i 1881.

Jevn trafikkøkning har ført til større press på banen, og reisetiden er faktisk lengre i dag enn i 1973.

Når Vestfoldbanen er ferdig modernisert, kan reisetiden mellom Tønsberg og Oslo bli redusert til én time, mens reisetiden mellom Skien og Oslo kan **reduseres** med én time.

Økt kapasitet

En moderne jernbane gir økt kapasitet, noe som fører til smidigere trafikkavvikling og dermed mer punktlig tog. På en dobbeltsporet jernbane kan det kjøre minst fem ganger så mange tog som på en enkeltsporet.

Dermed blir det rom for langt flere avganger på Vestfoldbanen i fremtiden.

All erfaring viser at når antall avganger økes og reisetiden reduseres, øker trafikken på jernbanen. Dermed vil færre bruke bil, som igjen vil lette presset på veinettet og redusere antall trafikkulykker. Ikke minst vil miljøet tjene på at flere benytter seg av kollektiv transport.

Samfunnsgevinst

En moderne jernbane gjennom Vestfold vil ikke bare styrke toget som transportløsning til og fra Oslo, men også mellom vestfoldbyene. I tillegg vil den være viktig for å knytte sammen bo- og arbeidsmarkedsregionene i Vestfold og Grenland.

Nytt dobbeltspor gir:

- Redusert reisetid - økt komfort.
- Flere tog – bedre tilbud for de reisende.
- Bedre punktlighet - økt sikkerhet.
- Færre trafikkulykker - bedre miljø.
- Tilbringertjeneste til Sandefjord Lufthavn Torp for hele regionen.
- Vestfold og Grenland knyttes nærmere sammen.

Strekningsvis utbygging

Arbeidet med å få en ny og raskere Vestfoldbane fra Drammen til Porsgrunn har pågått siden tidlig på 90-tallet. I dag har vi 17,5 kilometer dobbeltspor fra Kobbervikdalen utenfor Drammen til Holm sør for Sande.

I tillegg startet Jernbaneverket byggingen av nytt dobbeltspor fra Barkåker til Tønsberg i mars 2009. Den 7,8 km lange banen er planlagt ferdig høsten 2011 og vil koste omlag 1,4 milliarder kroner.

Andre planlagte prosjekter med byggestart før 2015 (forutsatt bevilgninger fra Stortinget).

Lengst sør i Vestfold er Jernbaneverket i full gang med planleggingen av nytt dobbeltspor mellom Farriseidet i Larvik og Porsgrunn. Den nye traseen er 23 km lang og vil redusere reisetiden mellom Larvik og Porsgrunn fra 36 til 12 minutter. Planlagt byggestart er i 2011.



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
e-post: holmnykirke@jbnv.no

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

Utgitt av Jernbaneverket Utbygging
Desember 2009

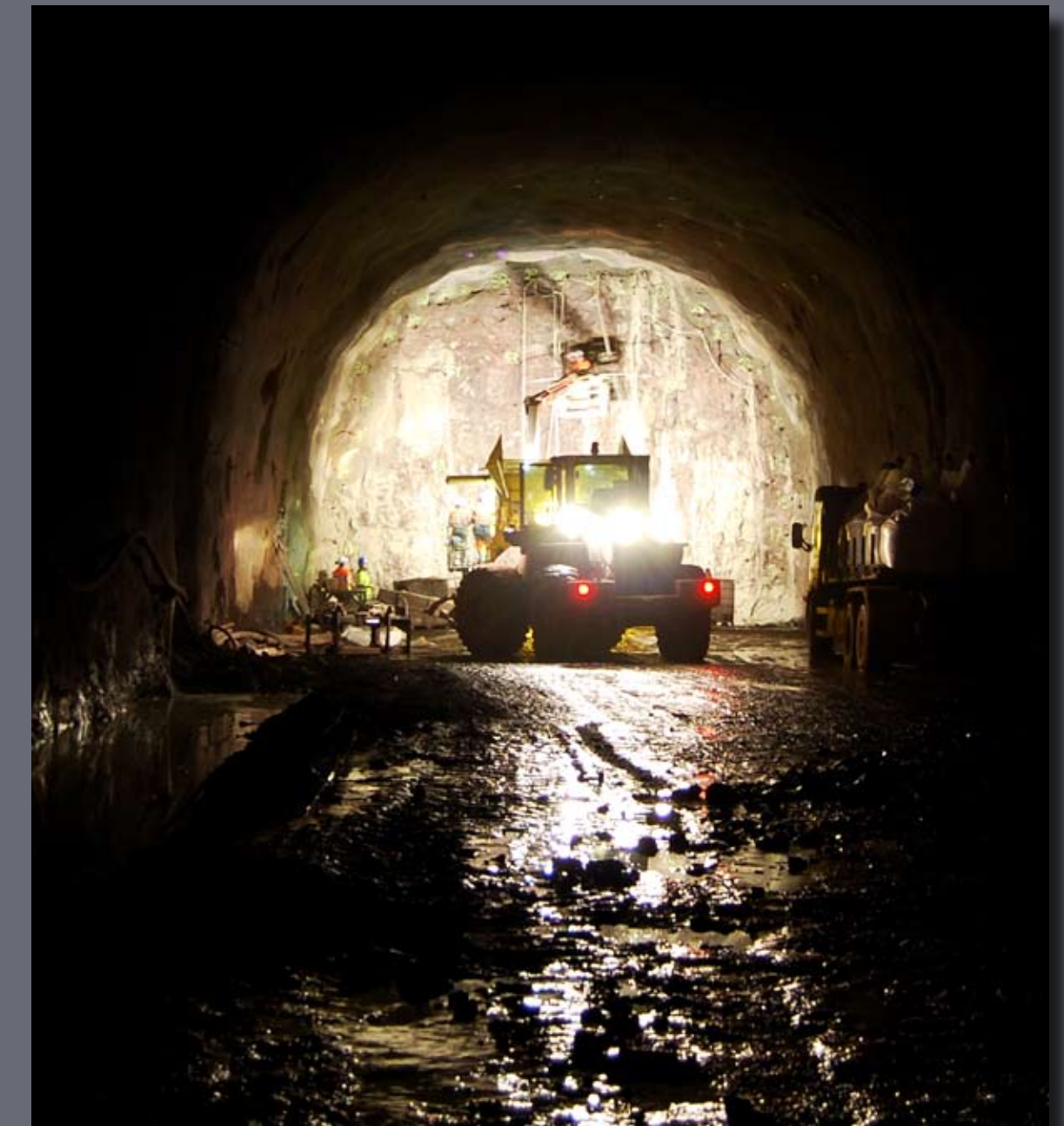
Opplag: 500
ISBN: 978-82-7281-209-5

Foto og illustrasjoner:
Kristiansen & Bernhardt AS
Trine K. Bratlie Evensen
Freddy Samson Fagerheim
Øystein Grue

Flyfoto: Jarle Foss.

Modernisering av Vestfoldbanen

Nytt dobbeltspor Holm - Nykirke



Modernisering av Vestfoldbanen

Vi bygger for fremtiden

Holm - Nykirke i sin helhet

Holm - Nykirke

- Lengde 14,1 km
- 12,3 km i tunnel
- 26 planoverganger nedlagt
- Økt kapasitet
- Reisetid reduseres med 5 min
- Anleggsstart mars 2010
- Planlagt ferdig sommeren 2015
- Kostnad ca. 4,3 mrd. i 2008- kroner.

Situasjonen i dag

Den eksisterende jernbanen mellom Holm og Nykirke er 15,1 kilometer lang. Banen er gammel og har mange krappe svinger, noe som gjør at hastigheten ikke tilfredsstillende verken dagens eller fremtidens hastighetskrav.

En ny og moderne dobbeltsporet jernbane gir økt kapasitet samtidig som reisetiden mellom Tønsberg og Oslo reduseres med fem minutter. Strekingen får gevinst i form av reduserte vedlikeholdskostnader knyttet til fjellskjæringer og dårlige grunnforhold.

I tillegg vil 26 planoverganger bli fjernet og i Holmestrand by vil arealer bli frigjort for byutvikling når banen og stasjonen flyttes inn i fjellet.

Nytt dobbeltspor med høyhastighetsstandard

Reguleringsplanarbeidet har pågått siden 2007 og i løpet av våren 2009 ble planen vedtatt i de berørte kommunene.

I Holmestrand var det planlagt med en dagsone langs Holmestrandfjellet, hvor nye Holmestrand stasjon skulle ligge. Denne løsningen begrenset hastigheten til 130 km/t over stasjonsområdet, og ble tidligere godkjent ut i fra at det da var planlagt at alle tog skulle stoppe på Holmestrand stasjon.

De siste årene har økt fokus på høyhastighet samt behov for ulike stoppmønster for togene, ført til at Samferdselsdepartementet **gjennom NTP 2010-2019** ba Jernbaneverket om å se på ulike løsninger for Holmestrand stasjon, for å oppnå økt hastighetsstandard gjennom stasjonen.

Løsningen ble å rette ut linja ved å flytte stasjonen inn i fjellet, for å få en kurvatur som er tilpasset hastigheter på 250 km/t gjennom Holmestrand.

Ny regulering

Endret trase medførte en mindre reguleringsendring på Holm i Sande, mens det i Holmestrand sentrum måtte lages en helt ny reguleringsplan.

Omreguleringen ble gjennomført parallelt med utarbeidelse av byggeplan, for å nå planlagt byggestart for første grunntreprise som er i mars 2010.

Den nye reguleringsplanen for Holmestrand ble godkjent i Holmestrand kommune 4. november 2009.



Ny fjellstasjon i Holmestrand

Løsningen med stasjon i fjell og gjennomkjøringsspor for høyhastighet er en løsning som er fremtidsrettet og tilpasset høyhastighetsstandard med 250 km/t.

Med to gjennomkjøringsspor dimensjonert for 250 km/t i midten og to avviksspor til plattform for av- og påstigning på hver side, blir det en løsning som både er tilpasset høyhastighet og Intercity trafikk.

Selve stasjonshallen inne i fjellet vil ha 250 meter lange plattformer på begge sider. Med en total bredde på 35 meter blir dette en romslig fjellhall. Tilkomstområdet vil bli lyst og vennlig for gjøre reiseopplevelsen så god som mulig, også for dem som måtte være engstelige for å gå inn i rom i fjellet.



Dagens stasjonsområde

Deler av området der dagens stasjon ligger frigjøres, samtidig planlegges det en kollektivterminal for Holmestrand i tilknytning til den nye stasjonen.

Det blir et kollektivt knutepunkt med buss, taxi og tog og det vil bli en egen inngang fra terminalen til stasjonen inne i fjellet.



Riggområder

Entreprenørene og Jernbaneverket kommer til å sette opp midlertidige brakkerigger på områdene hvor det blir anleggsdrift. Dette vil gjelde Holm, Sjøskogen, Holmestrand stasjon, Peter Pan og Helland.

Entreprenøren vil også ha verkstedtelt til vedlikehold og reparasjonsarbeid av maskinene.

Ved noen av anleggsområdene blir det laget ny tilkomstvei, som her på Sjøskogen.



Rømnings tunneler

Det skal lages en rekke rømnings tunneler fra hovedtunnelen på hele strekingen (hver 1000 meter).

De blir bygget på samme måte som jernbanetunnelen, men med unntak av at de blir drevet innenfra og ut.

På den måten blir påvirkningstiden på de ytre omgivelsene så kort som mulig.