

# Berettiget kritikk av JBV



Kommentar

**DAG N. KRISTOFFERSEN**  
fylkestingskandidat for  
Venstre

## SAMFERDSEL

**TØNSBERGS BLAD** omtalte i avisen torsdag 27. august Jernbaneverkets (JBV) nye strategidokument for utbygging av Intercity-nettet på Østlandet. Dokumentet er meget interessant fordi det åpenbart vil ha betydning for den videre planlegging og utvikling av blant annet Vestfoldbanen, herunder føringer for utbygging og valg av traséløsninger. Det er



**LAVERE KOSTNADER:** Både strategidokumentet og brevet fra Samferdselsdepartementet gir Jernbaneverket beskjed om å finne rimeligere løsninger. **FOTO: ANNE CHARLOTTE SCHJØLL**

påfallende at Jernbaneverket i et leserinnlegg i Gjengangeren torsdag 27. august og gjennom andre kanaler forsøker å redusere dokumentets viktighet og relevans.

**DET AVGJØRENDE** i denne saken er ikke hvorvidt mediene og ledende fylkespolitikere som Arve Høiberg (Ap) og Kåre Pettersen (V) har formidlet og oppfattet alle detaljer helt presist, på Jernbaneverkets språk. Oppdagelsen av Jernbaneverkets strategidokument, som er offentlig siden det ble utarbeidet i 2014, har to helt vesentlige sider:

**FOR DET** første er det bemerkelsesverdig at ledende politikere og vi som deltakere i pågående jernbaneprosesser ikke er blitt informert om Jernbaneverkets strategidokument, som er direkte knyttet til både nasjonal transportplan og statsbudsjettet. Jernbaneverket har ingen formell informasjonsplikt overfor lokal- og fylkespolitikere i Vestfold i

den aktuelle saken, men en så grunnleggende mangel på informasjon er under enhver omstendighet alvorlig.

Det er ikke Jernbaneverket som avgjør om informasjonen til folkevalgte er tilfredsstillende. Informasjonsplikten er grunnlovsfestet og bør være en norm også for underliggende etater, spesielt i saker med høyt konfliktnivå.

**DET ER** merkelig at JBV ikke har sørget for nødvendig og begripelig informasjon om dokumentet i sine to tidligere informasjonsrunder om prosjektet Nykirke - Barkåker. For alle parter skyld må JBV nå klargjøre situasjonen og forsikre seg om at den blir riktig forstått - dvs. hva som nå er gjeldende bestilling til JBV og bestillingens rammer, herunder føringer som kan påvirke endelige budsjettammer. Det er også bemerkelsesverdig at strategidokumentet er utarbeidet på samme tid som forslag til planprogram

for dobbeltspor Nykirke - Barkåker, uten at det ble nevnt i høringsdokumentet.

**FOR DET** andre er det åpenbart at strategidokumentets innhold og føringer potensielt kan slå rett inn i den pågående utredningen



av nye dobbeltspor Nykirke - Barkåker og Tønsberg - Larvik. Både strategidokumentet og brev fra Samferdselsdepartementet høsten 2014 gir klar beskjed til JBV om å finne enklere og rimeligere løsninger

for Intercity-utbyggingen fordi budsjettsituasjonen er presset. Kort sagt tvinger økonomisk ramme seg fram som en enda viktigere faktor i vurderingen av korridorvalget. I så måte det et underlig paradoks at JBV utreder de dyreste løsninger som er å finne, for eksempel lange bruer gjennom Horten. For ordens skyld: Utredningen av de aktuelle alternativene er et politisk ansvar, forankret i planprogrammet.

**LIKEVEL ER** det all grunn til å merke seg at den politiske ledelsen i Samferdselsdepartementet, altså regjeringen, bestiller rimeligst mulig jernbaneløsninger. Samtidig går regjeringspartiene i Horten, altså Høyre og Frp, i bresjen for den etter alt å dømme dyrest mulige jernbanekorridoren gjennom Horten kommune. Jeg ser fram til at vi kan få kostnadsoverslag på bordet for linjen via Bakkenteigen. For situasjonen er nettopp den at Vestfolds kommuner ikke kan velge de dyreste løsningene for nye

dobbeltspor gjennom fylket.

**PÅ MØTET** i Plattform Vestfold 26. august understreket prosjektlederen forbilledlig at vi ikke kan velge fra øverste hylle.

Dyre løsninger på en jernbaneparsell betyr rimeligere og dårligere løsning på en annen parsell- også i Vestfold. Det er derfor på høy tid politikere i Vestfold- på alle nivåer og i alle partier- tar inn over seg at jernbaneutbyggingen i Vestfold er et felles prosjekt med en stram budsjettamme.

**JEG SER** fram til at Jernbaneverket i den videre prosessen i Vestfold i enda sterkere grad understreker at nye dobbeltspor må bygges på en nøktern måte- i samsvar med regjeringens føringer. Stortingets bestilling for Vestfoldbanen er entydig: Dobbeltspor til Tønsberg innen 2024 og halvtimesavganger. Vi har verken tid eller råd til «svingbrua» via Bakkenteigen som Jernbaneverket skal levere på Stortingets bestilling.