

Vest-Agder Pendlerforening
v/Terje Høyland
Ytre Øydna
4525 Kongsmo

Kristiansand 28.5.2012

Jernbaneverket
Postboks 4350
NO- 2308 Hamar

Høringsuttalelse til Høyhastighetsutredningen og NTP.

Vest-Agder Pendlerforening arbeider for best mulig togtilbud på strekningen mellom Moi og Kristiansand.

Analyse av korridor Sør

Det oppleves tidvis vanskelig å få tråden i rapportene. Noen momenter virker også å være ganske overfladisk behandlet, eksempelvis tilbringertjeneste med buss.

I analysen hevdes: «Det ser ut til å være et godt case for tilbringertjenester med buss for å koble sammen lokalsamfunn som ikke har en høyhastighetsstasjon.» All vår erfaring tilsier det motsatte og vi velger å reise tvil om rapportens faktagrunnlag på dette punktet. Jernbanen går på tvers av dalførene i dag og det blir uaktuelt for togkunder i indre agder å kjøre til Mandal eller Lyngdal for å ta toget til Kristiansand.

Rapporten viser også til: «relativt spredte befolkningen langs eksisterende bane betyr at antallet som får direkte nytte av et slikt tilbud vil være relativt lavt». Vi mener det taler for å bygge banen langs den eksisterende traséen. Det synes rimelig å tro at en utbygging langs dagens trase vil falle rimeligere enn å bygge en ny langs kysten. Vi tror hovedtyngden av passasjerene vil være på strekningen mellom Egersund og Stavanger. For dem vil det være av mindre betydning hvor traseen går videre til Kristiansand.

I rapporten heter det også: «Topografien fra Egersund mot Kristiansand er svært utfordrende med hensyn til å etablere nye jernbanelinjer.» I det mener vi det ligger en meget stor usikkerhet knyttet til kostnadene ved en bygging langs kysten. Sør/vest linje trase bør ha doble spor Stavanger - Egersund, og Kristiansand - Grenland. Mellom Egersund og Kristiansand er den eksisterende linjetrasen tryggest, rett ut eksisterende strekninger, lage flere kryssingsspor og bygge sikrere tunneler.

Det er ikke en selvfølge at all regionsforstørring skal skje langs kysten, byene nyter allerede godt av E-39. En videre utbygging er nært forestående og vil danne grunnlag for et godt og raskt busstilbud. Sett opp mot usikkerhet knyttet til byggekostnader og samfunnsnytt er en linjeføring langs dagens trase et fornuftig alternativ.

Negative konsekvenser

Om en høyhastighetsbane bygges langs kysten er det all grunn til å forvente dårligere eller helt bortfall av passasjertogtilbudet på dagens trase. For innbyggerne langs dagens trase er toget det beste kollektivtilbudet. Toget har en vesentlig funksjon som regionforstørrer og ved et bortfall vil det gripe direkte inn i manges mulighet til fortsatt å bo i innlandskommunene. Avstanden og reisekostnaden til skole, studier og jobb vil trolig øke kraftig.


Grenlandsbanen

Vi støtter Jernbaneforum Sør som «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.»

Regionforstørrer

I Jernbaneverkets rapport for en framtidig stasjonsstruktur heter det: Toget er spesielt viktig for arbeids- og fritidsreiser mellom dalførene i Vest-Agder og Kristiansand. Her har jernbanen fortrinn både når det gjelder reisetid og komfort og toget fungerer som regionforstørrer på deler av strekningen.

Med vennlig hilsen
Vest-Agder Pendlerforening


Terje Høyland
Leder


Jørgen Sæbø
Nestleder