



# Jernbaneforum Sør

## Årsrapport 2020

### Innhold

1. Året 2020 – fokusområder, møtevirksomhet og administrativ organisering .....	2
1.1 Fokusområder i 2020 .....	2
1.2 Møtevirksomhet og administrativ organisering .....	2
1.3 Aktiviteter i 2020 .....	3
2. Sørlandsbanen inkludert delstrekninger.....	6
2.1 Konkurransesutsetting av persontransport på Sørlandsbanen.....	6
2.2 Vestfoldbanen.....	6
2.3 Jærbanen .....	7
2.5 Andre utførte tiltak på Sørlandsbanen i 2020 .....	9
3. Økonomi.....	10
4. Mandat for Jernbaneforum Sør .....	11
5. Medlemmer 2020-2023.....	12
6. Vedlegg .....	13



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## 1. Året 2020 – fokusområder, møtevirksomhet og administrativ organisering

### 1.1 Fokusområder i 2020

#### **Prosjektene i Nasjonal transportplan**

I 2020 har forumet satt søkelys på prosjektene med tilhørende tidsrammer, som ligger inne i Nasjonal transportplan 2018-2029:

- Indre IC: ferdig i 2024
- Dobbeltspor fra Oslo til Porsgrunn: ferdig i 2032
- Porsgrunn–Skien sees i sammenheng med Grenlandsbanen, som er bevilget 1,5 mrd. til planlegging og skal stå ferdig i 2035.

KVU Grenlandsbanen er ikke behandlet av regjeringen og forumet har hatt satt fokus på dette ved å forespørre et møte med samferdselsministeren i 2019.

Jærbanen: Kommunedelplan Sandnes–Nærbø og KVU Nærbø–Egersund

### 1.2 Møtevirksomhet og administrativ organisering

Jernbaneforum Sør har hatt fem møter i 2020. Fire av dem er avholdt fysisk, mens ett ble avholdt via digital møteplattform. Etter valget i 2019 har forumet fått en ny sammensetning av fylkesrepresentanter som fremkommer i eget vedlegg.

[Se også nyhetssak på sorvestbanen.no.](#)

#### **Politisk ledelse**

Forumets første møte ble avholdt 11. februar 2020 i Larvik. I dette møtet ble Rune Hagestrand (H), fra Agder, valgt som leder for forumet. Alexander Rügert-Raustein fra Rogaland og Arve Høiberg (fra Vestfold og Telemark) ble valgt som nestledere.

Forumet vedtok i samme møte at leder for Jernbaneforum Sør godtgjøres med 20 % av enhver tids gjeldende stortingsrepresentants lønn. Dette evalueres etter ett år.

#### **Administrativ ledelse**

I august 2018 gikk daværende prosjektleder for Jernbaneforum Sør, Reidar Braathen, av med pensjon. Siden august 2018 har Vest-Agder fylkeskommunen hatt en administrativ koordinatorrolle for Jernbaneforum Sør. I vedtak 9. november 2018 vedtok forumet:



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

*«Forumet slutter seg til at Vest-Agder fylkeskommune stiller med administrative ressurser, inntil 60 % av en heltidsstilling der arbeidsgiver tillater det, til ny prosjektleder er ansatt.*

*Konsulentbistand brukes etter behov innenfor forumets rammer.»*

I 2020 har Agder fylkeskommune mottatt godtgjørelse for 60 % av en fulltidsstilling for å skjøte praktiske oppgaver som å arrangere møter og følge opp forpliktelser innen økonomi og kommunikasjon. I møte 14. oktober 2020 vedtok forumet om å «Anmode Agder fylkeskommune om videre drift av prosjektkoordinator/-leder i 60 % stillingsressurs. Ordningen er midlertidig og varer ut denne valgperioden. Agder fylkeskommune godkjøres i 60 % stillingsressurs årlig, og det tilbys 2% lønnstillegg for dette arbeidet»

Agder fylkeskommune har, på vegne av Jernbaneforum Sør, hatt det økonomiske ansvaret for Jernbaneforum, den årlige konferansen.

Gjennom hele året har forumet hatt jevnlig møter og dialog med Jernbanedirektoratet, Bane NOR, VY og Go Ahead.

## 1.3 Aktiviteter i 2020

### **Jernbaneforum 2020 – konferanse 3. mars**

Sammen med landets øvrige jernbaneforum, samt Jernbanedirektoratet arrangerer Jernbaneforum Sør en årlig konferanse i Oslo. Jernbaneforum er navnet på Norges viktigste, årlige jernbanekonferanse, som har vært arrangert årlig siden 2003. Jernbaneforum 2020 ble avholdt 3. mars 2020.



*På vegne av leder av Jernbaneforum Sør ønsker Unni Husøy Nilsen velkommen til jernbanekonferansen Jernbaneforum 2020.*



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

Sammen med landets øvrige jernbaneforum, har Jernbaneforum Sør en ledende rolle i planleggingen og utviklingen av konferansen. På vegne av forumet, er Agder fylkeskommune juridisk og økonomisk ansvarlig for konferansen, mens Jotne Rail Solutions, som teknisk arrangør, har stått ansvarlige for gjennomføringen. Årets konferansier var John G. Bernander. I evalueringen som ble sendt til deltakerne i etterkant fikk konferansen et svært godt resultat med en samlet vurdering på 4,06 på en skala fra 1-5. Antall respondenter var 158.

Konferansen 2019 var godt planlagt, hadde 431 påmeldte og gikk med beskjedent overskudd.



*Samferdselsminister, Knut Arild Hareide, hilser på deltakere fra Agder. Foto: Agder fylkeskommune/Jernbaneforum Sør*

[Les mer om konferansen i artikkel på sorvestbanen.no.](https://www.sorvestbanen.no)



# Jernbaneforum Sør

## Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

### **Høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2022-2033**

Jernbaneforum Sør har fulgt arbeidet med neste nasjonale transportplan tett. 1. juli 2020 sendte Jernbaneforum Sør sitt innspill til Nasjonal Transportplan 2022-2033.

Her er Jernbaneforum Sør tydelige på hvilke utbyggingsprosjekter og planer som må prioriteres i Nasjonal transportplan 2022-2033 for å sikre utvikling og tilstrekkelig fremdrift i sin høringsuttalelse.

[Les uttalelsen i sin helhet på sorvestbanen.no](https://www.sorvestbanen.no)

### **Møte med jernbanedirektør Kirsti Slotsvik 10. juni 2020**

Onsdag 10. juni 2020 hadde landets jernbaneforum møte med Jernbanedirektoratet og direktør Kirsti Slotsvik. I møtet holdt leder for Jernbaneforum Sør, Rune Hagestrand, et innlegg som synliggjorde forumets forventninger til jernbanedirektoratet og samferdselsdepartementet. Hagestrand var også tydelig på hva sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil innebære for Sør-Norge.

### **Møte med Samferdselsdepartementet 1. desember 2020**

1. desember 2020 hadde Jernbaneforum Sør et digitalt møte med statssekretær John-Ragnar Aarset (H) i forbindelse med kommende Nasjonal Transportplan. Forumet etterspurte fremdrift for Grenlandsbanen og kom med andre relevante betraktninger knyttet til blant annet lokaltogsatsing, togmateriell og flaksehalsen Drangsdalen.

### **Ungdomsmedvirkning og samarbeid**

I 2018 besøkte Innoventi, på vegne av Jernbaneforum Sør, ulike politiske ungdomsleirer og gjennomførte arrangementet #oppmedfarta under Arendalsuka 2018, som var særlig rettet mot ungdom og unge voksne. I 2019 bidro forumet til gjennomføringen av en ungdomssamling i august 2019:

I 2020 har forumet ivaretatt det nære samarbeidet med ungdomsrepresentantene fra de tre fylkene. Høsten 2020 arrangerte ungdommene en konkurranse, rettet mot elever på videregående skole i Rogaland, Agder og Vestfold og Telemark, om å lage den beste kampanjevideoen for jernbanesatsing i Sør-Norge. Konkurransen ble kommunisert ut til de videregående skolene med særlig fokus på skoler som har medie-, medieproduksjon og kommunikasjonslinjer. Konkurransen er forlenget med frist 31. mars 2021.



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## Avlyste arrangementer som følge av Covid-19

Som mange andre har Jernbaneforum Sør avlyst og/eller utsatt møter og arrangementer som følge av Covid-19, som har satt begrensninger for reiser og fysisk oppmøte. Blant avlyste/utsatte arrangementer som Jernbaneforum Sør planla i 2020 var:

- **Møte med Stortingsrepresentantene og representanter fra transport- og kommunikasjonskomiteen 26. mai 2020 (avlyst/utsatt)**
- **Arendalsuka i august 2020 (avlyst)**
- **Studietur for Jernbaneforum Sør (utsatt)**

Arrangementene planlegges gjennomført på et senere tidspunkt.

## 2. Sørlandsbanen inkludert delstrekninger

### 2.1 Konkurransen utsetting av persontransport på Sørlandsbanen

Som del av jernbanereformen gjennomførte Jernbanedirektoratet konkurranse om persontogtilbudet på Sørlandsbanen, gjennom Trafikkpakke Sør som består av:

- Sørlandsbanen: fjerntog Oslo S – Stavanger S
- Jærbanen: lokaltog Egersund – Stavanger S
- Arendalbanen: lokaltog/matetrafikk Arendal – Nelaug i forbindelse med Sørlandsbanen.

Kontrakten ble i oktober 2018 tildelt Go Ahead Norge AS, som hadde oppstart i desember 2019.

### 2.2 Vestfoldbanen

#### **Tønsberg-Larvik**

InterCity-prosjektet planlegger en dobbeltsporet bane som går innom byer og tettsteder i Vestfold. Strekingen mellom Tønsberg og Larvik er til sammen 40 kilometer, og skal etter gjeldende Nasjonal transportplan stå ferdig i 2032/34.

Planleggingen av strekingen er delt i to: Det skal utarbeides en plan for strekingen Tønsberg-Stokke. På strekingen Stokke-Larvik har Sandefjord og Larvik kommuner vedtatt kommunedelplaner. Kommunedelplaner med konsekvensutredning for dobbeltspor for InterCity Vestfoldbanen på strekningene Stokke- Sandefjord og Sandefjord - Larvik ble utarbeidet i 2018. Bane NOR's opprinnelige anbefaling er «Torv vest»-korridoren med ny stasjon vest for





# Jernbaneforum Sør

## Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

terminalen på Torp med gangavstand til flyplassen, og ny stasjon vest for Sandefjordsveien ved den videregående skolen. For Larvik er «Indre havn høy» anbefalt foran «Kongegata høy».

Sandefjord kommune vedtok kommunedelplanen for dobbeltspor mellom Stokke og Virik i Sandefjord kommune 20. juni. Et enstemmig Sandefjord kommunestyre vedtok Bane NORs anbefalte jernbanekorridor (Torp vest – revidert), som innebærer nye togstasjoner i Stokke sentrum, ved Torp Lufthavn og Sandefjord videregående skole.

Larvik kommune vedtok kommunedelplanen i august 2019, inkl. stasjonsplassering i Kongegata og korridoren Veringen over Tjølling. Veringenkorridoren er frarådet av Bane NOR, som har lagt inn innsigelse til dette alternativet. Bane NOR og Larvik kommune er uenige om hvor fremtidens jernbane skal gå mellom Virik i Sandefjord og Byskogen i Larvik. Fylkesmannen i Vestfold og Telemark, som er meklingsinstans i slike saker, så imidlertid ikke hensikten med å mekle videre i denne saken. Saken ble oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig avgjørelse. Kommunal- og moderniseringsdepartementet godkjente Stålaker øst som korridor for ny jernbane på strekningen Sandefjord grense – Byskogen i Larvik kommune. Departementet har lagt avgjørende vekt på at Stålaker øst er beregnet å ha en vesentlig lavere investeringskostnad enn Veringenkorridoren (brev av 1.10.2020)

Det er spesielt viktig å komme videre med reguleringsplanarbeidet for parsellen Stokke - Sandefjord umiddelbart etter planvedtak for kommunedelplanen, da det er dobbeltspor på denne strekningen som vil gi grunnlag for å kjøre to tog i timen til Skien. I statsbudsjett 2021 ble det bevilget 75 mill. kroner til planlegging sør for Tønsberg, strekningen Stokke – Sandefjord. Med oppstart av reguleringsplan våren 2021 er det realistisk at banen kan stå ferdig i 2027/28, og at en utvidelse av togtilbudet kan skje i tråd med rutemodell R2027.

## 2.3 Jærbanen

### **Dobbeltspor Sandnes-Nærbø**

På Jærbanen var det over 5.0 millioner reisende i 2019. Deler av veksten er et resultat takst, rute-, og billettsamarbeidet med Kolumbus. Planlegging av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Nærbø er igangsatt for å møte den stadig voksende kundemasse. Dagens tog er fulle i rushtiden. Utvidelse med flere og lengre tog er nødvendig for å møte veksten i passasjerveksten. Det er ikke mulig



# Jernbaneforum Sør

## Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

med flere tog på Jærbanen uten vesentlig kapasitetsutvidelser. Det er forventet videre vekst på Jæren.

Planarbeidet som er igangsatt skal ferdigstille kommunedelplanen med konsekvensutredning innen utgangen av 2023. Bane NOR jobber tett med kommunene om planarbeidet.

Alle kommunene langs Jærbanen i Rogaland; Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Hå og Eigersund har sammen med Rogaland fylkeskommune blitt enige om å bidra med 3 millioner hver – til sammen 21 millioner kroner - til planlegging av dobbeltspor videre fra Sandnes til Nærbø. Uten denne støtten ville ikke planarbeidet startet så tidlig som det gjorde. Midlene gjør det mulig for Bane Nor å gå i gang med det som er omtalt som "Jærens viktigste prosjekt".

For kommunene langs Jærbanen har det vært viktig å komme i gang med en planavklaring for å sikre samordnet areal- og transportplanlegging langs strekingen og god byutvikling i byene og tettstedene. For kommunene er dobbeltsporet avgjørende for utbygging både rundt og mellom stasjonene.

Bane NOR har i 2020 startet arbeidet med tidligfase grunnundersøkelser på strekingen. For prosjektet er det valgt å gjennomføre dette med seismikk. Seismiske grunnundersøkelser er et godt og rimelig alternativ til tradisjonelle grunnundersøkelser.

I inneværende NTP er det kun avsatt midler til planavklaring på kommunedelplannivå for prosjektet. Det er ikke avsatt midler til byggestart for prosjektet, og heller ikke reguleringsplanlegging. Dersom det ikke sikres midler til videre planlegging av prosjektet vil prosessen stoppe opp etter 2023.

Den gode veksten på Jærbanen er et eksempel på at billettsamarbeidet har vært en suksess for både våre kunder og våre samarbeidspartnere. Jærbanen er selve ryggraden i den viktige kommunikasjonen mellom Eigersund og Stavanger, og denne må videreutvikles gjennom gode mobiltietspunkt for den sømløse reisen for våre passasjerer. Her er jobbet tett med BaneNor. Det jobbes videre med å sikre at også syklistene som bruker toget som en del av sin reisei større grad skal kunne bruke Jærbanen.





## 2.4 Grenlandsbanen

Jernbaneforum Sør arbeider kontinuerlig for å sikre nødvendige bevilgninger til prosjektet og tidligere ferdigstilling av sammenkoblingen.

### **KVU Grenlandsbanen**

Det har lenge vært arbeidet med tanken om å knytte Vestfoldbanen og Sørlandsbanen sammen og benytte Vestfoldbanen som første del av Sørlandsbanen. En av utfordringene har vært å finne en optimal trasé for kryssing av Skienselva dersom den skal krysse i bybåndet mellom Skien og Porsgrunn, som er et område under sterkt utbyggingspress.

Skien kommune har behov for at KVU Grenlandsbanen blir behandlet i regjeringen, slik at de har beslutningsgrunnlag for om det skal tas initiativ til å sikre at den aktuelle traséen ikke blir bygd igjen. Det at KVU/KS1 for Grenlandsbanen ikke er behandlet i regjeringen skaper usikkerhet på om trasémuligheten skal tas hensyn til i kommunens arealplanlegging. Å gjenbygge traséen vil virke fordyrende dersom jernbaneprosjektet en gang likevel skal gjennomføres.

## 2.5 Andre utførte tiltak på Sørlandsbanen i 2020

Prosjekter på Sørlandsbanen i 2020:

- Oppstart på AT-prosjekt mellom Moi og Kristiansand. Forsterkning av strømforsyningen på strekningen.
- Dreneringstiltak mellom Bryne og Ganddal
- Ferdigstilt rekkefølgekrav fra byggingen av Ganddal godsterminal ved å bygge støyskjerming
- Nodeland stasjon. Nytt bygg fra Bane NOR eiendom med ny overgangsbru over sporet. Ferdigstilles 2021
- Nødlis i Omlandstunnelen
- Større sporvekselfornyelse på Kristiansand stasjon
- 52 km hogst og 20 km ettervekst
- Flere større og mindre fornyelsesprosjekter for alle fag
- Utvidet parkering på Gjerstad stasjon
- Elektrifisering og plattformarbeider på Notodden stasjon
- Ny holdeplass for Bratsbergbanen ved Notodden kollektivterminal inkludert oppgradering av spor og ny kontaktledning på banen ned til terminalen.
-



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## Viktig utredningsarbeid i 2020:

- Ny tømmerterminal i Midt-Telemark til erstatning for dagens terminaler ved Bø og Lunde stasjoner.
- Godskonsept Vestfold og Telemark.
- Reetablering av Herøya godsterminal.

## Viktige avklaringer i 2020:

- Det blir etablert avgrensning til Kopstad godsterminal fra nytt dobbeltspor på Vestfoldbanen
- Tønsberg stasjon blir oppgradert med kapasitet for inntil fire tog i timen fra/ til Oslo fra 2025

## 3. Økonomi

Jernbaneforum Sør fikk følgende tilskudd fra de tre fylkeskommune i 2020:

Rogaland fylkeskommune	500 000 kr
Agder fylkeskommune	500 000 kr
Vestfold og Telemark fylkeskommune	500 000 kr
<b>Totalt</b>	<b>1 500 000 kr</b>

Tilskuddene fra fylkeskommunene til driften av forumet ble endret som følge av fylkessammenslåingen som trådte i kraft i 2020.

Regnskapstallene for Jernbaneforum Sør og Jernbaneforum (den årlige konferansen) presenteres på et senere tidspunkt og legges som vedlegg til denne årsrapporten.



# Jernbaneforum Sør

## Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

### 4. Mandat for Jernbaneforum Sør

Jernbaneforum Sør ble etablert med bakgrunn i en rapport som Baneservice Sør i NSB, utarbeidet i 1991 om sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved å bygge en ny banestrekning fra Grenland til Skorstøl i Gjerstad kommune i Aust-Agder.

Behovet for å se jernbaneutbyggingen i større sammenheng enn innenfor et fylke var åpenbart til stede. Det ble derfor tatt initiativ til å danne et samarbeidsforum for utviklingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Våren 1992 ble Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland fylkeskommuner enige om å danne Jernbaneforum Sør.

#### Mandat

1. Vestfold, Telemark, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland fylkeskommuner går sammen om å opprette Jernbaneforum Sør
2. Jernbaneforum Sør består av tre politisk valgte representanter for hver av de fem fylkeskommunene. Fylkesordførerne i de fem fylkeskommunene utgjør forumets arbeidsutvalg.
3. Jernbaneforum Sør skal være et organ for å fremme jernbanesaker innen de fem deltakende fylkeskommuner.
4. Forumet skal arbeide for en høyest mulig nasjonal prioritering av jernbaneutbygging i regionen og arbeide for en høyhastighetsbane på hele strekningen Oslo til Stavanger, herunder sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.
5. Aktuelle arbeidsoppgaver:
  - Holde seg løpende orientert om all nasjonal og regional jernbaneplanlegging.
  - Initiere utredninger av betydning for jernbaneutbygging innen baneregion Sør, særlig vedrørende sosio-økonomiske virkninger.
  - Etablere god kontakt med planorganene i NSB og Jernbaneverket vedrørende utbygging av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og sammenkoblingen av disse.
  - Ha kontakt med sentrale beslutningstakere i jernbanespørsmål som styret for NSB og Jernbaneverket, Samferdselsdepartementet og Stortingets samferdselskomité.
  - Være premissleverandør for nasjonale utredninger om jernbanespørsmål, samt for regionale jernbanesaker fremmet etter plan- og bygningsloven.

Utgifter i forbindelse med møter i Jernbaneforum Sør dekkes av den enkelte fylkeskommune. Eventuelle kostnader til sekretariat/prosjektledelse og utredningsarbeid dekkes av de fem fylkeskommunene etter nærmere avtale.



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## 5. Medlemmer 2020-2023

Jernbaneforum Sør hadde følgende sammensetning i 2020:

### Rogaland

Marianne Chesak, Ap	vara: Arne Bergsvåg, Sp
Alexander Rügert-Raustein, MDG	vara: Siv-Len Strandskog, Ap
Frode Myrhol, FNB	vara: Arne Stapnes, H
Reid Ivar B. Dahl KrF	vara: Kjartan Alexander Lunde
May Helen Hetland Ervik Wenche Myrland <b>(Adm.)</b>	vara: Monica Kvilhaugsvik, Sv

### Agder

Rune Hagestrand, H	1. vara: Beate Johnsen, V
Bjørn Ropstad, KrF	2. vara: Ingebjørg Godskesen, PP
<u>Unni Nilsen Husøy, FrP</u>	<u>3. vara: Janne Nystøl, KrF</u>
Oda Pettersen, MDG	vara: Morten Ekeland, SV
Neda Blakstad, Ap Vidar Ose <b>(Adm.)</b>	vara: Knut Henning Thygesen, Rødt

### Vestfold og Telemark

Arve Høiberg, Ap	vara: Tone Berge Hansen, Ap
Anne Nora Oma Dahle, Sp	vara: Maren Njøs Kurdøl, Rødt
Harald Moskvil, MDG	vara: Kristian Sommerseth, SV
Kåre Pettersen, V	vara: Knut Anvik, FrP
Liv M. Karto, H Marit Synnes Lindseth <b>(adm.)</b> Linda Carolina Ehnmark <b>(adm.)</b> Hilde F. Andresen <b>(adm.)</b>	vara: Lina Bringsli, KrF



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## 6. Vedlegg

Kommunikasjonsplan for Jernbaneforum Sør (behandlet i møte 6. juni 2019). se neste side.



## Jernbaneforum Sør- Kommunikasjonsstrategi

De overordnede målene til Jernbaneforum Sør er:

1. Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen)
2. Høyhastighetsbane på hele strekningen Oslo- Stavanger
3. Høyest mulig prioritering av jernbaneutbygging i regionen

### Tidligere kampanjer



Kampanjer de tre siste årene:

- Klimagassreduksjon - 2016
- Sammenkobling - 2017
- Opp med farta - 2018

### Formål med strategi

Kommunikasjonsstrategien skal aktivt bidra til at Jernbaneforum Sør når målene og sikre at arbeidet har god kjennskap hos de viktigste målgruppene. Dette dokumentet skal være et verktøy for alle som jobber for Jernbaneforum Sør. Som en offentlig finansiert aktør skal Jernbaneforum Sør også innordne seg de statlige prinsippene for offentlig kommunikasjon, og spesielt ivareta åpenhet og tilgjengelighet.

For å lykkes med å nå gjennom med målene er Jernbaneforum Sør er det nyttig å ha et felles, overordnet dokument som gir både retning og begrunnelse, og som sørger for at flest mulig aktører har samme budskap og hovedretning.





# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## Målgrupper

De viktigste målgruppene for Jernbaneforum Sør er:

- Fylkeskommuner og kommuner (inkl. folkevalgte)
- Storting og regjering (inkl. folkevalgte)
- Jernbanedirektoratet
- Operatører på og i tilknytning til jernbanen
- Klima- og miljøvernorganisasjoner
- Interesseorganisasjoner
- Innbyggere og potensielle togkunder
- Presse og medier

Interessenter er også en målgruppe, men det er noen målgrupper som er viktigere enn andre. Det er i regjeringsapparatet beslutningene tas, men fagmiljøene og andre politikere er også viktige både for å legge føringer, men også utøve press mot beslutningstakere. Gjennom faglig og godt arbeid forankres målene, men det skapes også gode ambassadører for prosjektet.

## Utfordringer og muligheter

<b>Utfordringer</b>
Det er lav kjennskap til Jernbaneforum Sørs prosjekter i befolkningen og dels hos folkevalgte
Det er begrepsforvirring rundt definisjonene Jernbaneforum Sør benytter i målsettinger o.l.
Det er få aktører som presser på for å nå de overordnede målene til forumet
Det er mer fokus i mediene på problemer med eksisterende bane enn på nye jernbaneprosjekter.
Det er mange aktører som er redd investeringer i jernbane vil gå på bekostning av veiutbygging



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## Muligheter

Regjeringen har vedtatt "å iverksette høyhastighetsutredninger" i den nye regjeringserklæringen.

Det er mange rasjonelle argumenter for at vi ikke kan drive veiutbygging alene.

Et bedre jernbanetilbud kan konkurrere med biltrafikk på lengre reiser.

Satsning på jernbane gir reell mulighet til pendling mellom de store byområdene.

## Ønsket posisjon

Å etablere Grenlandsbanen og kystjernbane som det viktigste samferdselsprosjektet i vår tid.

Nye baner:

- kutter klimautslipp.
- skaper attraktive regioner.
- utjevner levekår.

Disse tre punktene er tett knyttet opp mot flere av FNs bærekraftsmål, som vil være vesentlige i både kommunale og fylkeskommunale planer de neste årene. Det gjør Jernbaneforum Sør til en aktør som kan være med på å løse viktige samfunnsoppdrag og finne konkrete løsninger på noen av vår tids største utfordringer.



## Kutter klimautslipp

Fram mot 2030 vil fokuset på klimaendringer ta en stadig større rolle i samfunnsdebatten og prege hverdagen vår i langt større grad enn nå. For å nå det offensive målet om å unngå en økning utover halvannen grad, må det gjøres store investeringer fra storsamfunnets side. For Norges del må en vesentlig del av utslippsreduksjonen tas i transportsektoren. En togreise fra Stavanger til Oslo vil ha en klimafotavtrykk på [8,5 kg](#), mens en flyreise har 67 kg og en biltur alene har 90 kg. I sum utgjør hver antall reisende en stor forskjell.



# Jernbaneforum Sør

## Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

### Skaper attraktive regioner

Det neste tiåret vil kampen om de unges gunst hardne til. Vi får stadig flere eldre, og det vil være en regional kamp om å sikre folkevekst og fylle ledige stillinger innen helse, skole og annet. En ny og moderne jernbane binder hele Sørøst-Norge sammen og gjør mobilitet mulig, både innenfor regionene og på tvers.

### Utjevner levekår

Kommuner og tettsteder som ligger et stykke utenfor byregionene har ulik grad av utfordringer med levekår. Raskere reisetid og bedre baner gir befolkningen i hele Sørøst-Norge mulighet til å bli en del av et felles bo- og arbeidsmarked. Dette vil være med på å utjevne sosiale forskjeller og øke den sosiale mobiliteten. Dette er spesielt viktig i deler av Sør-Norge hvor dette løftes fram som en av de aller viktigste utfordringene.

### Tiltaksliste

Dette er en liste over tiltak utover påvirkningsarbeidet som bør gjennomføres de kommende årene.

### Besøke kommunestyre og fylkesting

De folkevalgte, spesielt i kommunene, er i dag lite informert om arbeidet som gjøres gjennom Jernbaneforum Sør. Det bør derfor tas initiativ til å besøke alle kommunene og fylkeskommunene og få tid til å orientere om arbeidet, hvorfor det er viktig - og hvordan dette arbeidet understøtter både arbeidet mot klimamålene og arbeidet med å utjevne levekår. Dette vil gi sterkere forankring og økt interesse rundt prosjektet.

### Få fram flere fakta

Hvilke beregninger finnes allerede, og hvilke beregninger er det behov for, for å lage en best mulig liste over hvordan nye baner kutter klimautslipp, skaper attraktive regioner og utjevner levekår? Dette er viktige tall som også har interesse både i tradisjonelle medier, og som enkelt kan brytes ned til enkle infografikker som kan deles i sosiale medier.

### Få næringsliv med på laget

Utbyggingen av Grenlandsbanen og kystjernbane må ha flere aktører på banen. Næringslivet kan effektivt støtte opp under målene til Jernbaneforum Sør. og gjøre de mer allmenne og utbredte. Det er flere aktører som frakter mye gods, og det er næringsliv som ønsker mer attraktive regioner for å sikre best mulig tilgang på kompetanse.

### Holde jernbaneutbygging varm

For å få og beholde jernbaneutbygging på dagsorden er det viktig å organisere informasjonsarbeidet slik at debatten holdes mest mulig varm og får størst mulig oppmerksomhet. Et viktig poeng som kan være med å bidra er den nye regjeringsplattformen. Utover våren vil flere av landsmøtene til partiene ha en debatt om jernbane, og vi vet at dagsaktuelle saker engasjerer best.



# Jernbaneforum Sør

Vestfold og Telemark | Agder | Rogaland

## Engasjere innbyggere

Det er mange som både ser fordelene med eksisterende jernbane, og som ønsker utbygging. Hvordan kan vi få flere aktører på banen og skape større engasjement fra innbyggere? Viktige allierte i dette arbeidet kan være pendlerforeninger, men også miljøorganisasjonene bør komme på banen.

## Visualisere og tydeliggjøre framtiden

Hvordan ser framtidens hverdag ut i Larvik, Skien, Arendal, Kristiansand eller Stavanger med en moderne jernbane på plass? Ved hjelp av enkle animasjon kan man understreke de ulike effektene når en slik jernbane omsider er på plass.

## Styrke engasjement i sosiale medier

Sørvestbanen har i dag lite engasjement og få følgere i sosiale medier. Vi trenger flere som engasjerer seg og vi trenger å jobbe målrettet med budskap. Det som skaper mest engasjement i dag er når en aktualiserer arbeidet med f.eks. å koble seg opp mot en ny regjeringsplattform eller kobler seg på utfordringene med gods som i økende grad går fra bane til vei.

## Fortsette arbeidet med å få ungdommen med på laget

Opp med farta var en kampanje som fikk samlet inn mange synspunkter, og arbeidet med å få engasjert en yngre målgruppe ble påbegynt. For å fullt nå målene med kampanjen foreslår vi å jobbe med enda bredere forankring blant de yngre. Dette kan kombineres med en kampanje i sosiale medier, hvor vi får de yngre selv til å lage innhold og koble seg opp mot kampanjen.

## Forankre arbeidet i forumet grundig i alle partier

Forumets medlemmer og andre engasjerte gjør i dag en god jobb med å løfte arbeidet til Jernbaneforum Sør og snakke om viktigheten av å satse på jernbanen. Men en ny og klarere strategi bør forankres enda bedre i alle politiske partier. Vi bør ha som målsetning å gjøre prosjektet enda bedre kjent og bedre forankret