



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.

0030 OSLO

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET	
AVD./SEK.: PLS	S. BEH.:
12 NOV. 2008	
S. NR.: 08 / 173 - 218	
ARKIV: 412.3	AVSKREVET:

Vår saksbehandler:	Deres ref.:	Vår ref.:	Arkiv:	Vår dato:	Deres dato:
Olav Hafstad		08/9343	FA-Q00	10.11.2008	
Tlf.: 51 40 47 01					
E-post: olav.hafstad@lund.kommune.no					

Innspill Nasjonal Transportplan 2010 – 2019

DRANGSDALEN PÅ SØRLANDSBANEN

Innledningsvis vil vi uttrykke glede for at regjeringen står for en helhetlig samferdselspolitikk og at dette skal fylles opp med økte midler til vei og bane.

Tiltak som Dobbelspor og krysningsspor på Sørlandsbanen er gode eksempler på denne satsingen.

Dersom det blir en storstilt satsing på denne strekningen ender vi opp med en reisetid med tog på 5t Stavanger –Oslo, da har vi fått et svært godt alternativ tid fly.

En viktig bit av en slik helhet er jernbanestrekningen i **Drangsdalen i Lund kommune** på Sørlandsbanen.

Dette er en saktegående strekning på flere kilometer på grunn av rasfare, og flere i toppledelsen i jernbaneverket sier at de ikke er bekvem med daglig å sende tog igjennom her.

For at toget skal stoppe i tide i tilfelle ras er farten på denne strekningen nede i 20 km/t!

Drangsdalen har vært på dagsordenen i utallige sammenhenger og mange befaringer er foretatt de siste 20 årene.

I forbindelse med en befaring Stortingets samferdselskomité hadde i 1992 kunne vi lese i Stavanger Aftenblad: *"Eg trur ikkje det var mange i komiteen som visste det fantes slike dårlige jernbanestrekninger her i landet"*, innrømmet en lettere rystet Halgrim Berg!

I april dette året var ordføreren i Lund kommune guide for Transport og Kommunikasjonskomiteen sin tilsvarende reise gjennom Drangsdalen, da fikk de oppleve at lite har skjedd på 16 år;

foruten nødvendig rasvarslingssystemer slik at togstrømmen brytes dersom det går ras!

Nå er Drangsdalen det høyeste nye prioriterte jernbaneprosjektet i Rogaland av Fylkeskommunen, etter et enstemning vedtak høsten 2007 under behandlingen av Fylkesdelsplan for samferdsel.

Under behandlingen av Nasjonal transportplan i fylkeskommunen blir Drangsdalen nevnt som et av tre viktige tiltak for at Sørlandsbanen skal videreutvikles og sammenkobles med Vestfoldbanen (Sørvestbanen), og derfor må Drangsdalen legges inn i NTP for gjennomføring i perioden 2010-2013.

Full effekt av den nye godsterminalen på Ganddal forutsetter ikke bare det planlagte krysningssporet på Ualand, men også økt sikkerhet og fartsøkning i Drangsdalen.

Vi mener at Sørlandsbanen har et sterkt utviklingspotensialet både i forhold til gods – og persontrafikk, og at Drangsdalen er et meget viktig tiltak i den kjeden. 2 millioner mennesker bor langs strekningen. Passasjergrunnet kan doblest, godstrafikken på banen tredoblast.

Svært mange er overrasket og skuffet over at det har skjedd så lite med denne rasutsatte og saktegående strekningen.

Vi tror derfor at å gi plass til Drangsdalen i NTP vil ha stor symboleffekt i forhold til folks tillit til lovnader om økt satsing på jernbane.

Vi kan ikke ha en debatt gående om høyhastighetsbane, samtidig som vi har strekninger på en viktig samferdselsåre mellom vest- og Østlandet der farten er tjue kilometer i timen!

Vi er klar over at det er mange prosjekt som står i kø, men etter vårt skjønn er Drangsdalen i en helt spesiell situasjon i og med fartsreduksjonen er en konsekvens av rasfare.

VI BER INNSTENDIG OM AT DRANGSDALEN BLIR MED SOM ET PROSJEKT I NTP 2010-2019

En omlegging vil gi:

- Stor miljøgevinst fordi det muliggjør
 - mer person og gods fra veg til bane
- Økt sikkerhet
- Redusert reisetid

Med hilsen


Olav Hafstad
ordfører


Tom Tvedt
fylkesordfører