

Høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen, KVV InterCity og etatenes forslag til Nasjonal transportplan.

Sammendrag:

KVV InterCity

- Utbyggingen på Vestfoldbanen er første trinn i en høyhastighetsinnsats på Sørvestbanen fra Oslo til Stavanger
- Påbegynte parseller må bygges ut i henhold til vedtatte planer
- Dobbeltspor på parsellen Larvik til Porsgrunn muliggjør sammenkobling med Sørlandsbanen
- Stasjonsstruktur i Vestfold er først og fremst vestfoldanliggende så lenge den totale reisetiden til Porsgrunn ikke vesentlig forlenges og utbyggingen utsettes
- Fastsett dato for når dobbeltspor på Vestfoldbanen skal være ferdig

Høyhastighetsutredningen

- Jernbaneforum Sør støtter hovedkonklusjonene fra høyhastighetsutredningen
- Strekningen Oslo - Stavanger langs kysten må bygges først
- Utbyggingsrekkefølge:
 1. Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - med hastighet 250 km/t
 2. Porsgrunn - Brokelandheia - med hastighet 250 eller 330 km/t
 3. Brokelandsheia - Kristiansand med hastighet 250 eller 330 km/t
 4. Egersund - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t og Sandnes - Egersund - med hastighet 250 km/t

Etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

- Jernbaneforum Sør mener at det må planlegges og investeres i sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) i kommende NTP periode slik at denne strekningen står ferdig samtidig som Vestfoldbanen ferdigstilles med dobbeltspor.
- Grenlandsbanen muliggjør InterCity trafikk helt til Kristiansand
- Nødvendige tiltak må gjøres for å legge til rette for ønsket overføring av gods fra vei til bane

Finansiering og organisering

- Forutsigbar finansiering er en forutsetning for en rask realisering av Sørvestbanen
- Jernbaneforum Sør er åpne for å etablere eget utbyggingselskap for Sørvestbanen

Miljø og klimaregnskap

- Økt andel persontrafikk på tog og gods fra vei til bane er en god og riktig miljøpolitikk

Kollektivtrafikkens fremtid

- Sørvestbanen vil være kjernen i landsdelens kollektivtrafikk

Oppsummering

- Sørvestbanen må få en helhetlig finansiering og stå ferdig i 2030
- Sørvestbanen åpner for både høyhastighetstrafikk og InterCity-trafikk til og fra Kristiansand
- Pilotprosjektet for god knutepunktutvikling må startes
- Etterbruken av Sørlandsbanen må utredes

Innledning

Jernbaneforum Sør har i over 20 år arbeidet for en modernisering av jernbanen mellom Oslo og Stavanger. Det viktigste prosjektet har vært og er, sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. En ny bane mellom Porsgrunn og Brokelandsheia vil redusere reisetid med over en time og knytte sammen Agderbyen, Grenland og Vestfoldbyen til ett felles bo- og arbeidsmarked. Denne banen vil også øke fremkommelighet og sikre alternative kjøreveier via nåværende Sørlandsbane ved uforutsette stopp.

I år passerte vi 5 millioner innbyggere i Norge. Om ca. 15 år blir vi 6 millioner innbyggere. Alle prognoser viser at den vesentlige delen av denne veksten vil komme langs kysten fra Stavanger til Oslo og i det sentrale østlandsområdet. Hvordan vi legger til rette for en effektiv og miljømessig forsvarlig samferdselsutvikling, vil være vesentlig for utviklingen av bo- og arbeidsmarkedet i denne regionen. Et effektivt transportsystem vil kunne avlaste ukontrollert press i Oslo-området og legge til rette for spredt regional vekst i landsdelen.

Jernbaneforum Sør er opptatt av regional utvikling, og mener at en moderne dobbeltsporet jernbanen utgjør kjernen i fremtidens transportsystem. Skal vi lykkes med dette, kreves det ekstraordinær innsats i kommende NTP-periode gjennom raskere planlegging, mer effektiv organisering og forutsigbar finansiering.

KVU InterCity

Utbyggingen av InterCity-området vil binde sammen byene på Østlandet og gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe i regionen. Utredningen har følgende hovedpunkter:

- Beregnet kostnad på 130 milliarder inkluderer gjenstående kostnader på øvrige prosjekt som allerede er igangsatt eller planlagt.
- 230 kilometer ny jernbane for InterCity-tog, høyhastighetstog og godstog er utredet

- For det meste 250 km/t som dimensjonerende hastighet
- Mulighet for fire Intercity-tog i timen i hver retning
- Byutvikling og fortetting av arbeidsplasser, boliger og servicetilbud er svært viktig for å bygge opp om satsingen
- Klimanøytralt etter 5 år for Østfoldbanen, 6 år for Dovrebanen til Lillehammer og 8 år for Vestfoldbanen
- Reduksjon i CO₂-utslipp på 45000 tonn pr år
- Kan gjennomføres på 10 år (planlegging og prosjektering på 5 år og bygging på 5 år)
- Sannsynligvis optimalt å gjennomføre på 13 år
- Avklart sluttdato og forutsigbar finansiering er avgjørende for rask gjennomføring
- Planlegging etter plan- og bygningsloven er lagt til grunn

Jernbaneforum Sør er spesielt oppatt av utbyggingen på Vestfoldbanen siden denne banen er første trinn i en høyhastighetsstrategi på Sørvestbanen fra Oslo til Stavanger.

3 parseller gjenstår før hele Vestfoldbanen får dobbeltspor: Drammen - Kobbervik, Nykirke - Barkåker og Tønsberg - Larvik. Vi forutsetter at påbegynte parseller blir bygget ut i henhold til vedtatte planer.

Dobbeltspor på parsellen Larvik til Porsgrunn muliggjør sammenkobling med Sørlandsbanen ved å bygge en ny parsell mellom Porsgrunn og Brokelandsheia. KVVU for Vestfoldbanen har med avgreiningen til denne fremtidige parsellen med kryssing av elva nord for Porsgrunn stasjon.

Reisetider på Vestfoldbanen vil bli vesentlig forbedret og antall reisende er forventet å øke til 9,5 millioner pr. år. Reisetidene for InterCity tog er beregnet til 1 time til Tønsberg og 1:36 til Porsgrunn. Til sammenligning vil et høyhastighetstog i samme trasé, bruke 1:16 til Porsgrunn med stopp i Drammen, Tønsberg og Torp.

Jernbaneforum Sør ser stoppmønster og stasjonsplassering først og fremst som et anliggende for Vestfoldsamfunnet så lenge den totale reisetiden til Porsgrunn ikke vesentlig forlenges og utbyggingen utsettes.

Vi mener at en fastsatt dato for når dobbeltspor på Vestfoldbanen skal være ferdig, vil være nødvendig for å sikre god progresjon i planlegging, finansiering og bygging.

Høyhastighetsutredningen

Hovedkonklusjonene fra utredningen er:

- Det er fullt mulig å bygge ut og drifte høyhastighetsbaner i Norge
- Det er et stort endepunkt- og underveismarked
- Utbyggingskostnadene er betydelige for alle alternativer og varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Bedriftsøkonomien er positiv for de fleste strekningene hvis kostnader forbundet med investeringer holdes utenfor
- Redusert utslipp av CO₂ etter at banene er satt i drift. Antall år før man oppnår CO₂-utslippsbalanse varierer i stor grad med tunnelandelen på de forskjellige strekningene
- Høyhastighetsbaner kan bygges ut i forlengelsen av Inter-city (IC) nettet i Østlandsområdet.
- Dobbeltspor fra Oslo til Lillehammer, Skien og Halden kan være første skritt i en høyhastighetsutbygging.

- Det er ingen konflikter mellom utbygging av IC nettet med en hastighet 250 km/t, og en eventuell videre utbygging med 330 km/t.
- Samfunnsøkonomien er negativ for alle strekningene

Det er et stort potensial for høyhastighetsbaner mellom de store byene i Sør-Norge i forhold til befolkningsmengde. Utredningen har vist at 30-40 % av trafikken på strekningene er såkalt underveistrafikk, d.v.s. passasjerer som går av og på stasjoner mellom endepunktene. En eventuell realisering av høyhastighetsbaner vil forkorte reisetiden for befolkningen i regioner og distrikter mellom de store byene i en betydelig grad. Ved en eventuell realisering av høyhastighetsbaner i Norge bør disse framføres slik at de vil betjene befolkningen underveis mellom de store byene.

En vil da kunne oppnå følgende effekter:

- Kombinere IC trafikk og høyhastighetsfjerntog- gi regionene og distriktene mellom de store byene et bedre reisetilbud
- Legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i regioner og distrikter
- Redusere presset på de store byene

Den strekningen som vil få flest antall passasjerer, er **Oslo - Kristiansand - Stavanger** med 5,0 - 5,5 mill. reisende pr år. Strekningen Oslo-Stavanger er beregnet å få ca 1 mill. flere passasjerer pr år enn noen av de andre strekningene.

Høyhastighetsutredningen forutsetter at IC-nettet blir bygget ut først. Hvis høyhastighetsbaner skal bygges i Norge, foreslås strekningen Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - Kristiansand - Egersund - Stavanger som en interessant strekning å realisere først. Fjerntogtrafikk til Kristiansand, Stavanger og byer, regioner og distrikter i mellom kan kombineres med IC-trafikk på strekningen Porsgrunn - Drammen - Oslo og strekningen Stavanger - Sandnes - Egersund.

Et slikt prosjekt bør realiseres i en rekkefølge der parseller/strekninger som gir størst nytte, blir bygget først. Etter høyhastighetsprosjektets oppfatning vil dette være:

1. Drammen - Tønsberg - Porsgrunn - med hastighet 250 km/t
2. Sandnes - Egersund - med hastighet 250 km/t
3. Porsgrunn - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t
4. Egersund - Kristiansand - med hastighet 250 eller 330 km/t

For de reisende vil dette bety at toget vil stoppe i Drammen, Tønsberg, Torp, Porsgrunn, Arendal, Kristiansand, Mandal, Egersund, Sandnes.

Reisetiden Oslo - Stavanger vil bli ca 3:20 - 3:30, hvis toget stopper på alle stasjonene, avhengig av hvilken hastighet som velges mellom Porsgrunn og Sandnes.

Jernbaneforum Sør slutter seg i all hovedsak til hovedkonklusjonene fra høyhastighetsutredningen og peker særlig på underveismarkedets betydning.

Når det gjelder forslaget til utbyggingsrekkefølge ønsker vi at parsellen Porsgrunn - Kristiansand deles i to og at parsellen Porsgrunn - Brokelandsheia (Grenlandsbanen) bygges ut parallelt med InterCity utbyggingen på Vestfoldbanen. Grenlandsbanen vil ha betydelig regional effekt og knytte sammen Agderbyen, Grenland og Vestfoldbyen og redusere reisetiden fra Stavanger og Agder med 1 time mot Oslo. Parsellen Sandnes- Egersund må ses i sammenheng med utbyggingen av Egersund - Kristiansand.

Vi ser også behov for en fornyet gjennomgang av samfunnsøkonomien i prosjektet, og ber om at dette gjøres slik at banens totale kapasitet på høyhastighet, InterCity og godstrafikk ses i sammenheng. Vårt syn er også at banen muliggjør InterCity-trafikk fra Oslo til Kristiansand og fra Stavanger til Kristiansand. I den forbindelse vises det til en egen mulighetsstudie for kystnær bane Brokelandsheia - Kristiansand - Egersund, utarbeidet av Agderfylkene og Rogaland fylkeskommune. Rapporten viser at det er behov for å se nærmere på trasevalg og stasjonsplassering for å treffe markedet bedre, blant annet gjennom Kristiansand.

Etatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023

Etatens forslag til NTP for jernbanesatsing i korridor 3 følger i hovedsak opp konklusjonene fra HHU og KVV InterCity. De økonomiske rammene som ligger til grunn for forslaget til NTP, vil derimot ikke muliggjøre en offensiv satsingen på Sørvestbanen for å møte befolkningsøkningen i landsdelen. Resultatet vil være økt biltrafikk og fortsatt lange reisetider.

Planrammen muliggjør bare ferdigstillelse av Holm - Nykirke og Farriseidet - Porsgrunn på Vestfoldbanen.

Planramme pluss 20 % gir i tillegg muligheter for utbygging av enten Drammen - Kobbervik eller Nykirke - Barkåker.

Planramme pluss 45 % gir i tillegg planleggingsmidler til Porsgrunn - Stavanger.

Jernbaneforum Sør tar for gitt at planramme pluss 45 % minst blir lagt til grunn i NTP. Dette muliggjør reisetid på en time fra Oslo - Tønsberg med to tog i timen fra 2026.

Vi forstår jernbanedirektørens behov for økte bevilgninger til vedlikehold av dagens baner, men økt vedlikehold kan på ingen måte dekke opp for det økte behovet som fremtidens befolkningsvekst skaper. NSB har i tillegg sagt at dersom ikke Sørvestbanen bygges ut raskt, vil passasjertrafikken på dagens Sørlandsbane forvitte.

Jernbaneforum Sør forventer at det investeres i sammenkoblingen av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen (Grenlandsbanen) i kommende NTP periode slik at denne står ferdig samtidig som Vestfoldbanen ferdigstilles med dobbeltspor. Det betyr at planarbeidet for Grenlandsbanen må starte nå.

Finansiering og organisering

En forutsigbar finansiering er avgjørende for at InterCity strekningen skal ferdigstilles på 10 år. Vi forventer også at løfter om ferdigstillelsesdato for InterCity-strekningene som er gitt av samferdselsministeren følges opp. Dette er vesentlige elementer i fornyingen av norsk jernbane og et godt utgangspunkt for raskere realisering.

Imidlertid må øvrige rammebetingelser for effektiv organisering legges til rette. Vi mener at regjeringen gjør klokt i å se til våre naboland på hvordan dette gjøres der, og hvilke erfaringer som kan hentes. Dagens ordning med 100 % finansiering overs statsbudsjettet og ingen anledning til låneopptak for Jernbaneverket, er ikke hensiktsmessig når store prosjekter som strekker seg over mange år, skal igangsettes. Vi tror også at forslagene fra jernbanedirektøren om egne utbyggingselskap for store prosjekter og utbyggingsavtaler med kommunene for å øke

samfunnsverdien av knutepunkt, er kloke. Jernbaneforum Sør ønsker å bidra i å tilrettelegge for dette slik at Sørvestbanen kan realiseres raskere.

Jernbaneforum Sør registrerer at alle planene som er lagt fram, er samfunnsøkonomisk ulønnsomme etter finansdepartementets beregningsmetode. Sørvestbanen vil i fremtiden gi muligheter for InterCity-trafikk, høyhastighetstrafikk og godstransport på samme bane. En beregning av samfunnsnytt for dette helhetlige tilbudet bør gjennomføres for å se om dette samlet viser positiv samfunnsøkonomi for InterCity strekningen i Vestfold/Telemark og høyhastighetsstrafikken langs kysten fra Porsgrunn til Stavanger. Godspotensialet på banen må også tas med i regnestykket.

For ytterligere å øke den samfunnsmessige lønnsomheten av Sørvestbanen bør kommunene og fylkeskommunene i samarbeid med staten (JBV) lage modeller for god knutepunktutvikling. Vi foreslår at det igangsettes pilotstudier på utvalgte knutepunkt langs banen.

Jernbaneforum Sør er bekymret for de høye kostnadene ved bygging av moderne jernbane i Norge, og mener det må settes inn ekstra innsats på å sikre god innkjøpskompetanse hos utbygger. Vi mener også at bedre organisering og fokus på større utbygginger, gjerne gjennom egne utbyggingselskaper, kan redusere kostnadsveksten.

Miljø og klimaregnskap

Jernbaneforum Sør er bekymret for de store forskjellene utredningene presenterer når det gjelder klimaregnskap. Det vil derfor være riktig å beregne dette på nytt for hele strekningen fra Oslo til Stavanger for et helhetlig tilbud på Sørvestbanen. Legges høyhastighetstrafikk, InterCitytrafikk til Kristiansand og godstransport til grunn for klimaregnskapet, tror vi at banen vil bli klimanøytral langt raskere enn det som presenteres i de separate utredningene.

Sørvestbanen er et positivt bidrag i Norges miljøsertifisering og vil være med å oppfylle EU-krav til miljøsertifisering.

Kollektivtrafikkens fremtid

For å få flere mennesker til å reise kollektivt må insentivene for å velge kollektivtransport være gode. I tillegg til felles billettsystem for buss og tog, må innholdet i reisen tilpasset de reisendes behov på en moderne måte. Det betyr elektroniske tjenester som muliggjør gode kommunikasjonsløsninger under reisen. Et variert tilbud av små og store arealer på toget må muliggjøre møter og arbeid underveis. Tilbyderne av kollektivtrafikk må oppfordres til å tenke nytt og være kreative for å øke andelen av kollektivreisende.

Sørvestbanen vil kombinere IC-trafikk og høyhastighetsfjerntog og gi regionene, byene og distriktene et bedre reisetilbud.

Sørvestbanen vil legge til rette for økt bosetting og næringsutvikling i hele landsdelen. Sørvestbanen vil redusere presset på de store byene.

Oppsummering

Traséforslaget for Sørvestbanen, Oslo - Tønsberg - Porsgrunn - Arendal - Kristiansand - Mandal - Egersund - Stavanger, omfatter InterCity-strekningen i Vestfold og Rogaland og er sammenfallende med anbefalt forlag fra høyhastighetsutredningen. Vi mener at etatenes forslag til NTP med 100 millioner til videre planlegging er en god begynnelse, men dette må videreføres med større bevilgninger slik at planlegging av Sørvestbanen kan fortsette uten opphold.

Vi mener at Sørvestbanen må få en helhetlig finansiering og stå ferdig i 2030.

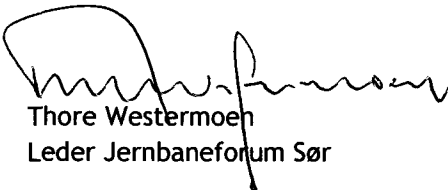
Banen vil kunne få et totalt antall reisende på 25-30 millioner, fordelt på InterCity-trafikk og høyhastighetstrafikk. I tillegg kommer en kraftig økning i godstrafikk. Vi legger til grunn en fremtidig InterCity-trafikk fra Oslo til Kristiansand og fra Stavanger til Kristiansand og gjennomgående høyhastighetstog. Med et slikt tilbud tror vi at banen vil kunne få positiv samfunnsøkonomi.

Sørvestbanen vil få følgende reisetider:

| | | |
|---------------|--------------------------|------|
| InterCity: | Oslo - Kristiansand | 3:04 |
| | Kristiansand - Stavanger | 1:51 |
| Høyhastighet: | Oslo - Porsgrunn | 1:16 |
| | Oslo - Kristiansand | 2:14 |
| | Oslo - Stavanger | 3:14 |

Sørvestbanen legger til rette for økt bo- og næringsvirksomhet på en måte som reduserer reisetider og utvider bo- og arbeidsmarkedet kraftig. Slik vil vi kunne møte befolkningsveksten på en god måte. Sørvestbanen vil være ryggraden i fremtidens kollektivsystem hvor nye knutepunkt tilbyr mange nye arbeidsplasser og boliger innenfor gangavstand fra stasjonene. Spesielt InterCity-trafikk helt til Kristiansand vil bidra til å redusere presset på de store byene. Vi foreslår at det igangsettes flere pilotprosjekter for god knutepunktsutvikling langs Sørvestbanen for å øke samfunnsverdien av jernbanesatsingen. Slike piloter bør finansieres av staten og kommunene i felleskap.

Det bør startes et prosjekt som ser på etterbruken av eksisterende Sørlandsbane. Telemark fylkeskommune har allerede startet arbeidet med en egen mulighetsanalyse for fremtidig togtilbud i Telemark. Dagens Sørlandsbane kan spille en betydelig rolle i økt godstransport på jernbane, som lokalbane og som redundans og økt sikkerhet ved eventuelle kjøreavbrudd på Sørvestbanen.



Thore Westermoen
Leder Jernbaneforum Sør