
Fra: noreply@regjeringen.no
Sendt: 8. juni 2016 11:51
Til: postmottak SD
Emne: Nytt høringssvar til 16/485 - Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029

Referanse: 16/485
Høring: Høring - Grunnlagsdokument Nasjonal transportplan 2018-2029
Levert: 08.06.2016 11:51
Svartype: Med merknader
Kontakt avsender: Jernbaneforum Sør
Kontaktperson: Reidar Braathen
Kontakt-e-post: reidar.braathen@austagderfk.no
Tittel: Jernbaneforum Sør - Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan
Uttalelse:

Jernbaneforum Sør - Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2018-2029

Oppsummering

Jernbaneforum Sør forstår at det vil ta mer enn en NTP-periode å ferdigstille Sørvestbanen. For å sikre utvikling og tilstrekkelig fremdrift mener vi at følgende utbyggingsprosjekter og planer må prioriteres i Nasjonal transportplan 2018 - 2029:

- **Vestfoldbanen ferdig med dobbeltspor til Porsgrunn innen 2027**
- **Grenlandsbanen inn i kommende NTP, og ferdig med dobbeltspor til Brokelandsheia innen 2027, inkludert midler til planlegging tidlig i perioden**
- **Forlenge dobbeltsporet fra Sandnes til Egersund innen 2027, inkludert midler til planlegging tidlig i perioden**
- **KVU for strekningen Brokelandsheia til Kristiansand**
- **KVU for strekningen Kristiansand til Egersund**

Sørvestbanen er et stort og kostbart prosjekt. Jernbaneforum Sør mener likevel banen må bygges raskt for å opprettholde konkurransekraft, utvikle landsdelen og ivareta klimamålsettingene.

Korridor 3 – behov for et helhetlig og miljøvennlig transportsystem

En ny jernbane langs kysten fra Oslo til Stavanger kan løse transporten på en effektiv og miljøvennlig måte. Med en hastighetsprofil på 250 km/t kan strekningen kjøres på ca. 3:30. Mellom Stavanger og Oslo er det mulig å stoppe på 30 steder. Et variert togtilbud kan utvikles med lokal-, IC- og høyhastighetstog. Ingen banestrekning i Norge representerer et større potensial for utvidet arbeidsmarked og regionutvikling. Sammen med nåværende Sørlandsbane gir ny bane en meget robust korridor for godstransport. Høyhastighetsutredningen foreslo nettopp denne banen som den første som burde bygges i Norge på grunn av det store markedspotensialet som banen representerer. Banen bygger videre på dobbeltsporsatsingen i IC-området.

Korridoren binder sammen en rekke byregioner og dekker rundt halvparten av Norges befolkning. Strekningen har mange tilknytninger til havner, godsterminaler og lufthavner og binder sammen byer og steder over regiongrenser og nasjonsgrenser. Landsdelen har flere tunge industrikonsentrasjoner som er avhengig av effektiv godstransport.

- I dag er det bare fly som effektivt kan binde sammen to av de største vekstområdene i landsdelen; Stavanger og Oslo.
- Bil, buss og tog tar i dag alt for lang tid til å være et reelt alternativ.
- Kommersielle busstilbud (ekspressbuss) gir et reisetilbud kun på enkeltrelasjoner og er innrettet på endepunktstrafikk. Dette gir ikke et helhetlig miljøvennlig transporttilbud som svarer til behovet i korridoren, og kan ikke sammenliknes med et forbedret togtilbud.
- Det er spådd sterk befolkningsvekst langs hele kystområdet i sør.
- Mange folkerike områder langs kysten har i dag ikke jernbane, som følge av tidlige tiders beslutning om å legge Sørlandsbanen inne i landet.
- En ny bane med sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen vil forenkle reiser mellom Sørlandet, Vestfold og Grenlandsområdet, og gir et helt nytt reisetilbud.
- For å få til stor nok kapasitet for gods, lokaltrafikk og fjerntog er det helt nødvendig at alle nye banestrekninger bygges som dobbeltspor. Det gir også muligheter for større frekvens.
- Fylkene som representerer Jernbaneforum Sør, er opptatt av et helhetlig og sammenhengende togtilbud på strekningen Stavanger – Oslo slik at landsdelen kan utvikles i retning av et lavutslippssamfunn, og knytte sammen en hel region som ett felles bo- og arbeidsområde.

Vestfoldbanen og Grenlandsbanen

En grunnleggende forutsetning for å få til sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er å bygge ferdig strekningen Oslo til Porsgrunn med dobbeltspor. I etatenes forslag til NTP er det forutsatt at strekningen til Tønsberg bygges ferdig med dobbeltspor innen 2024. Ytre IC på Vestfoldbanen med dobbeltspor fra Tønsberg til Larvik må også prioriteres ferdigstilt innen 2027. Dobbeltspor på denne strekningen er helt nødvendig for å takle både økt trafikk når Sørlandsbanen er sammenkoblet med Vestfoldbanen, og forventet passasjervekst i Vestfold og Grenland. Allerede nå betjener Vestfoldbanen et økende marked, som ytterligere vil øke med 300 000 mulige brukere når dobbeltsporet blir ferdig fra Tønsberg til Skien. På toppen av dette er betjeningen av Torp flyplass viktig, og blir enda viktigere når Sørlandsbanen kobles sammen med Vestfoldbanen.

Samtidig må sammenkoblingen (Grenlandsbanen) bygges for å få til en umiddelbar reisetidsforkortelse på 1 time for alle reisende syd/vest for Brokelandsheia. Foreløpige markedsanalyser viser at denne banen vil ta store markedsandeler fra fly, buss og bil. Sammenkoblingen kan bidra til at all fremtidig vekst i regionen tas med kollektivtransport. Vi minner om at grunnlaget for dobbeltspor og 250 km/t på Eidangerparsellen, som står ferdig i 2018, er fremtid sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Grenlandsbanen bidrar også til at investeringene som nå gjøres på Vestfoldbanen, gir mye større fremtidig samfunnsøkonomisk nytte.

Jærbanen

Dobbeltsporet mellom Stavanger og Sandnes er en stor suksess med sterkt økende antall passasjerer. Vi vil peke på behovet for å utvikle dette gode lokaltogtilbud videre til Egersund. Arbeidet med dobbeltsporet fra Sandnes til Nærbø må starte straks reguleringen er ferdig. Planleggingsarbeidet for dobbeltspor fra Nærbø til Egersund må starte så snart reguleringsarbeidet fram til Nærbø er ferdig. Dobbeltsporet fra Nærbø til Egersund må være ferdig innen 2027 med en hastighetsprofil som også er tilpasset fjerntogtrafikk.

Vedlikehold av Sørlandsbanen

Dagens Sørlandsbane må beholdes og utvikles for lokaltrafikk og godstrafikk. Spesielt viktig er det å etablere ny lokaltrafikk på gamle Sørlandsbanen. Derfor er det viktig at vedlikeholdet av Sørlandsbanen opprettholdes og videreutvikles.

Drangsdalen utmerker seg som spesielt krevende område med sterkt redusert kjørehastighet som følge av rasfare. Det ville vært ønskelig med en utredning av både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan redusere risikoen og belastningen som banen gjennom Drangsdalen representerer i dag.

Langsiktig jernbanestrategi

Det gjøres mye for å få togtrafikken til å fungere bra inn og ut av de største byene. Jernbaneforum Sør peker også på behovet for å få til et godt togtilbud inn og ut av de mellomstore byene, mellom byene og mellom regionene.

Fornyingen av jernbaneinfrastrukturen i Norge går for seint. De fleste fjerntogstrekningene kjøres på 100 år gammel infrastruktur. I tillegg har mangel på byggeklare planer i JBV ført til færre nye byggeprosjekter enn ønsket. Vi ber derfor om at det i NTP 2018-2029 tas inn en bestilling på KVVU for strekningen Brokelandsheia- Kristiansand – Egersund. Dette sikrer også det nasjonale behovet for å utrede fjerntogstrekninger.

Utbyggingen av Sørvestbanen som ny dobbeltsporet kystbane Oslo – Stavanger kan gjennomføres stegvis uten at dagens tilbud forstyrres. Banen kan stå ferdig til Kristiansand i 2038. Ny bane langs kysten for hele strekningen Oslo til Stavanger kan stå ferdig i 2044. Det er 100 år etter at Sørlandsbanen første gang ble ferdig til Stavanger. Stegvis utbygging gjør at vi kan ta nye banestrekninger i bruk når de er ferdige. Dette gir reisetidsforkortelse og større bo- og arbeidsregioner mens banen bygges.

Det kreves store investeringer for å bygge ny jernbane i Norge. God samfunnsøkonomisk effekt oppnås dersom anleggene kan bygges og tas i bruk raskt. Dagens finansiering med årlige budsjettvedtak gir ikke tilstrekkelig sikkerhet for optimal framdrift. Banestrekningen Oslo – Stavanger, bør gis en egen økonomiske ramme som sikrer en helhetlig utbygging av Sørvestbanen som den første nye fjerntogstrekningen i Norge. En egen finansieringspakke bør utredes.

Ingen reiser begynner og slutter på en jernbaneperrong. For at transporttiltak skal få optimal effekt er det behov for tettere samarbeid mellom de tre forvaltningsnivåene og aktørene. Ikke minst er dette nødvendig for arealplanlegging og i utviklingen av tjenestetilbudet til publikum.

På vegne av Jernbaneforum Sør, Arendal 8. juni 2016.

(Sign.)

Jon-Olav Strand

Leder Jernbaneforum Sør

Vedlegg:

(Sign.)

Reidar Braathen

Prosjektleder Jernbaneforum Sør

-