

Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2022-2033

Norge trenger infrastruktur tilpasset et karbonnøytralt samfunn, med energi- og transporteffektive kollektivløsninger.

Fylkeskommunene Vestfold og Telemark, Agder og Rogaland har som ambisjon å knytte byer, kommuner og tettsteder mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger sammen i et felles, integrert og bærekraftig transportsystem. Bærekraft og klimamål krever tydelige prioriteringer og en offensiv satsing på en fremtidsrettet mobilitetsløsning. Jernbaneforum Sør mener at virksomhetenes innspill til NTP 2022-33 ikke bidrar i tilstrekkelig grad til en slik utvikling.

Vår påstand er: Med et ensidig fokus på sammenhengende firefelts europaveg mellom Oslo og Stavanger blir jernbanens konkurransekraft for gods og passasjerer så svekket at Sørlandsbanens eksistens er truet. Konsekvensen av de store veginvesteringene mellom Oslo og Stavanger, uten tilsvarende opprustning av jernbanen, er ikke utredet. Jernbaneforum Sør ber departementet utrede dette i kommende NTP 2022 – 2033.

Hovedprioriteringer

For å sikre utvikling og tilstrekkelig fremdrift mener vi at følgende utbyggingsprosjekter og planer må prioriteres i Nasjonal transportplan 2022 - 2033:

- **Ferdigstillelse av Vestfoldbanen fra Tønsberg og til Larvik. Strekningen Stokke – Sandefjord prioriteres i første planperioden.**
- **Planlegging av Grenlandsbanen igangsettes i tråd med gjeldende NTP.**
- **Ferdigstillelse av Jærbanen fra Sandnes til Egersund.**

Korridor 3 – behov for et helhetlig og miljøvennlig transportsystem

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.

En ny jernbane langs kysten fra Oslo til Stavanger vil løse mange av dagens transportutfordringer på en effektiv og miljøvennlig måte. Med en hastighetsprofil på inntil 250 km/t kan strekningen kjøres på ca. 3 t 30 min.

Mellom Oslo og Stavanger 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 vil en ny bane gi store positive ringvirkninger for godstransport.

Høyhastighetsutredningen fra 2012 foreslo Sørvestbanen 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. Samtidig forventes sterk befolkningsvekst langs hele kystområdet i sør.

For å få til stor nok kapasitet for gods, lokaltrafikk og fjertog er det avgjørende at alle nye banestrekninger bygges som dobbeltspor. Det gir også muligheter for større frekvens.

Vestfoldbanen og Grenlandsbanen

En grunnleggende forutsetning for å få til sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er å ferdigstille strekningen Tønsberg til Larvik med dobbeltspor.

Dobbeltspor er helt nødvendig for å håndtere økt trafikk når Sørlandsbanen er sammenkoblet med Vestfoldbanen og forventet passasjervekst i Vestfold og Grenland. Vestfoldbanen betjener et økende marked, som vil øke med 300 000 mulige brukere når dobbeltsporet blir ferdig til Porsgrunn/Skien. Tilgang til Torp flyplass vil få stor betydning når Sørlandsbanen kobles sammen med Vestfoldbanen.

Grenlandsbanen gir 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.

Grenlandsbanen vil ha avgjørende betydning for at flere velger tog som sitt foretrukne kollektivtilbud og reisende kan i større grad enn tidligere arbeidspendle i begge retninger over lengre distanser enn før.

Sammenkoblingen er av stor betydning for en fremtidsrettet Sørlandsbane. Alle tog må ikke til Oslo. Lokaltog langs hele strekningen kan mate de største stasjonene som tilbyr raske ruter til endepunktene. For mange i distriktene er tog det eneste aktuelle kollektivtilbudet for jobb- og studiereiser.

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 er fremtidig sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Grenlandsbanen bidrar også til at investeringene på Vestfoldbanen gir betydelig 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 lokaltogtilbudet videre til Egersund. Planleggingsarbeidet for dobbeltspor fra Nærbø til Egersund må starte så snart reguleringsarbeidet fram til Nærbø er ferdig.

Vedlikehold av Sørlandsbanen

Eksisterende Sørlandsbane må beholdes og utvikles for ny lokal- og godstrafikk etter at sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er realisert. Derfor er det viktig at vedlikeholdet på eksisterende trasé opprettholdes og videreutvikles.

Drangsdalen, gjennom Lund kommune i Rogaland, utmerker seg fortsatt som et spesielt krevende område med sterkt redusert kjørehastighet som følge av rasfare. Det er nå på høy tid at de iverksettes både kortsiktige og langsiktige tiltak som kan redusere risikoen og belastningen som banestrekningen representerer i dag.

Kristiansand, 30.06.2020



Rune Hagestrand,
Leder Jernbaneforum Sør

