



**Oppsummering av innkommende merknader til:**

**«Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen»**

**Høringsfase**

**September 2016**



**Jernbaneverket**



# Oppsummering av merknader

## Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ba i 2014 Jernbaneverket om å utarbeide kommunedelplan for dobbeltspor Sandnes – Nærbø. Dobbeltspor på Jærbanen ligger inne som anbefalt konsept i KVVU for transportsystemet på Jæren fra 2012.

Jærbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet på Jæren. Det er bred enighet lokalt om at stasjonsstrukturen bør utformes slik at banen blir et miljøvennlig kollektivtilbud for tettstedene på Jæren. Implisitt vil da store deler av dobbeltsportraseen være tilnærmet gitt. Fra regionalt og lokalt hold er Jernbaneverket derfor blitt oppfordret til at den offentlige planprosessen bør gjennomføres som reguleringsplan. Dette vil gi et raskere planforløp som også vil samsvare med departementets overordnede ønske om raskere planprosesser.

Som grunnlag for å kunne foreta et optimalt trasevalg, har det blitt foretatt en vurdering av ulike trasemuligheter. Vurderingene er samlet i en egen rapport. I første fase av arbeidet ble fire alternativ vurdert basert på hastighetsprinsipper (160 km/t, 200 km/t og 250 km/t). Alternativene med hastigheter på 200 km/t og 250 km/t er vurdert til å ha for store konsekvenser for natur- og landbruksareal og derfor lagt bort. I tillegg vil krav til kurvatur for disse hastighetene være lite forenlig med Jærbanens rolle som lokalbane. Basert på grovsilingen ble det gått videre med tre alternative korridorvalg som tilfredsstillende krav til 160 km/t, korridor 1 (blå), korridor 2 (rosa) og korridor 3 (oransje).

## Høring av silingsrapport

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet ble silingsrapporten sendt på høring 23.06.16 med høringsfrist 23.09.16. Mottakere har vært berørte kommuner, Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland, Statens vegvesen. Andre har også kunnet uttale seg til silingsrapporten.

Gjennom høringen ønsket Jernbaneverket særskilt tilbakemeldinger knyttet til ønsket togtilbud, korridorvalg og stasjonslokalisering sett opp mot andre interesser, som blant annet jordvern, fortetting, regional utvikling mv.

## Mottatte merknader

Det har kommet inn 13 merknader i forbindelse med høringen av silingsrapporten for dobbeltspor Sandnes – Nærbø. Av disse er 8 av merknadene fra offentlige instanser og 5 fra organisasjoner, alle fra jordvern- og bondeorganisasjoner.

De offentlige etatene støtter i stor grad opp om det arbeidet som er gjort og mener dette er et godt grunnlag for videre planlegging. Samtlige av de offentlige instansene la vekt på at videre planlegging må gjennomføres som reguleringsplan og at man snarlig må starte opp dette planarbeidet. Hovedgrunnene for dette er at:

- Kommunene ønsker snarlig arealavklaring.
- Lokal og regional utvikling krever forutsigbar arealdisponering.

Dobbeltsporet vil være styrende for utvikling av bosettings- og etableringsmønsteret på Jæren. Slik vil jernbanen bidra til å strukturere fremtidig arealbruk. Utbygging av dobbeltspor vil medføre beslag av landbruksarealer. Samtidig vil utbyggingen styrke stasjonsbyene som utbyggingsområder og dermed redusere presset på landbruksjord utenfor disse tettstedene.

Flere ønsker å få konsekvensutredet to alternativ på deler av strekningen, korridor 1 (blå) og korridor 2 (rosa), for å kunne veie landbruksinteresser opp mot natur- og friluftinteresser. Dette vil gi bedre oversikt over type arealbeslag.

Flere høringsinstanser peker på at bruk av dagens jernbanetrase må avklares i en reguleringsplanprosess.

Verne- og landbruksorganisasjonene er overveiende negative til prosjektet. Disse viser til jordverngrensene på Jæren som stadig blir utfordret av lokal og regional utbygging. Flere mener videre planlegging må stoppe. En av organisasjon ber om at korridor 1 legges til grunn for videre planlegging.

30.9.2016

## Innhold

Oppsummering av merknader	3
Offentlige instanser	6
Fylkesmannen i Rogaland,	6
Rogaland Fylkeskommune	7
Statens vegvesen	8
Sandnes kommune	8
Klepp kommune	9
Time kommune	9
Hå kommune	9
Eigersund kommune	10
Organisasjoner	11
Jordvernforeningen i Rogaland	11
Time Bondelag	12
Nærbø Bondelag	12
Rogaland Bonde- og Småbrukarlag	13
Rogaland bondelag	13
Vedlegg	14

## Offentlige instanser

<p><b>Innspill mottatt fra:</b></p> <p><b>Fylkesmannen i Rogaland,</b> 19.9.2016</p>	<p><b>Oppsummering:</b></p> <p>Fylkesmannen er positiv til at det foreligger silingsrapport og håper at denne kan bidra til at det i løpet av kort tid settes i gang reguleringsplanarbeid. Fylkesmannen legger vekt på at dobbeltsporet vil styrke Jærbanen som hovedtransportsystem, fortsette å binde sammen tettstedene og konsentrere folkevekst til eksisterende knutepunkt/ stoppesteder samt spare landbruksjord.</p> <p>Fylkesmannen ønsker i størst mulig grad at nytt dobbeltspor skal gå i/ langs dagens korridor for å minimere konfliktnivået. Fylkesmannen støtter Jernbaneverket i å legge bort oransje korridor (3), med bakgrunn i nasjonale føringer for jordvern og samordnet areal- og transportplanlegging. Samtidig vil de to andre korridoralternativene være konfliktfylte. Rosa korridor (2), vil få store konsekvenser for landbruksinteressene, blant annet i form av en fragmenterende effekt, mens blå korridor(1), er svært krevende med hensyn til natur- og friluftsjakter. Fylkesmannen signaliserer en klar forventning om at vesentlige deler av dagens trasé tilbakeføres til landbruk på de strekningene der dette er mulig.</p> <p>Fylkesmannen mener at silingsrapporten ikke gir et tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å konkludere for valg av korridor mellom Nærbø – Bryne og forventer derfor at både korridor blå(1) og rosa (2), konsekvensutredes i sin helhet i en reguleringsplanprosess. Samtidig pekes det på at konsekvensene også er noe uklare for korridorene mellom Bryne og Klepp. Disse bør vurderes nærmere.</p>
--	---

**Rogaland  
Fylkeskommune**

23.9.2016

Rogaland fylkeskommune vurderer kvaliteten på silingsrapporten som tilfredsstillende til å vurdere alternativene opp mot hverandre og for å ta beslutning om videre prosess. Fylkeskommunen mener videre planprosess gjennomføres som detaljregulering og at korridor 1 og 2 konsekvensutredes. De viser også til høringsuttalelsen til NTP 2018-29 der de forutsetter oppstart av byggingen av dobbeltspor Sandnes – Nærbø, og videre planlegging mot Egersund. Dette som del av bypakkesatsingen.

Rogaland fylkeskommune understreker viktigheten av at reguleringsplanarbeidet påbegynnes snarlig. Dobbeltspor som utgjør ryggraden i transportsystemet mellom Egersund og Stavanger og er styrende for regionens bosettings- og etableringsmønster, er en grunnleggende del av langsiktig utviklingsstrategi for sør Rogaland. Det er sentralt når det gjelder bærekraftig mobilitet og tilgjengelighet,

Rogaland fylkeskommune mener at manglende reguleringsmessig avklaring er hemmende for utvikling i tettstedene langs korridoren, noe som kan ha negative følger for blant annet jordvernmålsettingene. Fylkeskommunen ber om at det videre planarbeidet har sterkt fokus på jordvern.

Betydningen av et sterkt fokus på jordvern i videre planlegging påpekes. Fylkeskommunen ber om at gammel jernbanetrase tilbakeføres til jordbruksformål der dette er mulig.

Rogaland fylkeskommune ber om mer utredning angående fremkommeligheten for regiontog på Jærbanen i kombinasjon med lokaltog.

<p><b>Statens vegvesen</b> 22.9.2016</p>	<p>Statens vegvesen påpeker at Jærbanen er ryggraden i kollektivtilbudet på Jæren og er positive til videre planlegging. Statens vegvesen har ingen innvendinger til den anbefalingen som er tilrådd. For videre planlegging ber Statens vegvesen om at Jernbaneverket:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vurderer behov for nye krysningspunkt for gang- og sykkeltrafikk, uavhengig av bilveg.</li> <li>- At krysningspunkt for kjøreveier blir planlagt ihht Statens vegvesen sine håndbøker.</li> <li>- Vurdere bruk av eksisterende trasé til hovedrute for sykkel, i kombinasjon med Jernbaneverket sitt behov.</li> <li>- Sikre trygg sykkelparkering med tilstrekkelig kapasitet ved alle stasjoner.</li> </ul> <p>Statens vegvesen opplyser også om pågående sak om omklassifisering av deler av fylkesvegnettet. De opplyser at dette kan få konsekvenser for noen av fylkesveiene som krysser jernbanen.</p>
<p><b>Sandnes kommune</b> 6.9.2016</p>	<p>Sandnes kommune vurderer kvaliteten på rapporten som tilfredsstillende til å vurdere de ulike trasealternativene opp mot hverandre og ta beslutning om planoppstart. Kommunen mener også at videre planlegging bør gjennomføres som detaljregulering med full konsekvensutredning. Det påpekes viktigheten av at dette arbeidet påbegynnes snarlig.</p> <p>Dobbeltspor er en grunnleggende del av langsiktig utviklingsstrategi for sør-Rogaland. Sandnes kommune vil støtte opp under utbyggingen med områdeutvikling i tilknytning til dagens stasjoner. Videre ber kommunen om at følgende blir hensyntatt i videre planarbeid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Etappeinndeling for gjennomføringen og utbyggingsrekkefølge.</li> <li>- Avklare og sikre holdeplassenes funksjon i et regionalt kollektivtransportnettverk.</li> <li>- Tett dialog mellom JBV og kommunen i pågående reguleringsplanprosjekter og utredninger; Ruten, Skeiane/ Brueland, Ganddal og utredning av nytt togstopp mellom Sandnes sentrum og Gausel.</li> <li>- Snarlig avklaring på arealbehov i Skeiane-/Bruelandsområdet og i korridoren mellom Skeiane og Ganddal stasjon. Herunder også eventuell flytting av Ganddal stasjon og behov for hensettingsspor på Vagle.</li> <li>- Kommunen ber om prioritering av sentrumsutvikling rundt Skeiane/ Brueland. Kommunen ønsker å frigjøre maksimalt areal til byutvikling.</li> <li>- Videre planlegging som ikke legger hinder for en attraktiv og effektiv gjenåpning av Ålgårdbanen.</li> <li>- Kommunen påpeker også viktigheten av å ta med plangrenser som omfatter tilstrekkelig areal for å sikre fullverdige og praktiske løsninger når det gjelder samspill med naboeiendommer og bymiljø.</li> <li>- Støyskjerming som utføres med hensyn til omgivelser, nærliggende bebyggelse og støy. - Forutsigbarhet og detaljert planlegging for anleggsfasen.</li> </ul>



<p><b>Klepp kommune</b> 19.9.2016</p>	<p>Klepp kommune vurderer rapporten som tilfredsstillende for å vurdere alternativene opp mot hverandre og foreta valg av korridor. Kommunen trekker frem detaljregulering som rett plannivå for videre planlegging.</p> <p>Det anbefales at man går videre med både korridor 1 og 2 (blå og rosa). Kommunen forutsetter at videre detaljregulering vil finne gode løsninger for linjeføringen ved Klepp stasjon. Kommunen forutsetter at stoppestedene Klepp og Orstad/ Øksnevad blir videreført.</p> <p>Klepp kommune påpeker at jordvern må gis høy prioritet i den videre planleggingen. Klepp kommunen ber om at planleggingen av dobbeltspor Sandnes - Nærbø gjennomføres så raskt som mulig slik at ikke investeringer i landbruket og fortetting ved stasjonene stopper opp. Det bør tas sikte på byggestart av prosjektet innenfor første planperiode i kommende NTP 2018-29.</p>
<p><b>Time kommune</b> 6.9.2016</p>	<p>Time kommune mener at silingsrapporten utgjør tilstrekkelig grunnlag for vurdering av korridoralternativene og for vedtak om videre prosess på strekningen Sandnes - Nærbø. Kommunen mener det videre planarbeidet bør gjennomføres som detaljregulering, der korridor 1 og 2 blir konsekvensutredet. Time kommune understreker viktigheten av snarlig oppstart av reguleringsarbeidet.</p> <p>Dobbeltsporet er en grunnleggende del av langsiktig utvikling av sør-Rogaland. Kommunen trekker frem Jærbanen som ryggraden i transportsystemet mellom Egersund og Stavanger. Bærekraftig mobilitet og tilgjengelighet er viktig. Videreutvikling av dobbeltspor er styrende for regionens bosettings- og etableringsmønster.</p> <p>Time kommune trekker også frem at manglende reguleringsmessige avklaringer er hemmende for tettstedene langs korridoren, noe som har negativ konsekvenser for jordvern. Kommunen ber om videre planlegging av strekningen Sandnes - Nærbø så raskt om mulig med byggestart innenfor første planperiode i kommende NTP.</p>
<p><b>Hå kommune</b> 15.9.2016</p>	<p>Hå kommune mener silingsrapporten utgjør tilstrekkelig grunnlag for å vurdere korridoralternativene mot hverandre og for videre planprosess. Hå kommune mener silingsrapporter gir grunnlag for videre detaljregulering med konsekvensutredning av korridor 1 og 2. Kommunen påpeker viktigheten av prosjektet for kommunen og gir prosjektet høy prioritet.</p> <p>Videre skriver kommunen at prosjektet bygger opp om kommunens utbyggingsstrategi med fortetting og Stokkelandsmarka som et viktig utbyggingsområde. Kommunen mener videre planlegging må skje raskt og</p>

	<p>Ønsker byggestart innenfor første NTP-periode, 2018-2021.</p> <p>Hå kommune påpeker også at utbyggingen må ha et strategisk perspektiv om videreutvikling av dobbeltspor mot Egersund. Dersom videreføringen mot Egersund skal deles i mindre etapper, må første etappe være til Stokkelandsmarka/ Brusand. Brusand stasjon bør da flyttes mot nord. Kommunen ber Jernbaneverket vurdere å flytte planlagt vendespor i Nærbø sentrum ut av byen mot Kviamarka, kombinert med et togstopp. Hå kommune mener man i størst mulig grad bør følge eksisterende trasé når det gjelder dobbeltspor. Dersom utbygging skal skje i ny trasé bør eksisterende trasé tilbakeføres til landbruk.</p>
<p><b>Eigersund kommune</b> 5.9.2016</p>	<p>Eigersund kommune støtter i hovedsak opp om de alternativene Jernbaneverket har anbefalt i silingsrapporten og at det er gjort gode og grundige faglige vurderinger. Kommunen er positiv til planleggingen i første omgang for strekningen Sandnes - Nærbø. Eigersund kommune mener det er av stor betydning for kommunen, Egersund by og Dalane regionen at det startes planlegging av dobbeltspor på strekningen Nærbø - Egersund også.</p> <p>Videre planlegging bør ha fokus på kort reisetid og gode overgangsmuligheter. Stasjoner bør ligge i direkte tilknytning til tettstedene. Kommunen viser til jernbanen som viktig drivkraft for steds- og tettstedsutvikling. Kommunen mener at etablering av ny jernbane på strekningen Sandnes - Egersund vil øke jernbanens attraktivitet og redusere bilbruk.</p> <p>Kommunen støtter Jernbaneverkets anbefalinger for korridorvalg og påpeker viktigheten av rask byggetid og minimering av driftsstabiliteten i byggeperioden. Kommunen skriver videre at 30-min intervall for togavgangene til/ fra Egersund må opprettholdes uavhengig av utbyggingen. Kommunen mener at jordvern og vern av sårbare biotoper må vektlegges i trasévurderingene.</p>

## Organisasjoner

### Jordvernforeningen i Rogaland

23.9.2016

Jordvernforeningen i Rogaland viser til den store jordbruksproduksjonen som er i fylket, og Jæren spesielt. Over 10.000 årsverk har direktetilnytning til primærproduksjonen. Foreningen mener at langsiktig arealplanlegging og tilrettelegging av infrastruktur kan tilrettelegge for gode løsninger for bolig- og næringsutvikling i uproduktive områder, som på Høy-Jæren.

Foreningen mener det er begått en grov feil med planleggingen at det ikke er gjennomført KVV for prosjektet. De mener dette ville åpnet opp for andre alternativer.

Jordvernensynet blir trukket frem som et viktig argument i uttalelsen da utbyggingen vil føre til økt tilflytting til stasjonsbyene, der jordvernrensene allerede er satt under press. Foreningen mener det er uakseptabelt at store, fulldyrka, lettbrukte og produktive jordbruksarealer kan komme til å bli brukt til dobbeltsporet. Jordvernforeningen mener det ikke foreligger noen planer eller ønsker om å fjerne eksisterende spor.

Jordvernforeningen i Rogaland viser til de utfordringene som grunnforhold og eventuell utbygging kan gi. Det er vist til et eksempel der korridorbredden kan bli opp mot 80 meter. Foreningen mener det ikke er gjort et godt nok utredningsarbeid for å synliggjøre arealomdisponering av landbruksjord i silingsrapporten og peker blant annet på arealer til parkering utenfor stasjonsbyene.

Foreningen mener det er et sviktende passasjergrunnlag som ligger til grunn for utbyggingen og at reduksjonen i reisetid ved utbygd dobbeltspor kun vil være 4 minutter. Det vises også til estimater der dagens Jærbane har ca. 90 % ledig kapasitet. Foreningen viser også til at de utbedringene som er gjennomført de siste årene med doble togsett og utbedringer av kjøreledning og signalanlegg.

Videre viser til foreningen til utbyggingskostnaden og den samfunnsøkonomiske analysen for investeringen. Avslutningsvis mener foreningen at utbyggingen vil være en ulykke for Jæren og at planen bør stoppes.

<p><b>Time Bondelag</b> 23.9.2016</p>	<p>Time Bondelag mener det er begått en alvorlig feil at det ikke er utarbeidet en KVVU for prosjektet. De er bekymret for jordverngrensene på Jæren og påpeker at utbygging av dobbeltspor vil være dramatisk for landbruket på Jæren. Time Bondelag mener jordverngrensene på Jæren blir direkte utfordret av en eventuell utbygging. Bondelaget mener også at grunneiere langs et dobbeltspor mellom Nærbø og Bryne vil få sine livsverk rasert.</p> <p>Bondelaget mener det ikke er trafikkgrunnlag for tiltaket og etterspør logikk i utbyggingen. De henviser også til de forbedringene som er gjort i kontaktledninger, signal og med doble togsett og synes dagens tilbud er tilstrekkelig.</p> <p>Time Bondelag mener utvikling av dobbeltsporet er i strid med overordnede planer og går på bekostning av Norges viktigste jordbruksområde. De mener at arbeidet må stoppes.</p>
<p><b>Nærbø Bondelag</b> 23.9.2016</p>	<p>Nærbø Bondelag mener at dobbeltsporet vil gå på bekostning av landbruksjord som er svært verdifull. Bondelaget mener også at det er begått en alvorlig feil ved at det ikke er utarbeidet en KVVU for prosjektet.</p> <p>De mener at jordverngrensene på Jæren blir utfordret som følge av en eventuell utbygging av dobbeltspor. At eventuell arealer mellom dagens spor og fremtidig dobbeltspor blir uegnet til drift er også en problemstilling bondelaget trekker frem.</p> <p>Nærbø Bondelag mener at trafikkgrunnlaget er for lite og at det er tilstrekkelig med de tiltakene som er satt inn på Jærbanen de siste årene (doble togsett, kontaktledning og signal).</p> <p>Nærbø bondelag mener utbygging av dobbeltspor på Jæren er i strid med overordnede planer og mener at planarbeidet må stoppes.</p>

<p><b>Rogaland Bonde- og Småbrukarlag</b> 23.9.2016</p>	<p>Rogaland Bonde- og Småbrukarlag trekker også Jæren som Norges Matfat med over 20 % av alt husdyrbasert jordbruk drives i Rogaland. Organisasjonen er sjokkert over forslaget til utbygging av dobbeltspor. De trekker frem fire hovedpunkter fra silingsrapporten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Forlaget er i strid med jordverngrensene.</li> <li>- Det er stor usikkerhet til hvor mye areal som faktisk vil gå med</li> <li>- Behovet for dobbeltspor er minimalt.</li> <li>- Samfunnsøkonomien er særdeles dårlig.</li> </ul> <p>Rogaland Bonde- og Småbrukarlag mener det må være en klar sammenheng mellom landbrukspolitikk, distriktpolitikk og næringsutvikling. Organisasjonen mener man skal basere utviklingen i landbruket på dette og på de bostedskvaliteter som finnes som de viktige bygdene på Jæren har per i dag.</p> <p>Rogaland Bonde- og Småbrukarlag er sterkt kritisk til forslaget om planlegging og utvikling av dobbeltspor på Jæren og mener at arbeidet må stoppes.</p>
<p><b>Rogaland bondelag</b> 23.9.2016</p>	<p>Rogaland Bondelag mener at prosjektet kan være et viktig samferdselstiltak, men at jordvern må vektlegges i større grad i planleggingen. Bondelaget viser til at kommunene Klepp, Time og Hå har produksjonsinntekter på til sammen 2.3 milliarder. De viser også til at kommunene Klepp, Time og Hå har 2208 årsverk i landbruket og 1257 årsverk i tilstøtende næringsmiddelindustri. Næringen er en viktig bidragsyter til 4801 ansatte i fylkets næringsmiddelindustri.</p> <p>Rogaland Bondelag viser til at det er en kostnadsforskjell på 2 milliarder mellom korridor 1 og 2. Dobbeltsporet, og kostnadene ved dette, må sees på i et langsiktig perspektiv. Kostnadsforskjellen mellom de to alternativene blir langt mindre sett i et langsiktig perspektiv.</p> <p>Rogaland Bondelag viser til arealregnskapet som er vist i silingsrapporten og mener dette ikke tar tilstrekkelig høyde for eventuelt restareal mellom ny og gammel trasé. Arealer som blir vanskelige å drive er heller ikke medregnet i arealregnskapet. Til slutt vises det til Stortingets vedtak om at ikke mer enn 4000 daa skal bygges ut i året frem mot 2020. De ber om at korridor 1 legges til grunn med bakgrunn i jordvern og fremtidig jordbruk nær jernbaneskinnene.</p>

## Vedlegg

Samtlige høringsuttalelser er lagt i følgende rekkefølge:

Fylkesmannen i Rogaland  
Rogaland Fylkeskommune  
Statens vegvesen  
Sandnes kommune  
Klepp kommune  
Time kommune  
Hå kommune  
Eigersund kommune  
Jordvernforeningen i Rogaland  
Time Bondelag  
Nærbø Bondelag  
Rogaland Bonde- og Småbrukarlag  
Rogaland bondelag

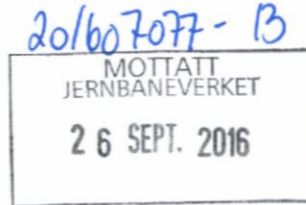


FYLKESMANNEN  
I ROGALAND

Deres ref.:

Vår dato: 19.09.2016  
Vår ref.: 2016/8531  
Arkivnr.: 421.6

Jernbaneverket  
pb. 4350  
2308 HAMAR



Postadresse:  
Postboks 59 Sentrum,  
4001 Stavanger

Besøksadresse:  
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00  
F: 51 52 03 00  
E: fmropost@fylkesmannen.no

[www.fylkesmannen.no/rogaland](http://www.fylkesmannen.no/rogaland)

## Uttalelse til silingsrapport for dobbeltspor Sandnes-Nærbø

Vi viser til rapport sendt på høring med brev datert 27.06.2016.

Det er positivt at det nå foreligger en silingsrapport. Fylkesmannen håper at denne kan bidra til at det i løpet av kort tid settes i gang reguleringsarbeid for dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø. Det er viktig med en avklaring av detaljert trase for dobbeltsporet, særlig av hensyn til arealbruken og utviklingen i stasjonsbyene og for de som driver jordbruk langs traseen. Dobbeltsporet vil styrke Jærbanen som hovedtransportsystem, fortsatt binde sammen tettstedene og spare landbruksjord og annet areal med viktige regionale eller nasjonale interesser, ved at folkeveksten i enda større grad kan skje i eksisterende knutepunkt/stoppested. Det er derfor etter vårt syn avgjørende at Jernbaneverket har falt ned på å beholde eksisterende stoppesteder, og at det ikke dannes nye med boligspredding til nye arealer som konsekvens.

Vi er fornøyde med at Jernbaneverket har forkasta den oransje korridoren, da denne er klart i strid med Regionalplan for Jæren samt nasjonale føringer for jordvern og samordna areal- og transportplanlegging. Samtidig er det åpenbart at også blå og rosa korridorer er konfliktfulle i forhold til landbruks-, natur- og friluftsinnteresser. Fylkesmannen har hele tiden vært klar over at disse interessene vil bli berørte med et dobbeltspor. Samtidig har vi vært opptatt av at dobbeltsporet i størst mulig grad skal gå i/langs dagens korridor for å minimere konfliktnivået.

Jernbaneverket anbefaler rosa korridor på strekningene Nærbø-Bryne og Bryne-Klepp. Hovedgrunnene til dette er at det er viktig å kunne avvike gods- og persontrafikken i byggeperioden, og hele strekningene kan i stor grad bygges uforstyrret med dette alternativet. Videre viser foreløpige beregninger at utbyggingskostnadene vil bli ca 2 milliarder dyrere for blå korridor enn for rosa. Dette fordi bygging nær jernbane i drift (blå korridor) er langt mere krevende. Foreløpig arealregnskap viser at rosa korridor vil bygge ned 173 dekar fulldyrka jord, mens blå korridor vil bygge ned 61 dekar fulldyrka jord. Det totale arealbeslaget er det samme for begge korridorer.

Fylkesmannen vil videre i uttalelsen kommentere de to nevnte strekningene, der det skal velges mellom to korridorer.

## Nærbø-Bryne

Rosa korridor vil i større grad enn blå korridor komme i konflikt med landbruksinteresser ved at den beslaglegger mere dyrka jord og får en langt større fragmenterende effekt. Eksisterende jernbanelinje har vært med å forme eiendoms- og teigstrukturen langs linja i 140 år, og flytting av linjen vil gi store konsekvenser. Det er ikke klart nøyaktig hvor langt den rosa korridoren vil gå fra dagens korridor, men dersom den gamle linja ikke fjernes og tilbakeføres til landbruk vil det kunne bli areal mellom ny og gammel linje som blir lite drivverdig.

Fylkesmannen mener at det gjennom silingsrapporten ikke foreligger et godt nok kunnskapsgrunnlag til å velge mellom rosa og blå korridor. Vi mener følgende forhold taler for at begge alternativ bør konsekvensutredes som en del av reguleringsplanarbeidet:

- Konsekvensene med oppsplitting og reduksjon av landbrukseiendommer er store og må utredes nærmere, og forskjellene mellom de to alternativene må komme frem. Det må utredes hvor mange landbrukseiendommer som blir berørte og på hvilken måte, samt muligheter for jordbytte som avbøtende tiltak.
- Selv om blått alternativ innebærer en mere krevende anleggsgjennomføring enn rosa alternativ, bør det før en tar stilling til korridor likevel foreligge mere konkrete og nøyaktige utredninger på forskjell i kostnader, stanstid for godstrafikk mm. Vi viser til at det skal bygges langs/i eksisterende korridor flere steder, blant annet gjennom stasjonsbyene, og at det er gjennomførbart der.
- Rosa alternativ innebærer at eksisterende linje vil kunne «frigis» til annen bruk. I hvor stor grad kan dagens linje tilbakeføres til landbruk/natur/friluftsområder som kompenserende tiltak dersom rosa alternativ blir valgt? Svaret på dette spørsmålet har etter vårt syn stor innvirkning på hvilken korridor som bør velges.

Vi vil allerede nå signalisere at det er en klar forventning fra Fylkesmannen om at vesentlige deler av gammel trase her blir tilbakeført til landbruk og dersom rosa korridor blir valgt etter endt reguleringsarbeid.

## Bryne-Klepp

Blå korridor vil få en krevende og dyr anleggsgjennomføring med mange krysninger av eksisterende spor. Videre vil den komme i sterk konflikt med natur- og friluftsverdier da den vil kreve utfylling langt ut i Frøylandsvatnet og forsterke barrierevirkningen mot vannet. Rosa korridor vil i større grad enn blå korridor komme i konflikt med landbruksinteresser ved at den beslaglegger mere dyrka jord, og får en fragmenterende effekt på landbruksarealet og kjerneområde landbruk. Den fragmenterende effekten og nedbyggingen av jord blir likevel langt mindre enn på strekningen Nærbø-Bryne fordi den er kortere og fordi deler av traseen vil gå i tunell. Dette innebærer at arealet over tunnelen trolig kan tas i bruk som landbruksareal etter anleggsgjennomføring, og at oppstykkingen blir redusert. Det er likevel noen ubesvarte spørsmål som burde utredes før endelig valg av korridor, som virkninger på landbrukseiendommer, omfang av utfylling i Frøylandsvatnet, lengde på tunell, kvalitet på jordbruksareal over tunell, muligheter for erstatningsbiotoper, bruk av «gammel linje» mm.



## Konklusjon

Blå korridorer er uten tvil svært krevende med hensyn til natur- og friluftsjnteresser og anleggsgjennomføring. Samtidig innebærer rosa korridorer store konflikter hovedsakelig med landbruksinteresser. Silingsrapporten gir etter vårt syn ikke tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag til å konkludere for valg av korridor mellom Nærbø-Bryne. Fylkesmannen forventer derfor at både blå og rosa korridor for denne strekningen konsekvensutredes i reguleringsplanprosessen.

Konsekvensene er også noe uklare for korridoren mellom Bryne og Klepp, og Jernbaneverket bør vurdere å konsekvensutrede begge alternativene også her.

En viktig del av reguleringsplanprosessen vil være konsekvensutredningen med alternativvurderinger. Jmfør konsekvensutredningsforskriften; *«konsekvensutredningen skal redegjøre for vurderte alternativer, og i nødvendig grad omfatte utredning av relevante og realistiske alternativer, herunder alternativ lokalisering»*. Store statlige prosjekter som dette må legge særlig vekt på å oppfylle disse prosesskravene.

Med hilsen

May Britt Jensen  
fylkesmiljøvernsjef

Geir Skadberg  
landbruksdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Saksbehandler: Knut Harald Dobbe  
Saksbehandler telefon: 51568961  
E-post: fmrokh@fylkesmannen.no

Kopi til:

Hå kommune	Postboks 24	4368	Varhaug
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Time kommune	Postboks 38	4349	Bryne
Sandnes kommune	Postboks 583	4305	Sandnes
Klepp kommune	Postboks 25	4358	Kleppe



ROGALAND  
FYLKESKOMMUNE

FYLKESRÅDMANNEN  
Fylkesrådmannen

201607077-14

Jernbaneverket  
Postboks 4350

2308 HAMAR

23.09.2016

Deres ref.: 16/671-12

Saksbehandler: Knut Thorkildsen Slettebak

Saksnr. 16/13964-7

Løpenr. 62821/16

Arkivnr. Q62

## MELDING OM POLITISK VEDTAK - DOBBELTSPOR PÅ JÆRANEN - SILINGSRAPPORT

Det er i Fylkesutvalget den 20.09.2016 fattet følgende vedtak:

1. Rogaland fylkeskommune vurderer kvaliteten på silingsrapporten som tilfredsstillende til å vurdere alternativene opp mot hverandre og ta beslutning om videre prosess.
2. Rogaland fylkeskommune støtter jernbaneverkets innstilling om at den videre prosessen planlegges gjennomført som en detaljregulering, hvor korridoralternativ 1 og 2 blir konsekvensutredet.
3. Rogaland fylkeskommune vil understreke viktigheten av at reguleringsarbeid påbegynnes snarlig. Dobbeltspor er grunnleggende del av langsiktig utviklingsstrategi for sør Rogaland. Det er sentralt når det gjelder bærekraftig mobilitet og tilgjengelighet, og utgjør ryggraden i transportsystemet mellom Egersund og Stavanger. Videre er det styrende for regionens bosettings- og etableringsmønster. Manglende reguleringsmessig avklaring er hemmende for utvikling i tettstedene langs korridoren, noe som kan ha negative følger for blant annet jordvern målsettingene.
4. Rogaland fylkeskommune viser til sin høringsuttalelse til NTP 2018-2029. Fylkeskommunen forutsetter, som en del av bypakken, oppstart på bygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø, og planlegging videre til Egersund.
5. Dobbeltsporet vil gå gjennom noe av Norges beste matjord. Rogaland fylkeskommune ber om at en i det videre planarbeidet har sterkt fokus på jordvern.
6. Rogaland fylkeskommune ber om at konsekvensutredningen utreder fremkommelighet for regiontog ved samtidig bruk med lokaltog på Jærbanen.

7. Rogaland fylkeskommune ber om at gammel trasé føres tilbake til jordbruksformål der det er mulig.

Med hilsen  
Regionalplanavdelingen

Knut Thorkildsen Slettebak  
rådgiver

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen signatur.*

Rogaland fylkeskommune

Postboks 130  
4001 Stavanger  
NORWAY

17



Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR  
NO

## MELDING OM POLITISK VEDTAK - DOBBELTSPOR PÅ JÆRBANEN - SILINGSRAPPORT

På side to følger et brev fra Rogaland fylkeskommune.

Til deg som mottar dette på papir; visste du at dette brevet kunne du mottatt direkte i din digitale innboks; Altinn, Digipost, e-Boks, i samme øyeblikk som saksbehandler sendte det ut? Hvis du logger deg inn på [www.rogfk.no](http://www.rogfk.no) finner du mer informasjon om SvarUT og digitale postkasser.

For alle virksomheter er Altinn digital innboks, og leder/ansvarlig får varsel på SMS og e-post om at det er kommet post fra Rogaland fylkeskommune til virksomhetens Altinnkonto. Dersom leder ønsker å delegerer myndighet til å lese virksomhetens post i Altinn, finnes det en veileder for dette på Altinns sider:

<https://www.altinn.no/Portalhjelp/Administrere-rettigheter-og-prosessteg/Delegering-av-rettigheter-enkeltvis/>

Raskere, enklere og sikrere samhandling med Rogaland fylkeskommune.



## Statens vegvesen

Jernbaneverket – Oslo  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Lars Rognstad Rugtvedt

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Region vest	Ellen Johnsen Haaberg / 51911382	16/104343-2		22.09.2016

### Uttale til rapporten "Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport"

Viser til høring av silingsrapport for dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø, datert 27. juni 2016.

Statens vegvesen uttaler seg i denne sammenheng som statleg vegeigar, med sektoransvar for mellom anna samordna areal- og transportplanlegging, trafikkikkerhet, kollektivtransport, gåing og sykling.

I tillegg er denne uttalen del av sams vegadministrasjon på vegne av Rogaland fylkeskommune, som vegeigar av fylkesvegnettet.

Jærbanen er viktig som ryggrad i kollektivtilbudet på Jæren. Statens vegvesen er positiv til det viktige planarbeidet som no er starta.

Statens vegvesen les av silingsrapporten at det er jernbanefaglege argument som er grunnlaget for anbefalinga i silingsrapporten, og vi har ingen innvending til den anbefalinga som er tilrådd.

Når det gjeld vidare planlegging, vil Statens vegvesen be om at følgande punkt blir tatt i vare:

- Vurdere behov for nye kryssingspunkt for gang- og sykkeltrafikk, uavhengig av bilveg.
- Sikre at kryssingspunkt over eller under køyreveg og/eller gang-/sykkelveg blir planlagt ihht Statens vegvesen sine handbøker.
- Følgje opp tidlegare signal frå Jernbaneverket om bruk av nedlagd spor til ny hovedrute for sykkel, i kombinasjon med Jernbaneverket sitt behov.
- Sikre trygg sykkelparkering med tilstrekkelig kapasitet ved alle stasjonar.

Vi informerer om pågåande sak om omklassifisering for delar av fylkesvegnettet til kommunal veg. Dette skal være avklart i løpet av 2017, og kan få som konsekvens at nokre av fylkesvegane som krysser Jærbanen får status som kommunal veg.

Statens vegvesen ynskjer lukke til med vidare planarbeid, og ser fram til eit fortsatt godt samarbeid.

Veg- og transportavdelinga  
Med hilsen

Hanne Hermanrud  
Avdelingsdirektør

Haaberg Ellen Johnsen

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Arkivsak-dok. 14/02302  
Arkivkode  
Saksbehandler Gorm Lybeck Kjernli

Behandlet av	Sakstype	Møtedato	Saknr
1 Kommuneplankomiteen 2015-2019	Utvalgssaker	06.09.2016	10/16
2 Utvalg for byutvikling 2015-2019	Orienteringssaker	28.09.2016	

## SAKSPROTOKOLL

### Høringsuttalelse rapport "Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport"

---

**Kommuneplankomiteen 2015-2019 har behandlet saken i møte 06.09.2016 sak 10/16**

#### **Møtebehandling**

#### **Votering**

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

#### **Vedtak**

1. Sandnes kommune vurderer kvaliteten på rapporten «*Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport*» som tilfredsstillende til å vurdere de ulike trasealternativene opp mot hverandre og ta beslutning om planoppstart.
2. Sandnes kommune støtter jernbaneverkets anbefaling om at den videre prosessen planlegges gjennomført som en detaljregulering med full konsekvensutredning.
3. Sandnes kommune vil understreke viktigheten av at reguleringsarbeid påbegynnes snarlig. Dobbeltspor er en grunnleggende del av langsiktig utviklingsstrategi for sør Rogaland.
4. Sandnes kommune vil støtte opp dobbeltsporprosjektet med områdeutvikling i tilknytning til dagens stasjoner.
5. Sandnes kommune ber om at følgende tema blir hensyntatt i det videre planarbeidet:
  - a) Oversikt over hvor mange etapper som er tiltenkt i gjennomføringen og prioritering av utbyggingsrekkefølge
  - b) Avklare og sikre holdeplassenes funksjon i et regionalt kollektivtransport nettverk
  - c) Tett dialog med Jernbaneverket i pågående reguleringsprosjekter og utredninger, herunder Ruten, Skeiane/Brueland, Ganddal og utredning av nytt togstopp mellom Sandnes sentrum og Gausel

- d) Snarlig avklaring på fremtidig arealbehov i Skeiane-/Bruelandområdet og i korridoren mellom Skeiane stasjon og Ganddal, avklaring om eventuell flytting av Ganddal stasjon og behovet for hensettingsspor på Vagle.
- e) Prioritering av sentrumsutvikling ved vurdering av hensettingsareal på Skeiane/Brueland. Sandnes kommune ønsker å frigjøre maksimalt areal til byutvikling.
- f) Planlegging som ikke hindrer en attraktiv og effektiv gjenåpning av Ålgårdbanen
- g) Plangrenser som omfatter tilstrekkelig areal for å sikre fullverdige og praktiske løsninger når det gjelder samspill med naboeiendommer og bymiljø.
- h) Støyskjerming som utføres med hensyn til omgivelser, nærliggende bebyggelse og støy.
- i) Forutsigbarhet og detaljert planlegging i anleggsfasen

Dokumentet er ikke signert da Sandnes kommune benytter elektronisk godkjenning.





## SÆRUTSKRIFT AV MØTEBOK

Behandla i:  
**Formannskapet**  
**IKommunestyret**

Møtedato:      Sak nr:  
**05.09.2016**    **59/16**  
**19.09.2016**    **44/16**

---

**Saksbehandlar:** Peter Willmann  
**Arkivsak:** 16/671-12

**Arkiv:** N21

---

## HØYRINGSUTTALE SILINGSRAPPORT DOBBELTSPOR JÆRBANEN

### Bakgrunn for saka:

Jernbaneverket har utarbeidd rapporten «Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport» der ulike korridorar for utbygging av dobbeltspor på strekninga Sandnes - Nærbø er utgreia. Utgreiinga er gjennomført på overordna nivå. Rapporten ligg ved saka. Rapporten med fleire vedlegg kan lesast på Jernbaneverket sine nettsider:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utreddinger/Jernbaneverkets-Utreddinger/dobbeltspor-sandnes---narbo--silingsrapport/>

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet er rapporten nå sendt på høyring til kommunane, Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland og Statens vegvesen. Gjennom høyringa ønskjer Jernbaneverket særskilt tilbakemeldingar om ønska togtilbod, korridorval og stasjonslokalisering sett opp mot andre interesser, som mellom anna jordvern, fortetting, regional utvikling mm. Etter gjennomført høyring vil Samferdselsdepartementet ta stilling til planoppstart.

Høyringsfrist er 23. september 2016.

**Saksopplysningar:** I januar 2014 bad Samferdselsdepartementet Jernbaneverket om å starte planlegginga av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø. Den framlagde «silingsrapporten» utgjer første fase i dette planarbeidet. Neste fase ville normalt vere å utarbeide ein kommunedelplan og deretter ein reguleringsplan for tiltaket. For å forenkla og redusere tidsbruken i planprosessen kan det vere aktuelt å sløyfe kommunedelplanen og gå direkte frå silingsrapporten til utarbeiding av reguleringsplan.

Rapporten er samla på 108 sider. I det følgjande blir det derfor gitt ei kort oppsummering av hovudkonklusjonane.

Banen blir dimensjonert for å kunne køyre 8 tog i timen; dvs. 6 lokal-/regiontog, eit fjerntog og eit godstog. Av lokaltoga vil eit tog, i rushtida to tog i timen, fortsetja til Egersund. Resterande tog vil vende på Nærbø fram til strekninga Nærbø - Egersund får dobbeltspor.

### Første silingsfase

I første fase av silingsarbeidet er fem ulike trasealtenativ vurdert. Alternativa tar i hovudsak utgangspunkt i ulik maksfart for togtrafikken og er omtalt slik i rapporten (Sjå side 19 i rapporten):



Fargekode	Alternativ	Krav
	Eksisterende bane	Variierende geometri
	Alternativ 160 km/t – Tilpassing av eksisterende trase ved kurveutretninger og dagens stasjonsmønster	Minste horisontalkurveradius: 1200 m
	Alternativ 200 km/t – Ny trase med planskilt kryssing over Ganddal og ny Kleppe stasjon	Minste horisontalkurveradius: 2000 m
	Alternativ 200 km/t – Ny trase med tilkobling Ganddal og ny Kleppe stasjon	Minste horisontalkurveradius: 2000 m
	Alternativ 250 km/t – Ny trase med planskilt kryssing over Ganddal og ny Kleppe og Nærbø stasjon. Dette alternativet er i realiteten et høyhastighetskonsept som tidligere er diskutert i forbindelse med Høyhastighetsutredningen.	Minste horisontalkurveradius: 3400 m

På kart er korridorane illustrert slik (s. 20):





Høghastighetsalternativet (250 km/t) (gul linje) som krev nye stasjonar vest for både Nærbø og Klepp stasjon og grøn linje som krev eit komplisert planfritt kryss ved godsterminalen på Ganddal blei valt bort under første siling.

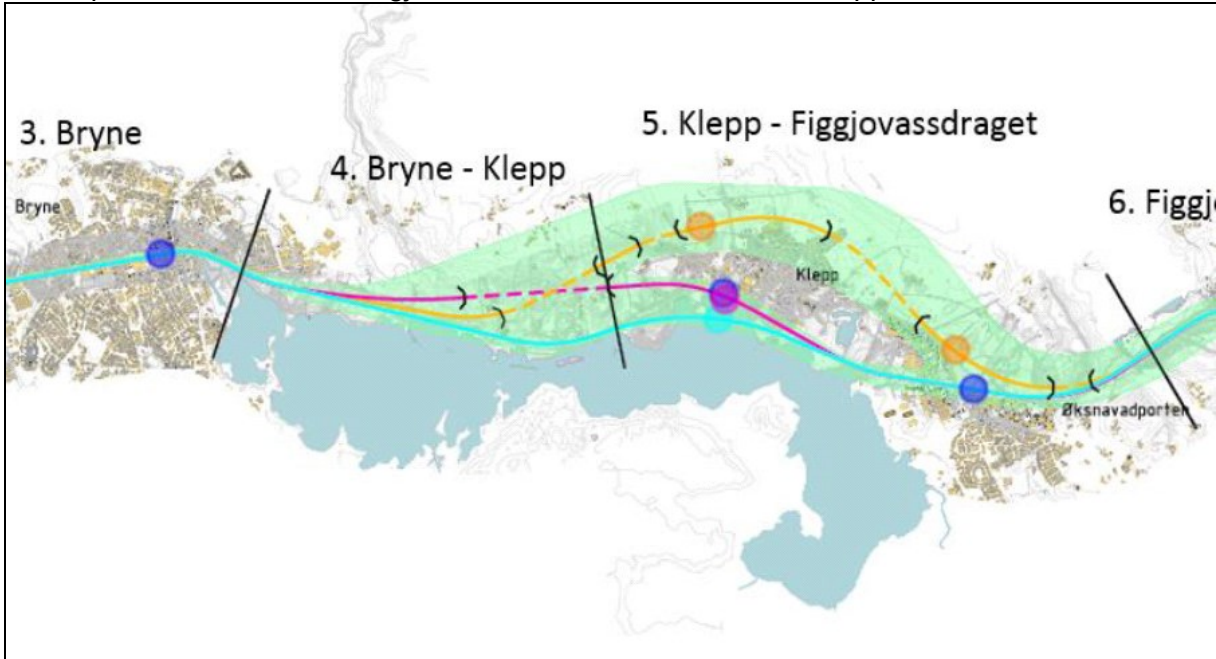
Ein står igjen med kurveutretting av eksisterande trasé for å nå 160 km/t (lys blå linje) og ei linje vest for Klepp stasjon (orange linje) samt moglege kombinasjonar av begge linjer etter første siling. For Klepp kommune er det vesentlege at toget framleis skal stoppe både på Klepp stasjon for å ta opp passasjerar frå Kleppe/Verdalen og ved Øksnavadporten for å betjene Orstad/Frøyland (Bybandet Sør).

### Andre silingsfase

Til andre silingsfase blei det teikna ut tre aktuelle korridorar (side 28):

	<b>TRASE 1:</b> Kurveutrettinger av eksisterende trase. (Tilnærmet gul linje i figur 1)
	<b>TRASE 2:</b> Følger i hovedsak eksisterende banes kurvatur, men ligger i en avstand som ikke vil påvirke byggingen av sporet.
	<b>TRASE 3:</b> Ny trase og ny lokalisering for Klepp stasjon (Kombinasjon av blå og gul linje figur 2)

Kartet på side 30 med dei tre gjenstående korridorane innafor Klepp kommune ser slik ut:



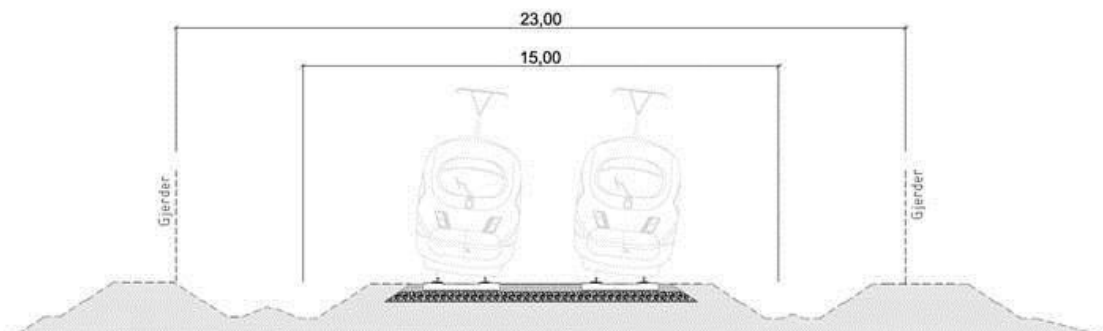
Korridorane i Klepp er omtalt på side 96–97 (Bryne – Klepp) og side 97–98 (Klepp – Figgjovassdrag)

Hovudutfordringa med den blå linja er lang byggetid fordi ein må bygge nær og krysse eksisterande spor fleire gongar – noko som gjer at banen må stengast over lange perioder. Slik den er vist må linja leggjast ca 200 m ut i Frøylandsvatnet forbi Klepp stasjon. Bygging nær eksisterande spor vil auke kompleksiteten i prosjektet og dermed drive kostnadene opp.

Den rosa linja er i stor grad lausriven frå det eksisterande sporet som gjer at den kan byggjast mens dagens spor er i drift. Slik den er vist på kartet ligg stoppestaden på Klepp stasjon på dagens stasjonsområde. Då må det rivast ein del hus på begge sider av stasjonen. Under det vidare reguleringsplanarbeidet bør det vere mogleg å flytte linja noko ut i Frøylandsvatnet og dermed kunne redusere inngrep i eksisterande bustadeigedomar vesentleg.

Den orange linja vest for Klepp stasjon krev ein heilt ny plassering av stoppestaden på Klepp stasjon, og det er krevjande å få til ein stoppestad for Orstad. Den krev dei lengste tunnel/kulvertløysingane, den legg press på landbruksarealet ved at det blir «naturleg» å tenke seg at Kleppe og Klepp stasjon på sikt veks saman. Den er vurdert til å vere dyrast å gjennomføre.

Det blir framstilt slik at den blå linja (utretting av eksisterande trasé) krev minst dyrka jord. Dette fordi ein større del av allereie nedbygd areal kan brukast om igjen. Samtidig viser rapporten at eit ferdig dobbeltspor vil legge beslag på om lag 20 – 25 m breidde uansett korridorval. Breidden på den korridoren som vil gå med til framføring av spora er illustrert og omtalt på side 11:



Arealrekneskap på side 85 viser at samla arealbruk er omtrent lik for alle tre alternativa, ca 600 da – fordi korridorane har lik breidde og om lag lik samla lengde. På Jæren er det realistisk å dyrke opp både beite, skog og ope fastmark til fulldyrka jord slik at det er mogleg å kompensere tap av allereie dyrka jord. Også areala for eksisterande spor kan gjerast om til landbruk ved å flytte jord frå anleggsområdet.

### Jernbaneverket si tilråding for val av korridor i Klepp kommune

I kapittel 8.2 (s. 103-104) konkluderer Jernbaneverket med å tilrå at korridoralternativ 2 (rosa) blir valt for strekninga Bryne - Klepp - Ganddal. Dette er det alternativet som ligg nærast eksisterande trasé, men med ein slik avstand at togtrafikken kan oppretthaldast i anleggsperioden.

Rådmannen vel å sitere frå side 103 som gjeld utfordringane med å behalde Klepp stasjon som stoppestad.

#### 8.2 BRYNE – KLEPP - GANDDAL

*I utredningsfasen er det brukt mye tid på å finne en god løsning for lokalisering av Klepp stasjon. Forholdet mellom kurveradius, usikkerheter med å bygge i usikre grunnforhold, boligervervelse, lokal utvikling og kostnader er forhold som er grundig vurdert. Det er flere mulige løsninger for Klepp stasjon. Stasjonsløsningene er vurdert med utgangspunkt i ulike kurveradier. Jernbaneteknisk regelverk setter krav til nye jernbaneanlegg. Krav til plattformen er en kurveradie på minimum 2000 meter. Dette er svært utfordrende å få til, det er derfor også vurdert kurveradier på R=1200 og R=800. Jernbaneverket har også vurdert flytting av stasjonen.*

*Løsningene for Klepp stasjon må håndteres i kommende planfase, der sikkerhet og jernbanetekniske forhold må være førende.*

Jernbaneverket sin konklusjon for val av korridor for delstrekninga Bryne – Klepp – Ganddal står i dei siste 2 linjene i avsnitt 8.2 på side 104:

*Etter en samlet vurdering for denne delstrekningen anbefaler Jernbaneverket at korridor 2 (rosa) legges til grunn for videre detaljering og planlegging etter plan- og bygningsloven.*

### Kostnader ved dei ulike alternativa

Kostnadene for heile utbygginga er omtalt under punkt 8.5 på side 106:

Tema	Korridor 1 Utvidelse av eksisterende trasé MNOK	Korridor 2: Rosa alternativ MNOK	Korridor 3: Oransje alternativ MNOK
Basiskostnad	8 730	7 640	8 530
Forventet tillegg	1 360	440	500
Prosentvis forventet tillegg	16 %	6 %	6 %
<b>Forventet kostnad</b>	<b>10 090</b>	<b>8 080</b>	<b>9 030</b>
P85	12 780	10 220	11 460
Standardavvik	2 550	2 040	2 300
Relativt standardavvik	25 %	25 %	26 %

Tabell 6 Kostnader inkluderer ny jernbane, stasjoner, hensetting og driftsbase

Av ulike grunnar vil ei bygging langs noverande trasé medføre ekstrakostnadar. Dette er bakgrunnen for at den blå linja er estimert til å vere 2 milliarder dyrare enn bygging i rosa korridor. Uvissa om kostnadsbiletet for den orange linja med lange tunnelar og kulverter er stor og trekk opp 1 milliard over rosa alternativ. Effekten og samfunnsgevinsten av alle tre alternativa er vurdert til å vere omtrent like.

## Jernbaneverket si tilråding for heile strekninga Sandnes - Nærbø

Rådmannen vil gjengi anbefalinga for heile strekninga som utklipp frå rapporten (side 107).

### 8.7 ANBEFALING

Jernbaneverket anbefaler å gå vidare med korridor 1 og 2 i planlegging av dobbeltspor på strekninga Sandnes – Nærbø. Det er viktig at jernbanetekniske føringer legges til grunn for valgte korridor og at målsettingene for prosjektet opprettholdes.

Vidare detaljplanlegging må sikre gode løysningar for miljø, landbruk og friluftsliv. Det må tas et særlig hensyn til landbruksverdiene i området. Grunneiere og kommuner må gis forutsigbarhet i fremtidig lokalt planarbeid. Å sikre at det avsettes tilstrekkelig areal til fremtidig utvikling av jernbanen er dermed et viktig mål for vidare planlegging.

Utbyggingskostnadene for de ulike korridorene skiller med ca. 2 mrd. kr., der korridor 1 og 3 er dyrest. Jernbaneverket har vurdert konfliktpotensialet og utfordringene knyttet til korridor 1 og 3 som vesentlig større enn for korridor 2. Effekten av nytt dobbeltspor vil derimot være tilnærmet lik for alle alternativene.

Jernbaneverket ønsker å videreføre det gode samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen. Jernbaneverket mener det vil være viktig å arbeide vidare med grunnlaget for god, samordnet areal- og transportplanlegging der det samlede kollektivsystemet på Jæren inngår.

I transportetatens grunnlagsdokumentasjon til Nasjonal transportplan (2018-29) er prosjektet foreslått med oppstart i siste del av planperioden ved høy ramme<sup>3</sup>. Det er foreslått 2.0 mrd. til oppstart av prosjektet. Dette betyr byggestart etter 2026.

### Vurdering:

Jernbaneverket ber om tilbakemeldingar om ønska togtilbod, korridorval og stasjonslokalisering sett opp mot andre interesser, som mellom anna jordvern, fortetting, regional utvikling mm.

### Stasjonslokalisering

Rådmannen meiner det viktigaste signal Klepp kommune skal gje er at det skal vere to stoppestader på Jærbanen i kommunen, ein på Klepp stasjon og ein på Øksnavad/Orstad.

Kleppe/Verdalen med over 8000 innbyggjarar skal få tilgang til Jærbanen gjennom matebussar, stasjonen på Orstad skal tene tettstadene Orstad, Kvernaland og dei framtidige utbyggingsareala sett av i kommunedelplan for Bybåndet sør i Klepp og Time kommunar.

### Togtilbod

Togtilbodet slik det er skissert i rapporten er framtidsretta med inntil 10 minutters frekvens. Det er avgjerande at matebussane til og frå Kleppe/Verdalen blir sett opp med same frekvens for å få Kleppsbuen til å vurdere kollektivtrafikk som eit godt alternativ til bilen.

### Korridorval

Rådmannen vil støtte Jernbaneverket si tilråding om å gå vidare med korridor 1 og 2 på heile strekninga Sandnes-Nærbø. Når det gjeld korridorval i Klepp kommune er val av rosa korridor godt grunngitt. Rådmannen forutset at det vidare reguleringsplanarbeidet vil finne gode løysingar for plassering av sporet og stasjonen på Klepp noko lenger ut i Frøylandsvatnet, for å redusere behovet for å løyse inn bustadeigedomar.

### Regional utvikling og fortetting

Innføring av «kjerneområdet for landbruk» og ei streng langsiktig grense for landbruk rundt tettstadene har ført til at vidare utbygging i Klepp kommune skal skje i aust, langs Jærbanen. Kommuneplanen legg opp til høg arealutnytting langs banen. At Jærbanen får høg frekvens og blir ein attraktiv konkurrent til bilen er avgjerande for å lukkast med fortetting og høg arealutnytting, i tråd med regionalplanen for Jæren.

## **Jordvern**

Overgang frå enkeltspor med røter tilbake til 1878 til eit moderne dobbeltsporanlegg vil krevje meir areal. Mellom tettstadene vil dette vere dyrka eller dyrkbar jord i ein eller annan form, uansett om dagens arealbruk er åker, beite eller planteskog. Ei ny linje etter rosa trasé vil kunne frigjere noko areal langs eksisterande spor som det kan leggjast jord på. Den vil og kunne frigi tilgrensande areal med kratt og planteskog til landbruksføremål. Netto avgang av dyrka jord ved etablering av dobbeltsporet i Klepp kan då reduserast, men samstundes er det viktig å behalde kvalitetane for friluftsliv langs Frøylandsvatnet.

## **Avklaring av framtida for grunneigarane og kommunen**

I august 2016 var det to år sidan Jernbaneverket inviterte kommunane til «kick-off» for planlegging av dobbeltsporet i høghuset på Bryne. Jernbaneverket har brukt tida godt til å «sile» alternativa og kome fram til at ein skal gå rett på reguleringsplannivå for den vidare planlegginga. Samtidig har offentleggjering av silingsrapporten ført til ein del uro i lokalmiljøet fordi det vanskeleg å forhalde seg til breie og lause korridorar. Det er difor avgjerande å konkretisere og avklare ein endeleg trasé for dobbeltsporet gjennom reguleringsplan så snart som råd. Alternativt med ein uavklart plansituasjon vil føre til at investeringar i landbruket, og ikkje minst den sterkt ønska fortettinga rundt stoppestadene, særleg på Klepp stasjon, kan stoppe opp.

## **Konklusjon**

Rådmannen meiner at silingsrapporten er eit godt grunnlag for å gå vidare med planarbeid på reguleringsplannivå. Kommunen har behov for ei rask avklaring av plansituasjonen for at ikkje investeringar i framtidsretta landbruk og fortettinga rundt stasjonane stoppa opp.

## **Vedlegg:**

- Rapport frå Jernbaneverket: Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen - Silingsrapport

## **Innstilling:**

Rådmannen sitt forslag til vedtak:

1. Klepp kommune vurderer kvaliteten i silingsrapporten som tilfredsstillande for å vurdere alternativa opp mot kvarandre og foreta val av korridor.
2. Klepp kommune støtter Jernbaneverket si tilråding om å gå vidare med planlegging som detaljreguleringsplan, og at rosa korridor blir valt for vidare detaljplanlegging gjennom Klepp kommune. Klepp kommune forutset at detaljreguleringa vil finne gode løysingar for linjeføringa ved Klepp stasjon. Det er ein føresetnad at stoppestadene på Klepp og Orstad/Øksnavad blir vidareførte.
3. Planlegging av dobbeltspor på strekninga Sandnes – Nærbø må gjennomførast så raskt som mogleg for at ikkje investeringane i landbruket og fortetting ved stasjonen stopper opp. Det må takast sikte med ein byggestart innafor første planperiode (2018 – 21) for NTP 2018 - 29.

## Formannskapet den 05.09.2016 sak 59/16

### Behandling:

Formannskapet var samde om å sluttbehandle saka i kommunestyret.

### Einstemmig TILRÅDING:

1. Klepp kommune vurderer kvaliteten i silingsrapporten som tilfredsstillande for å vurdere alternativa opp mot kvarandre og foreta val av korridor.
2. Klepp kommune støtter Jernbaneverket si tilråding om å gå vidare med planlegging som detaljreguleringsplan, og at rosa korridor blir valt for vidare detaljplanlegging gjennom Klepp kommune. Klepp kommune forutset at detaljreguleringa vil finne gode løysingar for linjeføringa ved Klepp stasjon. Det er ein føresetnad at stoppestadene på Klepp og Orstad/Øksnavad blir vidareførte.
3. Planlegging av dobbelspor på strekninga Sandnes – Nærbø må gjennomførast så raskt som mogleg for at ikkje investeringane i landbruket og fortetting ved stasjonen stopper opp. Det må takast sikte med ein byggestart innafor første planperiode (2018 - 21) for NTP 2018 - 29.

## Kommunestyret den 19.09.2016 sak 44/16

### Kommunestyret si behandling:

*Forslag frå Torbjørn Hovland -krf*

Endring i punkt 2:

I punkt 2 går inn "og at **blå og** rosa korridor....."

Og etter siste punktum i punkt 2. "**Jordvern må gis høg prioritet i den vidare planlegginga**"

*Forslag frå Kjetil Maudal -frp*

Eg vil med dette føreslå at kommunestyret og ordførar i Klepp ber Jernbaneverket eller ein uavhengig part å sjå nærare på dette tunell-alternativet og får dette skikkelig vurdert.

Kanskje bør ein og ta ein prat med fylkesmannen i denne saka.

*Kommunestyret hadde gruppemøte.*

### Votering:

Det blei først votert over forslaget frå Kjetil Maudal -frp. Forslaget fekk 4 stemmer, Kurt D. Thomassen -frp, Gaute Stokka -frp, Elisabeth Bellamey -frp og Kjetil Maudal -frp. Forslaget falt.

Formannskapet si einstemmige tilråding punkt 1 og punkt 3 fekk 31 stemmer.

Formannskapet si einstemmige tilråding punkt 2, saman med endringsforslaget i punkt 2 frå Torbjørn Hovland -krf, fekk 31 stemmer.

## **KOMMUNESTYREVEDTAK:**

### **Med alle stemmer blei vedtatt:**

1. Klepp kommune vurderer kvaliteten i silingsrapporten som tilfredsstillende for å vurdere alternativa opp mot kvarandre og foreta val av korridor.
2. Klepp kommune støtter Jernbaneverket si tilråding om å gå vidare med planlegging som detaljreguleringsplan, og at blå og rosa korridor blir valt for vidare detaljplanlegging gjennom Klepp kommune. Klepp kommune forutset at detaljreguleringa vil finne gode løysingar for linjeføringa ved Klepp stasjon. Det er ein føresetnad at stoppestadene på Klepp og Orstad/Øksnavad blir vidareførte. Jordvern må gis høg prioritet i den vidare planlegginga.
3. Planlegging av dobbelspor på strekninga Sandnes - Nærbø må gjennomførast så raskt som mogleg for at ikkje investeringane i landbruket og fortetting ved stasjonen stopper opp. Det må takast sikte med ein byggestart innafor første planperiode (2018 - 21) for NTP 2018 - 29.

Rett utskrift, 22.09.2016

Wigdis B. Detlie  
formannskapssekr.

Utskrift til:  
Jernbaneverket, Postboks 4350, 2308 HAMAR

Kopi til:  
Eigersund kommune, Postboks 70, 4379 EGERSTUND  
Hå Kommune, Postboks 24, 4360 VARHAUG  
Rogaland Fylkeskommune, Postboks 130 Sentrum, 4001 STAVANGER  
Sandnes kommune, Postboks 583, 4305 SANDNES  
Time Kommune, Postboks 38, 4349 BRYNE





## HØRING - PLANLEGGING AV DOBBELTSPOR PÅ JÆRBANEN, SILINGSRAPPORT

### Saksgang:

Utval	Saksnummer	Møtedato
Time formannskap	084/16	06.09.2016

### Framlegg til vedtak:

- Time kommune mener at silingsrapporten utgjør tilstrekkelig grunnlag for å vurdere korridoralternativene for bygging av dobbeltspor Sandnes – Nærbø opp mot hverandre og til å gjøre vedtak om videre prosess.*
- Time kommune er enig i konklusjonene i silingsrapporten om at det videre planarbeidet blir gjennomført som en detaljregulering hvor korridoralternativene 1 og 2 blir konsekvensvurdert.*
- Time kommune vil understreke viktigheten av at reguleringsarbeid påbegynnes snarlig. Dobbeltspor er en grunnleggende del av langsiktig utviklingsstrategi for sør-Rogaland. Det er sentralt når det gjelder bærekraftig mobilitet og tilgjengelighet, og utgjør ryggraden i transportsystemet mellom Egersund og Stavanger. Videre er det styrende for regionens bosettings- og etableringsmønster. Manglende reguleringsmessig avklaring er hemmende for tettstedene langs korridoren, noe som har negative konsekvenser for jordvern. Planlegging av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Nærbø må gjennomføres så raskt som mulig med byggestart innenfor første planperiode (2018-21) for NTP 2018-2029.*

### **Time formannskap**

Forslag frå **Sverre Risa, KrF**: Nytt pkt. 2:

Time kommune er enig i konklusjonane i silingsrapporten om at det vidare planarbeidet vert gjennomført som ein detaljregulering. Ut frå jordvernensyn vil Time kommune at korridoralternativ 1 vert konsekvensvurdert.

Pkt. 1 og 3: Framlegget vart samrøystes vedtatt.

pkt. 2: Framlegget vart vedtatt med 7 røyster medan 2 røysta for Sverre Risa sitt forslag (KrF, Sp).

### **FSK-084/16 Vedtak:**

- Time kommune mener at silingsrapporten utgjør tilstrekkelig grunnlag for å*

*vurdere korridoralternativene for bygging av dobbeltspor Sandnes – Nærbø opp mot hverandre og til å gjøre vedtak om videre prosess.*

- 2. Time kommune er enig i konklusjonene i silingsrapporten om at det videre planarbeidet blir gjennomført som en detaljregulering hvor korridoralternativene 1 og 2 blir konsekvensvurdert.*
- 3. Time kommune vil understreke viktigheten av at reguleringsarbeid påbegynnes snarlig. Dobbeltspor er en grunnleggende del av langsiktig utviklingsstrategi for sør-Rogaland. Det er sentralt når det gjelder bærekraftig mobilitet og tilgjengelighet, og utgjør ryggraden i transportsystemet mellom Egersund og Stavanger. Videre er det styrende for regionens bosettings- og etableringsmønster. Manglende reguleringsmessig avklaring er hemmende for tettstedene langs korridoren, noe som har negative konsekvenser for jordvern. Planlegging av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Nærbø må gjennomføres så raskt som mulig med byggstart innenfor første planperiode (2018-21) for NTP 2018-2029.*

# HØRING - PLANLEGGING AV DOBBELTSPOR PÅ JÆRBANEN, SILINGSRAPPORT

## SAKEN GJELDER

Jernbaneverket har utarbeidet rapporten *Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport* der ulike korridorer for utbygging av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Nærbø er utredet. Utredningen er gjennomført på overordnet nivå. Selve rapporten er vedlagt saken, men kan også leses på Jernbaneverkets nettsider:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/dobbeltspor-sandnes---narbo--silingsrapport/>

På nettsiden ligger også rapportens vedlegg.

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet er rapporten nå sendt på høring til kommunene, Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland og Statens Vegvesen.

Gjennom høringen ønsker Jernbaneverket å få tilbakemeldinger om ønsket togtilbud, korridorvalg og stasjonslokalisering satt opp mot andre interesser, som blant annet jordvern, fortetting, regional utvikling med mer.

Etter gjennomført høring vil Samferdselsdepartementet ta stilling til planoppstart.

## SAKSOPPLYSNINGER

### Bakgrunn

I januar 2014 ba Samferdselsdepartementet Jernbaneverket om å starte planleggingen av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø. Den framlagte silingsrapporten utgjør første fase i dette planarbeidet. Neste fase ville normalt være å utarbeide en kommunedelplan og deretter en reguleringsplan for tiltaket. For å forenkle og redusere tidsbruken i planprosessen kan det være aktuelt å sløyfe kommunedelplanen og gå direkte fra silingsrapporten til utarbeiding av detaljreguleringsplan.

### Silingsrapport

Rapporten er på totalt 108 sider og er delt inn i 8 kapitler samt en referanseliste:

- Kapittel 5 *Rammer og forutsetninger for tiltaket* omfatter overordnede planer og muligheter/ begrensninger som ligger i forhold som banestandard og grunnforhold/ geoteknikk.
- Kapittel 6 *Siling av korridorer* redegjør for de ulike korridorvalgene i to silingsrunder.
- Kapittel 7 *Oppsummering*, har to delkapitler som omhandler tekniske vurdering og kostnader, samt konfliktpotensialvurdering.
- Kapittel 8 *Anbefaling* er viet egne delkapitler for ulike strekninger, kostnader og endelige anbefalinger.

I saksframlegget blir hovedkonklusjoner gjengitt, men det henvises til rapporten med kapittel, sidetall eller figur/ avsnitt for utdyping.

## **Dimensjonering av dobbeltspor**

Banen dimensjoneres for å kunne kjøre 8 tog i timen; dvs 6 lokal-/regiontog, ett fjerntog og ett godstog. Av lokaltogene vil ett fortsette til Egersund per time. Resterende tog vil vende på Nærbø frem til strekningen Nærbø – Egersund får dobbeltspor. I rushtrafikken vil ekstra lokaltog fortsette videre mot Egersund.

## **Silingsfase 1**

I første fase av silingsarbeidet er fem ulike trasèalternativer vurdert. Alternativene tar i hovedsak utgangspunkt i ulik makshastighet for togtrafikken og er beskrevet i rapporten med tabell (*side 19*) og med kart (*side 20*). De ulike trasèene er vist med fargekoder.

For å tilfredsstillende en hastighet på 160 km/t vil det være behov for kurveutretting mellom Nærbø og Bryne (*figur 8, side 21 og figur 10, side 23*). Ved større hastigheter dvs. 200 km/t vil det også være behov for tiltak nord for Bryne i form av tunnel (*figur 11, side 23*). En slik tunnel vil være svært utfordrende å realisere.

For høyeste hastighet (250 km/t) vil dobbeltsporet mellom Nærbø og Bryne legges med en stivere kurvatur (*figur 13, side 26*), samt at det også her vil være behov for tunnel under deler av sentrum.

Rapportens kapittel 6.1.5 viser resultatet av grovsilingen og oppsummerer i en tabell (*side 27*). To av alternativene utgår i denne fasen. For Time kommune betyr det at for strekningen Nærbø – Bryne bare vurderes spor for 160 km/t – gul trasè utgår – og at spor nordover ikke vil ha behov for tunnelloøsning. Grunnlag for siling 2 er vist i tabell (*side 28*) med tre korridorer; *1-blå, 2-rosa og 3-oransje*.

## **Silingsfase 2**

Rapporten går grundig inn på ulike vurderingstemaer for de tre korridorene (*Nærbø – Bryne, side 36-44, Bryne side 44-52, samt Bryne – Klepp side 53-63*).

I kapittel 7 oppsummeres de tre delstrekningene på en ryddig og oversiktlig måte (*side 95-97*), mens anbefalinger for Time kommune ligger i kapittel 8.1 og 8.2.

## **VURDERING**

I kapittel 8.1 konkluderer Jernbaneverket med å anbefale at korridorvalg 2 (rosa) blir valgt for linjeføringen mellom Nærbø og Bryne. Dette er det alternativet som ligger nærmest eksisterende trasè, men med en slik avstand at togtrafikken kan opprettholdes i anleggsperioden. I sin oppsummering (*side 102*) skriver de at korridor 2 (rosa) beslaglegger større landbruksarealer enn korridor 1 (blå), men har gode muligheter for landskapstilpasning. Også for strekningen mellom Bryne og Klepp anbefaler Jernbaneverket korridor 2 (rosa).

Kostnader er omtalt i kapittel 8.5 (*side 106*) med tabell. Tabellen viser at korridor 2 (rosa) er rimeligst, mens korridor 1 (blå/ utvidelse av eksisterende trasè) er den mest kostnadskrevende.

For Time kommune vil Jernbaneverkets anbefalinger også gi gode løsninger med minst mulig inngripen. Det vil være behov for masseutskiftninger på Bryne stasjon uavhengig av trasèvalg. Maksimal hastighet for tog vil være 160 km/t gjennom hele kommunen, mens tog

som kommer nordfra vil holde 100 km/t når de når stasjonen. Det betyr at det ikke vil være behov for å rette ut dagens krappe kurve (R=600 m) siden alle tog skal stanse på Bryne stasjon (se også side 45).

Et nytt spor vil selvsagt medføre ulemper for eierne av de eiendommene som sporet vil gå over eller som på annen måte vil merke konsekvensene av anlegget, for eksempel ved omlegging av kjøreveier, endret trafikkmønster, støy med mer. I og med at silingsrapporten har som formål å legge grunnlag for valg av korridorer og ikke en konkret trasè for nytt dobbeltspor, er det vanskelig å vurdere konsekvensene for de enkelte eiendommene nå. De vil man måtte komme tilbake til ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Det må legges til grunn at det i den videre planleggingen blir lagt vekt på å minimalisere slike ulemper.

For alle trasèer vil det være viktig med avklaringer spesielt med hensyn til jordvern og avklaring av videre drift og investeringer for eksisterende gårdsbruk og landbrukseiendommer.

## **KONKLUSJON**

Etter rådmannens vurdering gir rapporten et godt nok grunnlag for videre planarbeid. Rådmannen anbefaler at formannskapet slutter seg til at korridoralternativene 1 og 2 i det videre planarbeidet blir sammenlignet gjennom en konsekvensvurdering.

Planarbeidet må, med grunnlag i silingsrapporten, videreføres uten opphold. Neste steg må være å utarbeide reguleringsplanforslag med tilhørende konsekvensvurderinger.

Rådmannen i Time, den 23.08.2016

Brit Nilsson Edland

Vedlegg:  
Silingsrapport

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent i systemet og krev derfor ikkje signatur*



Saksnummer	Utval	Vedtaksdato
076/16	Formannskapet	06.09.2016
055/16	Kommunestyret	15.09.2016

Saksbehandlar: Rolf Einar Ree  
Sak - journalpost: 15/1620 - 16/22976

---

### Høyring: Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen. Silingsrapport.

#### Rådmannen si innstilling:

1. Hå kommune meiner at silingsrapporten utgjer tilstrekkeleg grunnlag til å vurdere korridoralternativa for bygging av dobbeltspor Sandnes – Nærbø opp mot kvarandre og til å gjere vedtak om vidare planprosess.
2. Hå kommune er einig i konklusjonane i silingsrapporten om at det vidare planarbeidet blir gjennomført som ei detaljregulering kor korridoralternativa 1 og 2 blir konsekvensvurdert.
3. Utbygging av Jærbanen med dobbeltspor som opnar for inntil 10-minutts frekvens på togavgangane er eit svært viktig prosjekt for Hå kommune som må gis høg prioritet. Tiltaket bygger opp om kommunens utbyggingsstrategi med fortetting i stasjonsbyane og satsing på Stokkalandsmarka som eit nytt viktig utbyggingsområde. Planlegging av dobbeltspor på strekninga Sandnes – Nærbø må derfor gjennomførast så raskt som muleg med byggestart innafor første planperiode (2018 – 21) for NTP 2018 - 29.
4. Hå kommune vil også understreke at utbygginga av Jærbanen bør skje i eit strategisk perspektiv. Planlegging av dobbeltsporet vidare sørover mot Egersund må starte snarast råd for å bygge opp under den generelle utbyggingsstrategien om å styre utbygginga i Jæren-regionen bort frå kjerneområde landbruk og mot mindre produktive areal. Det må vurderast om flytting av Brusand stasjon kan gjennomførast som del av prosjektet Sandnes – Nærbø. Dersom vidareføringa mot Egersund skal delast i mindre delprosjekt, må første fase omfatte strekninga sør til Stokkalandsmarka/Brusand.
5. Det bør vurderast om vedespor planlagt i Nærbø kan trekkast sørover til Kviamarka og kombinerast med eit togstopp.

#### 06.09.2016 Formannskapet

Terje Mjåtveit fremja følgande tilleggsforslag:

*Hå kommune meiner at ein i størst mulig grad bør følge eksisterande trase når det gjeld dobbeltspor.*

*Der ein må gå utenom eksisterande trase må den verta ført tilbake til landbruk.*

Rådmannen si innstilling blei samrøystes vedtatt.

Terje Mjåtveit sitt tilleggsforslag blei samrøystes vedtatt.

**FS- 076/16 Vedtak:**

1. Hå kommune meiner at silingsrapporten utgjer tilstrekkeleg grunnlag til å vurdere korridoralternativa for bygging av dobbelspor Sandnes – Nærbø opp mot kvarandre og til å gjere vedtak om vidare planprosess.
2. Hå kommune er einig i konklusjonane i silingsrapporten om at det vidare planarbeidet blir gjennomført som ei detaljregulering kor korridoralternativa 1 og 2 blir konsekvensvurdert.
3. Utbygging av Jærbanen med dobbelspor som opnar for inntil 10-minutts frekvens på togavgangane er eit svært viktig prosjekt for Hå kommune som må gis høg prioritet. Tiltaket bygger opp om kommunens utbyggingsstrategi med fortetting i stasjonsbyane og satsing på Stokkalandsmarka som eit nytt viktig utbyggingsområde. Planlegging av dobbelspor på strekninga Sandnes – Nærbø må derfor gjennomførast så raskt som muleg med byggestart innafor første planperiode (2018 – 21) for NTP 2018 - 29.
4. Hå kommune vil også understreke at utbygginga av Jærbanen bør skje i eit strategisk perspektiv. Planlegging av dobbelsporet vidare sørover mot Egersund må starte snarast råd for å bygge opp under den generelle utbyggingsstrategien om å styre utbygginga i Jæren-regionen bort frå kjerneområde landbruk og mot mindre produktive areal. Det må vurderast om flytting av Brusand stasjon kan gjennomførast som del av prosjektet Sandnes – Nærbø. Dersom vidareføringa mot Egersund skal delast i mindre delprosjekt, må første fase omfatte strekninga sør til Stokkalandsmarka/Brusand.
5. Det bør vurderast om vedespor planlagt i Nærbø kan trekkast sørover til Kviamarka og kombinerast med eit togstopp.
6. Hå kommune meiner at ein i størst mulig grad bør følge eksisterande trase når det gjeld dobbeltspor.
7. Der ein må gå utenom eksisterande trase må den verta ført tilbake til landbruk.

**15.09.2016 Kommunestyret**

Formannskapet si tilråding blei samrøystes vedtatt.

**KS- 055/16 Vedtak:**

1. Hå kommune meiner at silingsrapporten utgjer tilstrekkeleg grunnlag til å vurdere korridoralternativa for bygging av dobbelspor Sandnes – Nærbø opp mot kvarandre



- og til å gjere vedtak om vidare planprosess.
2. Hå kommune er einig i konklusjonane i silingsrapporten om at det vidare planarbeidet blir gjennomført som ei detaljregulering kor korridoralternativa 1 og 2 blir konsekvensvurdert.
  3. Utbygging av Jærbanen med dobbelspor som opnar for inntil 10-minutts frekvens på togavgangane er eit svært viktig prosjekt for Hå kommune som må gis høg prioritet. Tiltaket bygger opp om kommunens utbyggingsstrategi med fortetting i stasjonsbyane og satsing på Stokkalandsmarka som eit nytt viktig utbyggingsområde. Planlegging av dobbelspor på strekninga Sandnes – Nærbø må derfor gjennomførast så raskt som muleg med byggestart innafor første planperiode (2018 – 21) for NTP 2018 - 29.
  4. Hå kommune vil også understreke at utbygginga av Jærbanen bør skje i eit strategisk perspektiv. Planlegging av dobbelsporet vidare sørover mot Egersund må starte snarast råd for å bygge opp under den generelle utbyggingsstrategien om å styre utbygginga i Jæren-regionen bort frå kjerneområde landbruk og mot mindre produktive areal. Det må vurderast om flytting av Brusand stasjon kan gjennomførast som del av prosjektet Sandnes – Nærbø. Dersom vidareføringa mot Egersund skal delast i mindre delprosjekt, må første fase omfatte strekninga sør til Stokkalandsmarka/Brusand.
  5. Det bør vurderast om vedespor planlagt i Nærbø kan trekkast sørover til Kviamarka og kombinerast med eit togstopp.
  6. Hå kommune meiner at ein i størst mulig grad bør følge eksisterande trase når det gjeld dobbeltspor.
  7. Der ein må gå utenom eksisterande trase må den verta ført tilbake til landbruk.

#### **Bakgrunn for saka:**

Jernbaneverket har utarbeida rapporten «Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport» der ulike korridorar for utbygging av dobbeltspor på strekninga Sandnes – Nærbø er vurdert. Utgreiinga er gjennomført på overordna nivå. Rapporten med vedlegg kan lesast på Jernbaneverket sine nettsider:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utreddinger/Jernbaneverkets-Utreddinger/dobbeltspor-sandnes---narbo--silingsrapport/>

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet er rapporten nå sendt på høyring til kommunane, Rogaland fylkeskommune, Fylkesmannen i Rogaland og Statens vegvesen.

Gjennom høyringa ønskjer Jernbaneverket særskilt tilbakemeldingar om ønska togtilbod, korridorval og stasjonslokalisering sett opp mot andre interesser, som mellom anna jordvern, fortetting, regional utvikling mm.

Etter gjennomført høyring vil Samferdselsdepartementet ta stilling til spørsmålet om vidare planarbeid.

Høyringsfrist er 23. september 2016.

### Saksopplysningar:

I januar 2014 bad Samferdselsdepartementet Jernbaneverket om å starte planlegginga av dobbelspor mellom Sandnes og Nærbø. Den framlagde «silingsrapporten» utgjør første fase i dette planarbeidet. Neste fase ville normalt vere å utarbeide ein kommunedelplan og deretter ein reguleringsplan for tiltaket. For å forenkle og redusere tidsbruken i planprosessen, kan det vere aktuelt å sløyfe kommunedelplanen og gå direkte frå silingsrapporten til utarbeiding av reguleringsplan.





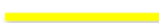
Rapporten er samla på 108 sider. I det følgjande blir det derfor gitt ei kort oppsummering av hovudkonklusjonane.

### Rutefrekvens:

Banen blir dimensjonert for å kunne køyre 8 tog i timen; dvs. 6 lokal-/regiontog, eit fjerntog og eit godstog. Av lokaltoga vil eit tog fortsetja til Egersund per time. Resterande tog vil vende i Nærbø fram til strekninga Nærbø – Egersund får dobbeltspor. I rushtrafikken kan eit ekstra lokaltog fortsetje vidare mot Egersund.

### Korridorvurderingar, første fase:

I første fase av silingsarbeidet er fem ulike trasealternativ vurdert. Alternativa tar i hovudsak utgangspunkt i ulik makshastighet for togtrafikken og er omtalt slik i rapporten (Sjå s. 19 i rapporten):

Fargekode	Alternativ	Krav
	Eksisterende bane	Variierende geometri
	Alternativ 160 km/t – Tilpassing av eksisterende trase ved kurveutretninger og dagens stasjonsmønster	Minste horisontalkurveradius: 1200 m
	Alternativ 200 km/t – Ny trase med planskilt kryssing over Ganddal og ny Kleppe stasjon	Minste horisontalkurveradius: 2000 m
	Alternativ 200 km/t – Ny trase med tilkobling Ganddal og ny Kleppe stasjon	Minste horisontalkurveradius: 2000 m
	Alternativ 250 km/t – Ny trase med planskilt kryssing over Ganddal og ny Kleppe og Nærbø stasjon. Dette alternativet er i realiteten et høyhastighetskonsept som tidligere er diskutert i forbindelse med Høyhastighetsutredningen.	Minste horisontalkurveradius: 3400 m

På kart er korridorane illustrert slik (s. 20):



Mens alternativet med maksfart på 250 km/t (gul line) ligg vest for Nærbø og medfører at det må byggast ny stasjon her, bygger alle dei andre alternativa på at noverande trase og stasjonsplassering skal oppretthaldast gjennom tettstaden. Mellom Nærbø og Bryne har også dei andre alternativa noko ulik trase.

Denne tabellen viser kort oppsummert konklusjonen av første fase av silinga (s. 27):

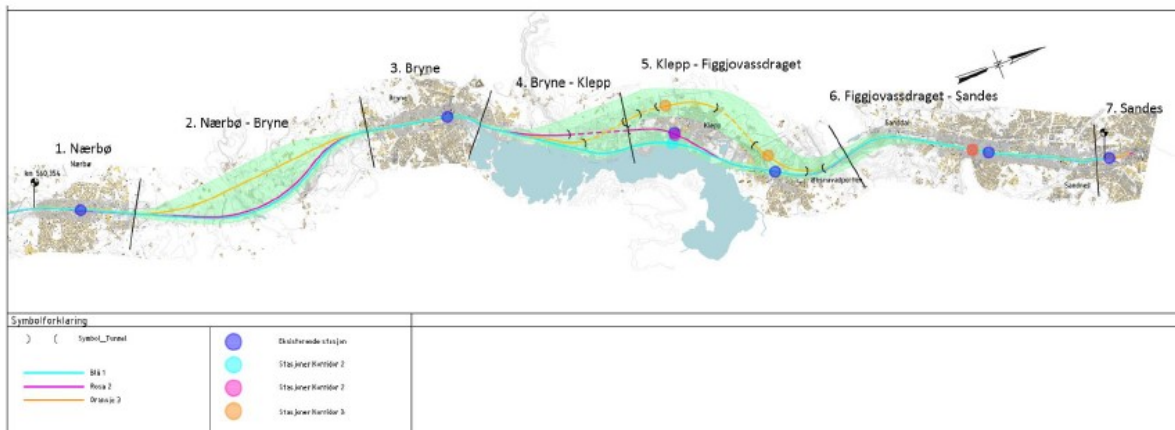
Alternativ	Areal-konflikt	Banens rolle i regionen	Teknisk gjennomførbarhet	Totalvurdering
Alternativ 160 km/t - kurveutretting av eksist. bane	+	+/-	-	TAS MED
Alternativ 200 km/t – Planskilt løsning ved Ganddal og ny Kleppe stasjon	-	+	-	UTGÅR
Alternativ 200 km/t – tilkobling Ganddal og ny Klepp	+/-	+	+	TAS MED
Alternativ 250 km/t – ny trase planskilt kryssing over Ganddal og ny Kleppe og Nærbø stasjon	-	-	+	UTGÅR

De to korridorane en går vidare med, lar seg kombinere og medfører derfor et tredje alternativ som inngår i siling 2.

For Hå medfører det av alternativet vest for Nærbø (gul trase) utgår. Dei andre alternativa for korridorval mellom Nærbø og Bryne blir tatt med for nøyare vurdering i neste fase. I fase 2 står det då igjen tre aktuelle korridorar for denne strekninga (s. 28):

	<b>TRASE 1:</b> Kurveutrettinger av eksisterende trase. (Tilnærmet gul linje i figur 1)
	<b>TRASE 2:</b> Følger i hovedsak eksisterende banes kurvatur, men ligger i en avstand som ikke vil påvirke byggingen av sporet.
	<b>TRASE 3:</b> Ny trase og ny lokalisering for Klepp stasjon (Kombinasjon av blå og gul linje figur 2)

Desse korridorane er illustrert slik på kartet (s 30):



Figur 15 Korridorane i siling 2

I teksten er dei tre korridorane omtalt slik under hovudpunkt 7: Oppsummering (s.95):

Delstrekning 1; Nærbø:

Korridor 1 blå

Korridor 2 rosa

Korridor 3 oransje

Korridorane har felles trase gjennom Nærbø.

Bygging gjennom sentrum av Nærbø vil være krevende pga. nærføing til eksisterende

anlegg og til bymiljø. For samtlige korridorer vil det i en eller flere perioder være stengt for togtrafikk mens stasjonssporene, plattformer og koblingen av signalanlegget utføres. Byggetid og kostnader vil være lik for de tre alternativene.

Et dobbeltspor gjennom Nærbø sentrum er i tråd med overordnede planer, men dagens stasjon og tilliggende arealer må bygges om.

Det er vurdert til at det ikke er noe stort potensial i matebusser i Nærbø men det bør tilrettelegges for en godt utbygd innfartsparkering. En ny stasjon med et utvidet tilbud vil trolig gi noe økt trafikk på vegnettet og innfartsparkeringen.

#### Delstrekning 2: Nærbø - Bryne

Korridor 1 blå	Korridor 2 rosa	Korridor 3 oransje
<p>Baserer seg på eksisterende trase med kurveutrettinger. Store deler av eksisterende trase benyttes men nærføring til eksisterende spor og mange krysningspunkter fører til lengre byggetid enn rosa og oransje korridor.</p> <p>Bygging nær spor i drift koster 25 – 120 % mer enn vanlig utbygging. Ved kryssing av spor i drift, som her, blir det enda mer ugunstig. Over- og underbygningen på eksisterende spor må skiftes ut. Drift av banen må stoppes ved deler av anleggsgjennomføringen.</p> <p>Minst endring av eiendomsforhold og trolig noe mindre grunnerverv enn rosa og oransje korridor.</p> <p>Enkelte kjøreveger vil trolig måtte justeres eller bygges om.</p>	<p>Følger eksisterende banes kurvatur, men legges inn i landskapet mot vest for å unngå kryssinger med eksisterende bane. Dette vil forenkle anleggsperioden.</p> <p>Vil gi noe inngrep i eksisterende forhold etablert nær dagens linje.</p> <p>Grunnerverv og jordskifte kan bli aktuelt.</p> <p>Enkelte kjøreveger vil måtte justeres eller legges om. Endringene er trolig større enn ved blå linje. Gir sammen med oransje linje trolig størst inngrep i landbruksjord. Korridoren er i strid med overordnede planer da den ligger innenfor den langsiktige grensen for landbruk.</p>	<p>Korridor 3 frigjør seg i stor grad fra eksisterende trase. Mellom Nærbø og Bryne er det valgt å rette ut linjen for å oppnå god kurvatur og mulighet for fjerntog til å komme raskt opp i hastighet.</p> <p>Vil gi noe inngrep i eksisterende forhold etablert nær dagens linje.</p> <p>Grunnerverv og jordskifte kan bli aktuelt og noen kjøreveger og adkomstforhold vil måtte legges om. Eksisterende infrastruktur som krysser under eller ligger nær linjen, må tilpasses arealbehovet for et dobbeltspor. Vil trolig oppleves som en ny barriere og nytt element. Ligger lengst vekk fra dagens linje og er den korridoren som gir størst endring i eksisterende forhold.</p> <p>Korridoren er i strid med overordnede planer da den ligger innenfor den langsiktige grensen for landbruk.</p>

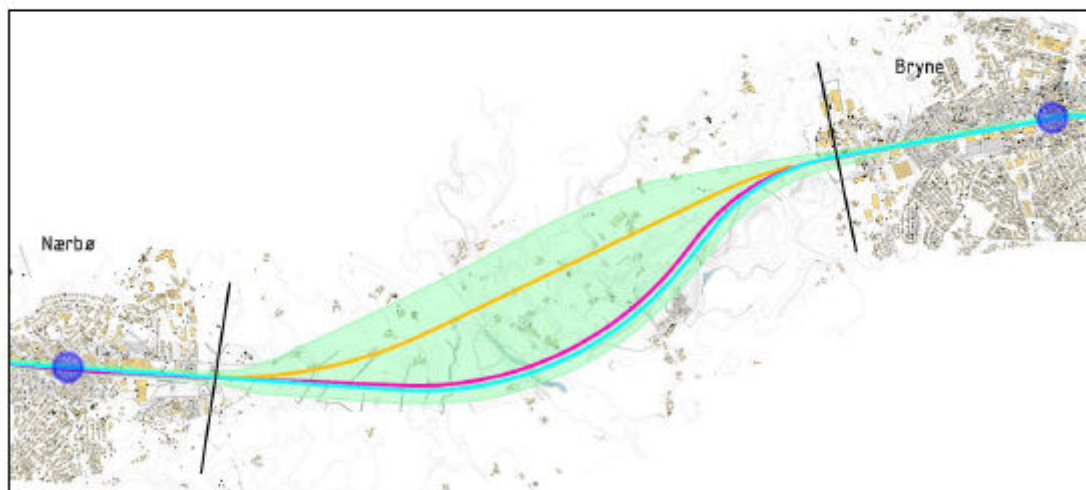
I kapittel 8.1 konkludere Jernbaneverket med å tilrå at korridoralternativ 2 (rosa) blir vald for

lineføringa mellom Bryne og Nærbø. Dette er det alternativet som ligg nærast eksisterande trase, men med ein slik avstand at togtrafikken kan oppretthaldast i anleggsperioden. Som oppsummering skriv dei (s. 102):

### 8.1 NÆRBØ - BRYNE

Utvikling av jernbane i by- og tettstedsområder er utfordrende. For videreutvikling av jernbanen i tett befolkede områder langs Jærbanen vil fremtidig spor ligge tett inntil dagens trasé. Forhold knyttet til støy og reelt arealbehov vil klargjøres i kommende planprosesser i tett dialog med naboer, grunneiere og kommunen.

Tilrettelegging for økt vendekapasitet på Nærbø stasjon vil utløse behov for økt areal. Det er utfordrende å planlegge utformingen av Nærbø stasjon da arealene er knappe. Det er vurdert flere ulike løsninger. Videre planlegging bør fortsatt gjennomføres i tett dialog med kommunen for å avklare felles grensesnitt og for å finne de beste løsningene for stasjonen og utvikling av områdene rundt.



Korridor 1 (Blå) mellom Nærbø og Bryne gir store tekniske utfordringer. Bygging nær jernbane i drift er utfordrende og medfører kostnadskrevede anleggsgjennomføring. Nærføring til dagens bane og flere kryssinger av dagens trasé vil gjøre det vanskelig å opprettholde drift på Jærbanen i byggeperioden. Et dobbeltspor medfører større barrierer enn dagens linje, grunnet bredde og sikkerhetskrav til ny jernbane. Bygging nær dagens jernbanespor vil også legge beslag på jordbruksareal. Ved å følge dagens trase vil utbyggingsperioden bli lang, vanskelig og kostbar.

Korridor 2 (rosa) er i hovedsak lokalisert vest for dagens trase. Avstanden til eksisterende spor er stor nok til at nytt dobbeltspor kan bygges uten at det fører til større driftsforstyrrelser i togtrafikken. Det er viktig for Jernbaneverket å kunne avvikle gods- og persontrafikken i byggeperioden. Hele strekningen kan bygges uforstyrret mellom de to tilkoblingspunktene ved Nærbø og Bryne. Korridor 2 beslaglegger større jordbruksarealer enn korridor 1 (blå) og legger i tillegg beslag på flere bolighus og tomter. Rosa korridor har gode muligheter for landskapstilpasning.

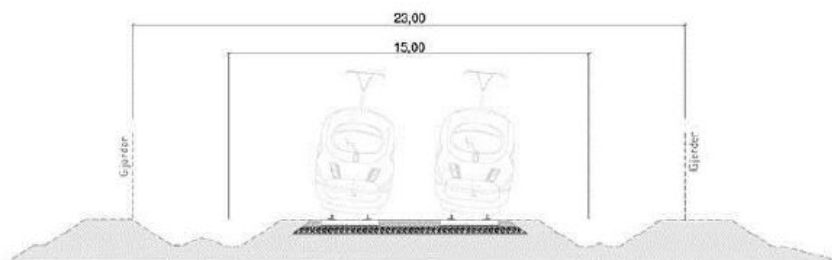
Korridor 3 (orange) innebærer ny lokalisering mellom Nærbø og Bryne. Korridoren vil legge beslag på store og verdifulle jordbruksarealer. Traseen vil bryte med landskapet og fører til skjæringer og barrierer i et tilnærmet urørt landskap. Hele strekningen kan imidlertid bygges uforstyrret og med full togdrift mellom de to tilkoblingspunktene ved Nærbø og Bryne.

Korridor 2 og 3 representerer hver for seg et høyt konfliktpotensial. Konfliktpotensialet antas å være noe høyere i korridor 3. Konflikter på denne strekningen vil være særlig knyttet til landbruk og kulturminner. Traseen kan også gi store barrierer i landskapet.

Etter en samlet vurdering for denne delstrekningen anbefaler Jernbaneverket at korridor 2 (rosa) legges til grunn for videre detaljering og planlegging etter plan- og bygningsloven.

Breidda på den traseen som vil gå med til framføring av spora er illustrert og omtalt på side 11:

Samlet bredde for rene jernbanetekniske formål vil dermed være omlag 20-25 m.



Figur 2 Korridorens bredde, jernbaneformål og minimumsavstand til gjerde

Det er bestemt at man skal basere seg på «stive ruter» på Jærbanen. Dette innebærer at togene går fra stasjonene til samme tid gjennom driftsdøgnet.

Banen dimensjoneres for å muliggjøre 8 tog i timen, hvorav 6 er lokal-/regiontog, ett fjerntog og ett er et godstog. Av lokaltogene vil ett tog fortsette til Egersund per time. Resterende tog vil vende i Nærbø frem til strekningen Nærbø – Egersund får dobbeltspor. I rushtrafikken vil et ekstra lokaltog fortsette videre mot Egersund.

I lavtrafikkerte perioder (typisk etter kl 20:00) vil antall tog reduseres til 3 lokal-/regiontog i timen, samt ett fjerntog og ett godstog. Ett av tre lokaltog vil fortsette mot Egersund.

Om Nærbø stasjon heiter det m.a. (s 11):

#### 5.4.2 STASJONER

Utformingen av den jernbanetekniske delen av stasjonene vil være avhengig av flere forhold, blant annet togfrekvens, behovet for hensetting og skiftebevegelser. For strekningen Sandnes – Nærbø vil det være tilstrekkelig for de fleste stasjonene med to spor tilknyttet plattform. Noen av stasjonene har behov for fire spor tilknyttet plattform, for eksempel Nærbø stasjon.

Når strekningen er ferdig utbygd vil det fortsatt være enkeltspor sør for Nærbø noe som setter krav til utformingen av denne stasjonen. Men frekvensen 6+1+1 (som beskrevet tidligere, i kapittel 5.2) vil fem tog vende i Nærbø (fire i rush) og ett tog fortsette i retning Egersund. For å kunne tilby 10 minutters rutefrekvens kreves det mer enn to spor på Nærbø stasjon.

Av ulike grunner vil ei bygging langs noverande trase medføre ekstrakostnadar. Denne problemstillinga er omtalt i kapittel 5.6 på side 12:

## 5.6 KOSTNADER VED BYGGING MED ULIK NÆRHET TIL EKSISTERENDE SPOR

I forbindelse med byggingen av nytt spor er det aktuelt å bygge dette tett inntil dagens trasé. Jærbanen skal være i drift under byggingen og dette krever ekstra tiltak for å ivareta passasjerer, anleggsarbeidere og tredje person.

Aktuelle farer som må håndteres er:

- Setninger eller utglidning i grunnen (skred)
- Sammenstøt med personer eller objekter
- Strømgjennomgang

Om man legger korridoren nær eksisterende trasé må ulike tiltak gjøres for å redusere risikoen. Alternativet er at korridoren legges i en slik avstand at ekstra sikkerhetstiltak ikke er nødvendige.

Aktuelle tiltak om man velger korridor nær dagens trasé er

- Arbeide i togfrie perioder,
- Hastighetsreduksjon for togtrafikken,
- Omfattende vakthold.
- Avskjerminger (gjerde eller spunt i avstand 2,5m fra nærmeste skinne) mellom anleggsområde togtrafikk

Dette vil innebære ulikt kostnadsbilde utfra hvor langt korridoralternativet som velges ligger fra eksisterende trasé. Disse ulike tilnærmingene vil ha stor innvirkning på kostnadene ved anleggsgjennomføring. Generelt er kostnadene høyere jo nærmere man kommer dagens linje. Erfaringer har vist at det å bygge langs eksisterende spor kan være fordyrende for prosjektet. Å bygge med nærføring til spor i drift kan erfaringsmessig bli 25 til 120 % dyrere enn å bygge i god avstand til sporet.

Kostnadene for heile utbygginga er omtalt under punkt 8.5 på side 106. Det framgår her at korridor 2 (rosa) er den rimelegaste, mens korridor 1 (utviding av eksisterande trase) er den mest kostnadsnevjangde:

## 8.5 KOSTNADER

For prosjektets silingsfase er kostnader estimert basert på «byggeklossmetoden». Estimeringen legger til grunn erfaringskostnader fra andre ferdig utbygde prosjekter. Det er foretatt usikkerhetsanalyse for prosjektkostnadene.

Jernbaneverket anser korridor 1 (blå) som lite aktuell å bygge ut. Det er knyttet store kostnader og tidskrevende prosesser til gjennomføringen av utbygging nær driftsatt jernbane. Utbygging nært driftsatt jernbane er estimert til å koste ca. 2 mrd mer enn utbygging utenfor sikkerhetssonen til jernbanen. Hovedgrunnen til dette er sikkerhetskrav, forhold knyttet til rigg og drift av anlegget og frikjøp av togtrafikk i byggeperioden.

På strekningen er det seks stasjoner. Dette er kostnadsdrivende for prosjektet. I denne fasen er stasjonskostnadene estimert til ca. 2.2 mrd. kr., som utgjør mellom 20-30 % av totalkostnaden. Gode løsninger for stasjonsutforming og tilpasninger på stasjonene kan derfor gi betydelige besparelser i kommende planfaser. Blant annet kan løsninger knyttet til vei og bruløsninger ha stor betydning. Videre tett og god dialog med veimyndighetene vil avklare dette.

Jernbaneverket har også lagt inn kostnader knyttet til hensetting og driftsbase i kostnadsestimatene. Disse funksjonene er i dag lokalisert i Stavanger, Sandnes, Bryne, Ganddal m.fl. steder. Funksjonene bør flyttes til nye arealer med mindre byutviklingspress, og med muligheter for samlokalisering av funksjonene. Flytting fra blant annet arealene på Paradis vil gi mulighet for at arealene kan nyttes til byutviklingsformål og på den måten bygge opp passasjergrunnlaget til jernbanen og øvrig kollektivtransport. Kostnadene knyttet til hensetting og driftsbase er derfor tatt med for å vise samlet ressursbehov.

Kostnadene for de ulike alternativene er vist i tabellen under. På dette utredningsnivået er det forventet kostnad, P50, som er førende for videre planlegging.

Tema	Korridor 1 Utvidelse av eksisterende trasé MNOK	Korridor 2: Rosa alternativ MNOK	Korridor 3: Oransje alternativ MNOK
Basiskostnad	8 730	7 640	8 530
Forventet tillegg	1 360	440	500
Prosentvis forventet tillegg	16 %	6 %	6 %
<b>Forventet kostnad</b>	<b>10 090</b>	<b>8 080</b>	<b>9 030</b>
P85	12 780	10 220	11 460
Standardavvik	2 550	2 040	2 300
Relativt standardavvik	25 %	25 %	26 %

*Tabell 6 Kostnader inkluderer ny jernbane, stasjoner, hensetting og driftsbase*

Blant de største usikkerhetene i prosjektet er prosjektets størrelse, aksept for prosjektet og teknisk kompleksitet. Dette gjelder spesielt for korridor 3.

Størrelsen, kompleksitet og organiseringen av prosjektet er usikkerhetsfaktorer skiller seg ut som utfordrende momenter i videre planlegging. Jernbaneverket mener disse usikkerheten kan håndteres med tilstrekkelig ressurs- og planleggingskapasitet. Tilkobling til eksisterende bane, jernbane i drift, håndtering av mange stasjonsløsninger og «cut and cover»-løsningene vurderes som teknisk komplekse elementer i prosjektet. Dette må håndteres i videre detaljering av prosjektet.

Bygging nær jernbane i drift er en utfordring. I selve gjennomføringsfasen gjelder dette rigging av maskiner og utstyr, samt sikkerhetsutfordringene en slik utbygging innebærer. Det er ønskelig å opprettholde driften på jernbanen i så stor grad som mulig i byggeperioden. Godstrafikk er særlig følsom for driftsavvik, noe som veier tungt ved anbefaling av trasé.

Det er i kapittel 6.3.1 side 85 gitt ein oversikt over kva areal som vil gå med til utbygginga i dei tre aktuelle alternativa:



Tabell 2. Arealregnskap, fordelt på arealtype iht. AR5.

AR5-kode	Type areal	Korridor 1	Korridor 2	Korridor 3
11	Bebyggd areal	98.8	102.8	102.2
12	Veier	110.3	94.5	96.2
21	Fulldyrka jord	60.5	172.9	230.5
22	Overflatedyrka jord	0.0	1.9	3.8
23	Innmarksbeite	11.7	12.4	20.5
30	Skog	88.5	41.9	43.7
50	Åpen fastmark	206.4	164.8	101.7
60	Myr	3.6	3.4	3.5
81	Elver/vann	18.7	3.9	2.1
<b>Sum</b>		<b>598.5</b>	<b>598.5</b>	<b>604.1</b>

Som beregningene viser er det liten forskjell mellom de tre alternativene med tanke på samlet arealbeslag. Dette varierer fra 598,5 til 604,1 daa.

Videre viser beregningene at det også er liten forskjell på de ulike korridorene når det gjelder påvirkning på areal benyttet til bebyggelse og samferdsel (veger/bane). Disse to kategoriene utgjør samlet sett rundt 200 daa for alle de tre alternativene.

I kapittel 8.7 tilrår Jernbaneverket til slutt å gå videre med detaljplanlegging for korridor 1 og 2:

### 8.7 ANBEFALING

Jernbaneverket anbefaler å gå videre med korridor 1 og 2 i planlegging av dobbeltspor på strekningen Sandnes – Nærbø. Det er viktig at jernbanetekniske føringer legges til grunn for valgte korridor og at målsettingene for prosjektet opprettholdes.

Videre detaljplanlegging må sikre gode løsninger for miljø, landbruk og friluftsliv. Det må tas et særlig hensyn til landbruksverdiene i området. Grunneiere og kommuner må gis forutsigbarhet i fremtidig lokalt planarbeid. Å sikre at det avsettes tilstrekkelig areal til fremtidig utvikling av jernbanen er dermed et viktig mål for videre planlegging.

Utbyggingskostnadene for de ulike korridorene skiller med ca. 2 mrd. kr., der korridor 1 og 3 er dyrest. Jernbaneverket har vurdert konfliktpotensialet og utfordringene knyttet til korridor 1 og 3 som vesentlig større enn for korridor 2. Effekten av nytt dobbeltspor vil derimot være tilnærmet lik for alle alternativene.

Jernbaneverket ønsker å videreføre det gode samarbeidet mellom kommunene, fylkeskommunen og fylkesmannen. Jernbaneverket mener det vil være viktig å arbeide videre med grunnlaget for god, samordnet areal- og transportplanlegging der det samlede kollektivsystemet på Jæren inngår.

I transportetatens grunnlagsdokumentasjon til Nasjonal transportplan (2018-29) er prosjektet foreslått med oppstart i siste del av planperioden ved høy ramme<sup>8)</sup>. Det er foreslått 2.0 mrd. til oppstart av prosjektet. Dette betyr byggestart etter 2026.

### Vurdering:

Jernbaneverket ber om tilbakemeldingar om ønska togtilbod, korridorval og stasjonslokalisering sett opp mot andre interesser, som mellom anna jordvern, fortetting, regional utvikling mm.

## Generelt

Gjennom vedtaket av siste kommuneplan i desember 2014 har Hå kommune vald ein klar utbyggingsstrategi. Det er lagt ei snever grense for ei geografisk utviding av dei tre største tettstadane Nærbø, Varhaug og Vigrestad. Samtidig kan folketalet i desse tettstadene nær fordoblast i eit 40-års perspektiv gjennom fortetting innafor eksisterande tettstad, og då særleg opp mot jernbanestasjonane. På den andre sida skal det tilretteleggjast for ei vesentleg utbygging i Stokkalandsmarka sør for Vigrestad. Området er førebels planlagt for 5 – 7 000 innbyggjarar, men kan på lenger sikt utviklast vidare. Området kan også utgjere eit regionalt tilbod og avlaste presset for utbygging på meir produktiv jord lenger nord i regionen. Med i planane er at Brusand stasjon skal flyttast litt nordover for å gje eit godt kollektivtransporttilbod til Stokkalandsmarka.

Den vedtekne utbyggingsstrategien er klart basert på ei vidareutvikling av Jærbanen som det viktigaste kollektivtransporttilbodet i kommunen. Ei utviding av togtilbodet i forhold til dagens situasjon er ein sentral føresetnad for den utbygginga kommuneplanen opnar for. Generelt må det derfor påpeikast at det er sterkt ønskeleg snarast råd å få etablert eit togtilbod fram til Stokkalandsmarka/Brusand tilsvarande den som blir planlagt fram til Nærbø. Det er for så vidt rett at tyngda av innbyggjarar i dag soknar til Nærbø som kan få eit ypparleg togtilbod etter dei løysingane som er skissert i silingsrapporten. Det er likevel viktig å tenke strategisk ved utvikling av togtilbodet. Ei vidareføring av dobbelsporet til Stokkalandsmarka vil vere eit slik strategisk tiltak som vil bygge opp om både intensjonane i Regionalplan for Jæren og kommuneplanen for Hå. Planarbeidet for vidareføring av dobbelsporet mot Egersund må derfor også gis høg prioritet. Dersom strekninga Nærbø – Egersund må delast opp i utbyggingsetappar, er det viktig at neste byggeetappe omfattar strekninga minst fram til Stokkalandsmarka/Brusand.

Ei vidare utbygging i Stokkalandsmarka er avhengig av etablering av eit nytt hovudvegnett med tilknytning til fv 44 på vestsida i jernanelina. Bygging av denne vegen ned til fv 44 i bru over jernbanen, er avhengig av ei avklåring av traseval, stasjonsplassering og arealbehov for jernbanen. For Hå kommune er det derfor sterkt ønskeleg at planprosessen for området Stokkalandsmarka/Brusand kan gjennomførast så snart som muleg, eventuelt som del av planarbeidet for strekket Sandnes - Nærbø.

Av silingsrapporten går det fram at ei av dei store utfordringane knyta til utbygginga av dobbelsporet gjeld behovet for å oppretthalde godstrafikken i anleggsperioden. Utan å gjere krav på ha tilstrekkeleg kunnskap om saka til å vurdere om det er muleg, vil likevel rådmannen peike på at det bør vurderast om det i anleggsperioden kan etablerast ein mellombels godsterminal i området kor ny stasjon er tenkt plassert i Stokkalandsmarka. Hå kommune vil i nær framtid starte bygginga av ny hovudveg frå fv 44 inn til det aktuelle området. Etter at dobbelsporet Nærbø – Sandnes er opna og godsterminalområdet på Ganddal igjen er tilgjengeleg, kan terminalen flyttast nordover igjen og terminalområdet ved Stokkalandsmarka ombyggjast til ny Stokkalandsmarka stasjon.

Silingsrapporten legg til grunn at utbygginga av dobbelsporet blir dimensjonert for køyring av 6 lokal-/regiontog i timen. Det medfører at det kan leggjast til rette for 10 evt. 15 minutt frekvens for lokaltoga. Etter rådmannens vurdering vil eit slik rutetilbod dekke behovet for Nærbø i overskueleg framtid. For ei strategisk vidareutvikling av Stokkalandsmarka om eit viktig kommunalt og også regionalt utbyggingsområde, vil ei vidareføring av dette rutetilbodet til Stokkalandsmarka/Brusand vere særskild viktig. Med ei reisetid om lag som i dag på under 50 minutt frå Brusand til Stavanger, vil ein rutefrekvens med avgang kvart 10. eller 15. minutt gjere Stokkalandsmarka til eit attraktivt buområde for dei som har arbeidsstad langs bybandet nordover.



### Plassering av stasjonar

Plasseringa av stasjonane på Jærbanen har heilt frå jernbanen vart bygd ut på slutten av 1800-talet vore svært viktig for framveksten av tettstadane på Jæren og for utviklinga av sentrumsområda. Tidlegare kommunale planar, men ikkje minst dei nye arealplanane, har lagt eksisterande plassering av stasjonar og jernbanespor til grunn for den langsiktige utviklinga. Å bryte med dette, vil vere å legge heilt nye føringar for den framtidige tettstadsutviklinga. Det er ikkje ønskeleg. Det einaste avviket frå denne hovudlina som ein kan sjå nå, gjeld den framtidige flyttinga av Brusand stasjon nordover til Stokkalandsmarka. Rådmannen vil derfor slutte seg til konklusjonen i rapporten om at noverande stasjons-plassering blir oppretthalden.

Ved utbygginga av dobbelsporet vil Nærbø no i første omgang, og i ein del år framover, vere endepunktet for dobbelsporet – og med det også ein stasjon der ein del tog nordfrå vil snu for å kjøre nordover igjen mot Stavanger. Det framgår av silingsrapporten at det vil krevje ekstra vendespor.

For Hå kommune er det viktig at stasjonen på Nærbø blir plassert og utforma slik at den kan bli eit viktig og positivt element i sentrumsutviklinga. Det er då m.a. viktig at arealbruken til spor og stasjon blir redusert mest muleg.

I Kviamarka er det tidlegare regulert eit areal for etablering av eit industrispor. Det bør vurderast om det vendesporet som er tenkt plassert på Nærbø, kan trekkast sørover til Kviamarka og kombinerast med eit togstopp her. Hå kommune har ved fleire høve tidlegare tatt opp spørsmålet om eit slik togstopp. Ei slik løysing kan både redusere arealbehovet i Nærbø sentrum og gi ei god kollektivdekking til Kviamarka som regionalt næringsområde.

### Val av trase

Vi forstår rapporten slik at både alternativ 1 (eksisterande spor med kurveutretting) og alternativ 2 (nye spor bygd i ny trase rett vest for noverande spor) gir maks. køyrefart for toga på 160 km/t, mens alternativ 3 (heilt ny trase) opnar for køyring i 200 km/t. To kurver på dagens spor som ligg i Time (Hognestad og Håland) må i alt. 1 og 2 rettast noko ut for å oppnå 160 km/t på heile strekket mellom Bryne og Nærbø. Det er også tidlegare vorte

framhalde at det er lite å vinna i køyretid for lokaltoga ved å gå frå 160 km/t til 200 km/t fordi stasjonane ligg så tett. Fartsauke og oppbremsing ut og inn av stasjonane krev så lange strekk at det i praksis er svært avgrensa stader ein kan oppnå maksfarten på 200 km/t.

Val av alternativ, slik desse nå ligg føre, vil etter dette ha liten innverknad på køyretida på Jærbanen.

Det er lagt til grunn at togtrafikken skal gå mens anleggsarbeida pågår. Rådmannen er einig i at det å stanse togtrafikken i fleire år mens dobbelsporet vert bygd, er ein lite ønskeleg situasjon. Alternativ 1, dvs. utbygging i gjeldande trase, vil krevje at togtrafikken blir stansa i heile anleggsperioden. Denne løysinga er på generelt grunnlag vurdert til å bli mellom 25 og 140 % dyrare enn å bygga nye spor i tilstrekkeleg avstand til eksisterande spor. Det er eit klart ønskje og behov å oppretthalde både lokaltilbodet, fjerntog og godstransport i anleggsperioden, sjølv om dei to andre alternativa også vil medføre at togtrafikken må stansast i periodar. Ein samanhengande stans over fleire år kan lett medføre at større delar av godstransporten blir overført til tungtransport på veg også etter at sporet er opna igjen. Det same gjeld for persontransporten. Aktuelle brukarar etablerer andre transportvanar som lett blir vidareført etter at banen er opna igjen etter utbygging.

Arealbehovet for dei ulike alternativa er oppgitt samla for heile strekninga frå Sandnes til Nærbø. Det er ikkje vist tal for Hå kommune åleine. Tabellen over arealbehovet viser at det er liten forskjell over samla arealbehov på ca. 600 da mellom dei tre alternativa. Korridor 1 vil sjølvsagt krevje minst nytt areal og med det også minst dyrka og dyrkbar jord. Korridor 3 vil krevje ca. 60 da meir fulldyrka jord enn korridor 2. Samtidig vil korridor 2 krevje om lag same arealstorleik (60 da) meir open fastmark enn alternativ 3.

Eit nytt spor vil i ulik grad medføre ulemper for eigarane av dei eigedommane som sporet vil gå over eller som på annan måte vil merke konsekvensar av anlegget, for eksempel ved omlegging av køyreveggar, endra trafikkmønster, støy mm. I og med at silingsrapporten har som formål å legge grunnlag for val av korridor og ikkje ein konkret trase for nytt dobbelspor, er det vanskeleg å vurdera konsekvensane for dei enkelte eigedommane nå. Det vil ein måtte kome tilbake til ved utarbeiding av reguleringsplan med tilhøyrande konsekvensvurdering. Det må leggast til grunn at det i den vidare planlegginga blir lagt vekt på å minimalisera slike ulemper.

Så langt rådmannen kan sjå, dokumenterer ikkje silingsrapporten tydelege forskjellar mellom korridor 2 og 3 for den delen som ligg i Hå kommune. Det blir påpeika som ein særleg ulempe ved korridor 3 at den vil bli ein kraftig barriere på ein ny stad i terrenget. Det er nok tilfelle, men også ved val av korridor 2 vil ein få ein barriere på ein ny stad.

Korridor 3 medfører bruk av meir fulldyrka jord enn korridor 2 samla for alle kommunane. I og med at alternativ 3 ikkje gir andre vesentlege fordelar, for eksempel i form av kortare reisetid, kan rådmannen slutte seg til Jernbaneverkets konklusjon om å tilrå korridor 2 for den delen som vedkjem Hå kommune.

#### Vidare planarbeid

Det har tidlegare i ulike samanhengar vorte framhalde at bygging av dobbelsporet mellom Sandnes og Nærbø kunne startast opp omkring 2020. Ved framlegging av utkast til Nasjonal transportplan (NTP) 2018 - 2029 kom likevel Jernbaneverket med forslag om at det bare skulle setjast av 2 mrd. kroner til tiltaket i siste del av planperioden, dvs. i perioden 2024 – 29, og då bare om høgaste investeringsalternativ vart vald. I praksis vil dette medføre at denne delen av dobbelsporet først vil bli bygd i første del av 2030-talet. Dette vart følgd opp av Jernbaneverket ved at dei i brev til Samferdselsdepartementet før sommarferien gjorde framlegg om å stanse vidare planarbeid for dette anlegget. I brev til Jernbaneverket på forsommaren i år ber likevel Samferdselsdepartementet om at silingsrapporten blir sendt på høyring med relativt kort høyringsfrist. Med bakgrunn i dei innkomne høyringane vil så

departementet ta stilling til korleis planarbeidet skal vidareførast.

For Hå kommune er det svært viktig at planlegging og bygging av dobbelsporet no ikkje blir lagt på is, kanskje på ubestemt tid, slik ein konsekvens av forslag til NTP 2018 – 2029 kan bli. Bygging av dobbelsporet inngår som ein sentral føresetnad for den utbyggingspolitikken som er nedfelt i siste kommuneplan. Det vil også muleggjere ei viktig standardheving på kollektivtransporttilbodet til innbyggjarane, i første omgang i nordre del av kommunen.

Utanom dette vil plassering og utforming av stasjonsområdet og jernbaneanlegget gjennom Nærbø legge viktige føresetnadar for sentrumsutviklinga. Arbeidet med ein ny sentrumsplan er starta opp. Utan ei nærare avklaring av den framtidige løysinga for jernbaneanlegget gjennom tettstaden, vil sentrumsplanarbeidet bli svært vanskeleg.

### **Oppsummering/Konklusjon**

For Hå kommune med sine seks tettstader med seks jernbanestopp er Jærbanen det klårt vitigaste kollektivtransporttilbodet både internt i kommunen og for transport til og frå dei større tettstadene lenger nord. Ei utbygging av dobbelspor som opnar for inntil 10-minutt frekvens på togavgangane er derfor svært positivt for kommunen. Når dette nå i første omgang er planlagt bygd fram til Nærbø, vil tilbodet dekkja om lag halvparten av innbyggjarane og då i form av transport mot dei andre kommunane og tettstadene nordafor.

Det er også viktig at utbygginga vert sett inn i eit strategisk perspektiv. Kommuneplanen peikar ut Stokkalandsmarka som eit hovudutbyggingsområde lokalisert på mindre produktive areal. Området har kapasitet til også å få ein avlastande funksjon regionalt og bidra til å redusera presset på utbygging av landbruksjord andre stader i regionen. Det er derfor viktig at dobbelsporet raskast mogeleg blir vidareført slik at det også dekker Stokkalandsmarka/Brusand og støttar opp om den vedtekne utbyggingsstrategien. Som ein første fase bør det vurderast om strekinga forbi Stokkalandsmarka/Brusand kan planleggast og byggast separat for ikkje å stå i vegen for den vidare utbygginga i området. Hå kommune bør også invitere Jernbaneverket til å vurdere om det kan etablerast ein mellombels godsterminal i anleggsperioden for dobbelsporet ved framtidig stasjon ved Stokkalandsmarka.

Elles meiner rådmannen at silingsrapporten gir eit godt og tilstrekkeleg grunnlag til å vurdere korridoralternativa opp mot kvarandre og til å ta avgjerd om den vidare planprosessen. Kommunen bør også slutte seg til konklusjonen om at korridoralternativa 1 og 2 i det vidare planarbeidet blir samanlikna gjennom ei konsekvensvurdering.

Rådmannen er vidare einig i konklusjonane i silingsrapporten om at planarbeidet for dobbelsporet frå Nærbø og nordover bygger på at eksisterande stasjonsplassering på Nærbø skal oppretthaldast. Det må likevel vere slik at detaljutforming og nøyaktig plassering blir fastlagt gjennom det vidare planarbeidet kor det må leggjast vesentleg vekt på korleis stasjonen kan tilpassast den framtidige sentrumsutviklinga på Nærbø. Det må også vurderast om planlagde vendespor på Nærbø kan flyttast til Kviamarka og kombinerast med eit nytt togstopp der.

Planarbeidet må, med grunnlag i silingsrapporten, vidareførast utan opphald. Neste steg må vere å utarbeide reguleringsplanforslag med tilhøyrande konsekvensvurderingar. Det må, som tidlegare lagt til grunn, planleggjast med sikte på byggjast omkring 2020.

### **Vedlegg:**

Høring av rapporten Planlegging av dobbeltspor på Jærbanen, silingsrapport med vedlegg





Jernbaneverket region Vest  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Vår ref.: 16/27426 / 09/1726 / FA - Q62  
Saksbehandler: Dag Kjetil Tonheim  
E-post: dag.kjetil.tonheim@eigersund.kommune.no

Dato: 05.09.2016  
Direkte telefon: 51 46 83 21 /  
Deres ref.: /

### **Høringsuttalelse - utviklingsplan for Jærbanen - dobbeltspor**

Formannskapet i Eigersund kommune har i møte den 24. september 2016 sak 068/16 vedtatt følgende høringsuttalelse:

#### **FS-068/16 vedtak:**

*Eigersund kommune gir følgende høringsuttale til Silingsrapport for planlegging av dobbeltspor på Jærbanen:*

- 1. Eigersund kommune støtter i hovedsak opp om de alternativene som Jernbaneverket anbefaler i silingsrapporten og vurderer at det er gjort gode og grundige faglige vurderinger. Det er positivt at det er startet opp planlegging og utredning av dobbeltspor på Jærbanen i første omgang strekningen Sandnes-Nærbø.*
- 2. Samtidig er det av stor betydning for fremtidig utvikling av både Eigersund kommune, Eigersund by og Dalane regionen at det snarest mulig startes opp planlegging av dobbeltspor også for strekningen Eigersund-Nærbø.*
- 3. Det er viktig at det er forkus på å få til så kort reisetid som mulig og med gode overgangsmuligheter herunder stasjonsutvikling. Dette må også omfatte Eigersund stasjon.*
- 4. I dette ligger også at en støtter at stasjonene bør ligge i direkte tilknytning til tettstedene. Jernbanen er en viktig drivkraft i forbindelse med steds- og byutvikling.*
- 5. Det er viktig at etablering av dobbeltspor på strekningen Eigersund – Sandnes vil bidra til å øke attraktiviteten til jernbanen og dermed kunne bidra til redusert bilbruk.*
- 6. Eigersund kommune vurderer det som positivt at Jernbaneverket anbefaler de alternativene som ligger inntil eksisterende trase. Nytt dobbeltspor kan da bygges uten at det fører til større driftsforstyrrelser i togtrafikken. Det er viktig for Eigersund kommune og regionen at gods- og persontrafikken kan gå mest mulig normalt i byggeperioden.*
- 7. Eigersund kommune mener det er helt avgjørende at lokaltogtilbudet mellom Eigersund og Stavanger ikke blir dårligere enn det er i dag også på strekningen Eigersund - Stavanger, og at to avganger per time opprettholdes i rushtiden uavhengig av innføring av tidspunkt for innføring av dobbeltspor.*
- 8. Ved valg av alternative traséer vektlegges jordvern og vern av sårbare biotoper.*

Vedtaket stemmetall fremgår av voteringen.

Saksutredningne ligger vedlagt.

Med vennlig hilsen

Dag Kjetil Tonheim

Plansjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift*

**Dok.nr.:** 488926      **Tittel på vedlegg:** Høringsuttalelse - utviklingsplan for Jærbanen - dobbeltspor



Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

### Høringsuttalelse til silingsrapport for dobbeltspor Sandnes – Nærbø

Vi henviser til Jernbaneverkets silingsrapport for dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø og vil med dette gi følgende høringssvar.

I Norge er det kun TRE prosent (3,3%) av fastlandet er egnet til matproduksjon. Rogaland har ca 9,7 % av jordbruksarealet i landet og om lag 55 % av den totale jordbruksproduksjonen i fylket skjer på Jæren.

Samtidig er Rogaland er det fylket som omdisponerer mest matjord til utbyggingsformål i Norge. De siste 10 år er det omdisponert 12.000 dekar (ref. 11.735 dekar, FMRO) dyrket jord til andre formål enn landbruk. Jæren står for det meste av omdisponeringen i fylket, med hele 78 prosent. Det vil si at svært mye av «Norges beste landbruksjord» har blitt og blir fortsatt omdisponert til andre formål, som boligbygging, næringsetableringer og andre offentlige formål som skoler, barnehager og veier etc.

Jordvernforeningen i Rogaland mener at det med en langsiktig arealplanlegging og ikke minst tilrettelegging av infrastruktur er mulig å få til gode løsninger og gjør det mulig å etablere bolig- og næringsområder i uproduktive områder, spesielt på Høg-Jæren.

I forbindelse med utredningen av «dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø» er det, etter Jordvernforeningens syn, begått en alvorlig feil med ikke å utarbeide en egen KVVU.

*«Konseptvalgutredning (KVVU) er en utredning i tidlig fase for store prosjekter som analyserer transportbehov og andre samfunnsbehov og vurderer ulike prinsipielle måter og løse behovene på (konsepter).*

*En konseptvalgutredning skal ta utgangspunkt i definerte behov og mål som det endelige tiltaket/konseptet skal tilfredsstillende. Det legges spesielt vekt på hva som anses som å være det prosjektutløsende behovet.*

*Tiltakets mål defineres på bakgrunn av en innledende behovsanalyse. Det skal defineres samfunns mål i form av hvilken nytte/verdiskaping en utbygging skal føre til for samfunnet. På grunnlag av samfunns målet skal det også defineres effektmål i form av hvilke virkninger utbyggingen skal ha for brukerne.*

*Konseptene skal utvikles med sikte på å svare ut samfunns mål og effektmål. Utgangspunktet for alternative konsepter vil være i spennet mellom kollektivløsninger på veg og på bane. Det forventes en stor bredde i konseptene, der også tiltak som kan påvirke transportomfanget (etterspørselen) skal vurderes.*

*Innspill til definering av behov og mål, samt innspill til aktuelle konsepter vil blant annet bli gjort gjennom verksteder med bred deltakelse.» - hentet fra Jbv's egen definisjon på KVVU.*

I tilfellet «dobbeltspor Sandnes – Nærbø» (og senere Egersund) er det mange av de spørsmål, vurderinger og ikke minst mål, man i silingsrapporten ikke har utredet nøye nok. En KVU ville, etter Jordvernforeningens syn, også åpnet opp og vurdert andre alternative løsninger.

Jernbaneverket har allikevel i arbeidet med utarbeidelse av silingsrapporten synliggjort en del utfordringer som er viktige og relevante i både lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv.

### **Jordvern hensynet**

Jernbaneverket skriver selv i rapporten at man er bekymret for jordvern grensene og det presset utbyggingen av dobbeltporet på Jærbanen mellom Sandnes og Nærbø vil gi. En forutsetning som legges til grunn for utbyggingen er en økt tilflytting til stasjonsbyene. I stasjonsbyene (Nærbø, Bryne, Klepp) er allerede jordvern grensene satt under press og en utbygging av dobbeltporet gir klare signaler om at man ønsker flere folk bosatt i disse tettsteder. På lang sikt er dette svært problematisk, spesielt når lokalpolitikere hittil ikke har tillatt fortetting og bygging i høyden.

### **Planen er i strid med vedtatte jordvern grenser**

Både på strekningen mellom Nærbø og Bryne, samt mellom Bryne og Klepp poengterer Jernbaneverket selv at den anbefalte linje, rosa linje, vil gi store inngrep i jordbruksarealer og at planen også er i strid med overordnede planer da den ligger innenfor grensen for landbruk, altså de vedtatte jordvern grensene.

#### *Mellom Nærbø og Bryne (silingsrapporten side 95)*

*Gir sammen med oransje linje trolig størst inngrep i landbruksjord. Korridoren er i strid med overordnede planer da den ligger innenfor den langsiktige grensen for landbruk.*

#### *Mellom Klepp og Bryne (silingsrapporten side 96)*

*Alternativet beslaglegger større jordbruksarealer noe som fører til større endringer i eiendomsforhold og drift av landbruksjord enn blå linje. Trasevalget vil på grunn av krav til kurvatur føre til sanering av flere bygninger/boliger ved Klepp. Vil trolig oppleves som en ny barriere og nytt element. Forutsetter at Klepp stasjon må bygges om noe som bygger dette opp under ønsket om arealeffektivitet og tetthet i byområdene.*

*Korridoren er i strid med overordnede planer i forhold til landbruksjord men i mindre grad i strid med overordnede planer vedr. friluftsliv og grøntstruktur langs Frøylandsvatnet.*

Jordvernforeningen mener det er uakseptabelt at store, fulldyrka, lettbrukte og produktive jordbruks-arealer kan komme til blir brukt til dobbeltporet. Ny barriere mellom nytt og eksisterende spor kan også føre til driftsmessig uproduktive områder dersom ikke eksisterende spor fjernes. Jernbaneverket har etter hva vi forstår ingen planer eller ønsker om evt å fjerne eksisterende spor. Tvert imot foreslår man å bruke eksisterende spor til anleggsvei og sykkelvei.

### **Bredde og grunnforhold**

Det legges opp til en korridorbredde på 20 – 25 meter som settes av til jernbaneformål og minimum avstand til gjerde. På noen strekninger gjør dårlige grunnforhold at bredden kan bli vesentlig mye større. Jernbaneverket sier selv at masseutskiftningen er

stipulert til 4 x dybde ned til fast grunn. Spesielt mellom Nærbø og Bryne er grunnforholdene dårlige. Områder hvor man må 20 meter ned kan derfor bli 80 meter i bredde (4 x 20 = 80 meter).

### **Jordbruksjord som må omdisponeres**

En utbygging av Jærbanen til dobbeltspor vil beslaglegge mye jordbruksjord og kreve omdisponering. Jernbaneverket sier selv i silingsrapporten at det ikke er de store forskjellene på de foreslåtte alternativ. Jernbaneverket har selv anslått 270 dekar med god jordbruksjord som må omdisponeres. Jernbaneverket skriver også at man ønsker parkeringsareal utenfor stasjonsbyene. Dette er ikke synliggjort i arealbehov og dermed heller ikke i hvor mye jordbruksjord de vil båndlegge.

Jordvernforeningen mener at Jernbaneverket ikke har vært grundige nok i sin vurdering og antar at arealet er vesentlig mye større enn skissert i silingsrapporten.

### **Sviktende trafikk-grunnlag**

Ferdig utbygd med dobbeltspor til Egersund vil Jærbanen i 2050 årlig frakte 6,1 millioner passasjerer (Urbanet Analyse 56/2015) og ikke 10 mill som mulighetsstudien Urbanet Analyse utarbeidet på oppdrag fra Næringsforeningen for Stavangerregionen i 2013 hevder. Denne viste at man i 2030 kan komme til å frakte 10 millioner mennesker årlig. Denne hadde en rekke forutsetninger, bl.a. høyhastighetstog (200 km/t + ) og en kraftig fortetting på Jæren.

Etter dette har Jernbaneverket slått fast at Jærbanen skal være lokaltog med hastighet på 160 km/t. Dette betyr at reisetiden mellom Nærbø og Stavanger bare reduseres marginalt, med kun 4 minutt. Ferdig utbygd til Egersund blir reisetiden redusert med kun 9 minutt.

### **Bussvei 2020**

Fylkestinget har fattet vedtak om å bygge ut Bussvei 2020 på Nord-Jæren som i seg selv resulterer i en passasjersvikt på 30,6 % på Jærbanen mellom Ganddal og Stavanger (ref. Urbanet Analyse 56/2015)

### **95 % tomme tog**

Jærbanen har i dag god kapasitet. I henhold til Jernbaneverket og NSB's egne trafikk tall er det på dagens Jærbane om lag 90 % ledig kapasitet. Ferdig utbygd med dobbeltspor til Egersund vil det faktisk være 95% ledig kapasitet.

### **Utbedringer er gjennomført – som virker**

Det siste året er det iverksatt gode tiltak på Jærbanen som ivaretar de behov reisende mellom Egersund og Stavanger har. Det er i rush-tiden på morgen og ettermiddag satt opp doble togsett, perrongene er forlenget der det har vært behov og utbedringer av kjøreledningen/signalanlegg er gjort.

### **Samfunnsøkonomi**

Kostnaden med å bygge dobbeltspor fra Sandnes til Nærbø er foreløpig stipulert til 9,5 milliarder. Kostnaden med å bygge et evt. dobbeltspor videre fra Nærbø til Egersund vet vi ikke. Det blir i hvert fall minst like mye. Altså snaue 20 milliarder til sammen for å bygge dobbeltspor fra Sandnes til Egersund.

Samfunnsøkonomisk analyse er gjennomført av Vista Analyse i forbindelse med fagetatenes innspill til NTP-prosessen. Analysen konkluderer med at den samfunnsøkonomiske nytten på prosjektet mellom Sandnes og Nærbø er beregnet til minus 8,8 mrd NOK - Netto nytte pr. budsjettkrone på -0,92. Den samfunnsøkonomiske nytten videre mot Egersund vil sannsynligvis bli enda svakere.

### **Oppsummering**

Om lag 10.000 årsverk er direkte knyttet til primærproduksjonen innen landbruket i fylket. Dette gir grunnlag for en verdiskaping på om lag 3 mrd. I tillegg kommer verdiskapinga i tilknyttet industri som meieri, slakteri o.l med en omsetning på ca 14 mrd. Dette gjør landbruket i Rogaland til fylkets største næring etter olje- og gassindustrien.

Landbruket i Rogaland og på Jæren spesielt er i en særstilling og hvert dekar med jordbruksjord er viktig.

De vedtatte langsiktige jordverngrensene for utvikling av by og tettsteder i hver kommune må følges og tilrettelegging og uproduktive områder må prioriteres. Jordvernforeningen i Rogaland mener at utviklingen av dobbeltsporet på Jærbanen slik det foreslås er i strid med overordnede planer og går på bekostning av utviklingen av Jæren som Norges viktigste jordbruksområde.

Et dobbeltspor vil være en ulykke for Jæren. Det er ikke befolkningsgrunnlag for den foreslåtte utbyggingen. Det må bli slutt med at "alle" snakker om jordvern, men er avvikende når dette skal gis innhold og gjemmer seg bak "ta så lite jord som mulig". Saken om dobbeltspor kom tilfeldig inn i Jærbildet. Det vil derfor være vanskelig for folkevalgte å stoppe et forventet gode. MEN det er ingen overvekt av pro-argument for banen snarere tvert imot. Derfor må planen legges død.

Jordvernforeningen mener at arbeidet med utvikling av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø må stoppes.

Bjerkreim 22. september 2016

Med vennlig hilsen



Olaf Gjedrem  
Leder

**Jordvernforeningen i Rogaland**

Mobil: 930 63 697

*Høringsuttalelse, Time Bondelag vedr. dobbeltspor Sandnes – Nærbø*

Henviser til Jernbaneverkets silingsrapport for dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø og oversender herved Time Bondelags høringsuttalelse.

I forbindelse med utredningen av «dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø» er det, slik Time bondelag ser det, begått en alvorlig feil med ikke å utarbeide en egen KVVU. En konseptvalgutredning ville blant annet ha vist de dramatiske konsekvensene utbyggingen av dobbeltsporet gir ut over Jæren generelt, og i Time og Hå spesielt.

Kommunene Hå, Time og Klepp er indrefiløeten i «Norges Matfat»  
Kommunene på Jæren har 55 % av jordbruksproduksjonen i Rogaland. Samtidig vet vi at Klepp, Time og Hå kommuner har vært verstinger med omdisponering av jordbruksjord de siste årene.

Jordbruket er næringen vår og det er fra matjorda svært mange av oss får våre inntekter.

Jernbaneverket er selv i silingsrapporten tydelige på at man er **bekymret for jordvern grensene på Jæren**. For Time bondelag er det viktig å være tydelig på at de foreslåtte alternativ er dramatiske for landbruket. De foreslåtte alternativ vil få store konsekvenser for og gi store inngrep i jordbruksarealer, spesielt mellom Nærbø og Bryne og mellom Bryne og Klepp.

På disse områder er planen i strid med overordnede arealplaner da den ligger innenfor grensen for jordvern. Jordvern grensene, som skal være absolutte, blir utfordret.

Spesielt på strekningen mellom Nærbø og Bryne ser vi i fra silingsrapporten at store jordbruksarealer kan komme til å bli brukt til dobbeltsporet. Områder som ligger mellom nytt dobbeltspor og eksisterende spor vil også gi uproduktive områder som ikke kan drives hvis eksisterende spor ikke blir fjernet. Vi vil også påpeke at grunneiere her får sine livsverk rasert. Dette er forhold som Time bondelag ikke kan akseptere.

Time bondelag stiller mange spørsmål rundt grunnlaget.

Trafikk-grunnlaget for utbygging av dobbeltspor virker veldig tynt. Etter hva vi forstår er det i dag bortimot 90 % ledig kapasitet på toget. En utbygging til dobbeltspor vil gi enda større ledig kapasitet – om lag 95 %. Hvor er logikken ?

Avbøtende tiltak som doble togsett i rush-tiden, forbedring av kjøreledning og signallys er gjennomført. Hvorfor enda mer ?

Store landbruksområder vil bli omdisponert uten hensyn til grunneiere, altså landbruket.

Landbruket på Jæren, og spesielt i Hå og Time er i en særstilling hvor hvert dekar med jordbruksjord er viktig. De langsiktige jordverngrensene for utvikling av by og tettsteder må følges og tilrettelegging og uproduktive områder må prioriteres.

Time bondelag er tydelig på at utviklingen av dobbeltsporet på Jærbanen, slik det foreslås, er i strid med overordnede planer og går på bekostning av utviklingen av Jæren som Norges viktigste jordbruksområde.

Arbeidet med utvikling av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø må stoppes.

Med vennlig hilsen

Willy Finnbakk  
Time Bondelag

Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

postmottak@jbv.no

### **Silingsrapport for dobbeltspor Sandnes – Nærbø, høringsuttalelse**

Vedr. Jernbaneverkets silingsrapport for dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø. Her er vår høringsuttalelse.

Kommunene Hå, Time og Klepp er indrefiløeten i «Norges Matfat»  
Kommunene på Jæren har 55 % av jordbruksproduksjonen i Rogaland og i Hå kommune er 20 % av verdiskapningen fra landbruket. Når vi samtidig vet at Klepp, Time og Hå kommuner har vært verstinger med omdisponering av jordbruksjord de siste årene, ser vi at jorda i Hå er svært verdifull.

Jordbruket er næringen vår og det er fra matjorda svært mange av oss får våre inntekter.

I forbindelse med utredningen av «dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø» er det, etter Nærbø bondelag sin mening, begått en alvorlig feil med ikke å utarbeide en egen KVV. Konseptvalgutredningen ville blant annet ha vist de dramatiske konsekvensene utbyggingen av dobbeltsporet gir ut over Jæren generelt, og i Time og Hå spesielt.

I silingsrapporten er Jernbaneverket selv tydelige på at man er bekymret for jordvern grensene på Jæren. Nærbø nevnes spesielt. For Nærbø bondelag er det da viktig å være tydelig på at foreslåtte alternativ er dramatisk for landbruket. Forslaget vil gi store inngrep i jordbruksarealer, livsverk blir rasert og det er viktig å merke seg at planen også er i strid med overordnede planer da den ligger innenfor grensen for jordvern. Dette betyr at jordvern grensene, som skal være absolutte, blir utfordret. Det kan vi ikke akseptere.

På strekningen mellom Nærbø og Bryne ser vi at store jordbruks-arealer kan komme til blir brukt til dobbeltsporet. Områder som ligger mellom nytt dobbeltspor og eksisterende spor vil også gi uproduktive områder som ikke kan drives hvis eksisterende spor ikke blir fjernet. Jernbaneverket ønsker heller ikke å fjerne dagens spor, da man foreslår å bruke dette til sykkelvei !!! og til anleggsvei.

Nærbø bondelag stiller mange spørsmål rundt grunnlaget.

Trafikk-grunnlaget for utbygging av dobbeltspor virker veldig tynt. Etter hva vi forstår er det i dag bortimot 90 % ledig kapasitet på toget. En utbygging til dobbeltspor vil gi enda større ledig kapasitet - om lag 95 %. Hvor er logikken ?

Avbøtende tiltak som doble togsett i rush-tiden, forbedring av kjøreledning og signallys er gjennomført. Hvorfor enda mer ?

Store landbruksområder vil bli omdisponert uten hensyn til grunneiere, altså landbruket.

Landbruket på Jæren, og spesielt i Hå og Time er i en særstilling hvor hvert dekar med jordbruksjord er viktig.

De langsiktige jordverngrenser for utvikling av by og tettsteder må følges og tilrettelegging og uproduktive områder må prioriteres.

Nærbø bondelag er tydelig på at utviklingen av dobbeltsporet på Jærbanen slik det foreslås er i strid med overordnede planer og går på bekostning av utviklingen av Jæren som Norges viktigste jordbruksområde.

Arbeidet med utvikling av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø må stoppes.

Med vennlig hilsen

Åsbjørn Høyland  
Nærbø Bondelag





# Rogaland Bonde- og Småbrukarlag

- *organisasjonen for alle bønder i Rogaland*

Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR  
postmottak@jbv.no

## Høringsuttalelse, «silingsrapport for dobbeltspor Sandnes – Nærbø»

Vi henviser til Jernbaneverkets silingsrapport for dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø med høringsfrist 23. september 2016, og har herved følgende høringsuttalelse.

Jordbruket er basisnæring i bygde-Norge. Rogaland, og ikke minst Jæren, er det viktigste jordbruksområdet i Norge. 20 prosent av alt husdyrbasert jordbruk i Norge drives i Rogaland og godt over halvparten av jordbruksproduksjonen i Rogaland skjer Jær-kommunene.

**Jæren er dermed «Norges matfat».**

Landbruket har et grunnleggende forvalteransvar for å holde dyrka jord i hevd. Næringas evne til å forvalte jord, skog og vannressurser på en agronomisk og økologisk forsvarlig måte må utvikles, og dyrka jord må aldri bygges ned som en følge av skiftende økonomiske konjunkturer. Dyrka og dyrkbare arealer må vernes mot utbygging til andre formål, også i bynære områder. Jordvernet skal løftes opp i den overordna politiske samfunnsplanlegginga.

Rogaland Bonde- og småbrukarlag er sjokkert over forslaget til utbygging av dobbeltspor på Jærbanen. Forslaget innebærer en stor grad av omdisponering spesielt på strekningen mellom Klepp og Bryne, og på strekningen mellom Bryne og Nærbø.

Kommunene på Jæren, Fylkestinget i Rogaland og Fylkesmannen i Rogaland har gått inn for strengt, langsiktige jordverngrens nettopp for å spare «Norges beste matjord».

I forslaget til utbygging av dobbeltspor mellom Sandnes og Nærbø uttrykker Jernbaneverket selv bekymring for jordverngrensene ved en utbygging. Denne bekymring er det viktig å lytte til.

Rogaland Bonde- og småbrukarlag er overrasket over lokale og regionale politikeres neglisjering av disse bekymringene, til fordel for «skal ha- skal ha» tankegangen.

Når vi leser rapporten ser vi at de langsiktige konsekvensene for landbruket blir store – hvor dramatisk dette egentlig blir vet vi ikke.

Det vi vet og leser i selve silingsrapporten er:

- 1 Forslaget er i strid med jordverngrensene (det skriver jernbaneverket selv).  
Det burde i seg selv være nok til å skrinlegge den videre planleggingen.
- 2 Det er stor usikkerhet rundt hvor mye areal jord som faktisk kommer til å gå med.  
Jordbruk er Rogaland (og Jærens) viktigste næring etter oljeindustrien. Det er galskap å «valse inn» over matfatet som det foreslås.
- 3 Behovet for dobbeltspor er minimalt. Etter hva vi forstår er kapasiteten god nok i mange tiår enda, ja kanskje de neste 50 år.  
Hvorfor skal vi da bygge ut en «bybane», som dette i realiteten er frem til Nærbø?
- 4 Samfunnsøkonomien er i henhold til Vista Analyse særdeles dårlig  
Som overordnede samfunnsaktører må vi tenke kost/nytte. Hva er logikken med å investere om lag 10 mrd. NOK i dobbeltspor, når togene i dag går nesten tomme store deler av døgnet og merverdien ved investeringen er omtrent lik null.

Bonde og småbrukarlaget i Rogaland mener at det må være en klar sammenheng mellom landbrukspolitikken (herunder et sterkt jordvern) og den generelle distriktspolitikken og næringsutvikling. Næringsutviklinga skal skje på grunnlag av ressurser og drivkrefter som bygdene selv styrer. Lokalsamfunnet skal ha prioritet til å foredle egne råvarer og ressurser til beste for bygda. Når lokale råvarer og ressurser (som egentlig er av nasjonal kvalitet og nasjonal betydning) står i fare for blir brukt til fordel for storsamfunnet, må vi bremse opp. Utviklingen i landbruket må derfor baseres på dette og på de bostedskvaliteter som de viktige bygdene på Jæren har pr. i dag..

Bonde- og småbrukarlaget i Rogaland er sterkt kritisk til forslaget om utvikling og planlegging av dobbeltspor på Jærbanen mellom Sandnes og Nærbø. Forslaget er dramatisk for landbruket som næring, lokalt/regionalt/nasjonalt, samtidig som forslaget er dramatisk for utviklingen og bostedsplanleggingen i Sør-Rogaland.

Rogaland bonde- og småbrukarlag mener at arbeidet med utvikling/planlegging av dobbeltsporet mellom Sandnes og Nærbø må stoppes, til beste for våre etterkommere.

Med hilsen

Nils Melbøe

Tom Ove Øksnevad

Leiar i RBS

Leiar i Jæren Bonde og Småbrukarlag

916 68 440



Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Vår saksbehandler  
Are H. Braaten  
+47 986 64 231

Vår dato  
23.09.2016  
Deres dato

Vår referanse  
15/00987-3  
Deres referanse

## Dobbeltspor over Jæren

Utbygging av dobbeltspor på Jærbanen kan være et viktig samferdselstiltak for regionen, men Rogaland Bondelag mener at jordvern i større grad må vektlegges i planarbeidet. Fylkesutvalget i Rogaland Fylkeskommune og formannskapet i Hå kommunes har tidligere i september fattet tilsvarende vedtak om at korridorvalget å ta større hensyn til jordvern og det omliggende jordbruket, samt at der det gamle jernbanesporet faller ut av drift skal arealene tilbakeføres til jordbruket.

Kommunene Sandnes, Klepp, Time og Hå er svært viktige jordbruksområder, og er blant de desidert største jordbrukskommunene i landet. Jordbruket i Klepp, Time og Hå har produksjonsinntekter på 2,3 milliarder, som fører til en lokal verdiskapning på 1,1 milliarder kroner. 502 millioner kroner av denne verdiskapningen kommer fra melkeproduksjon, og 250 millioner kroner fra kylling og svin. I tillegg kommer produksjon av grønnsaker på friland, som utgjør 72 millioner av verdiskapningen. Disse produksjonene har et varierende behov for areal, men alle produksjonene er avhengige at arealet er tilstede.

Klepp, Time og Hå har til sammen 2208 årsverk i jordbruket, 1257 årsverk i tilstøtende næringsmiddelindustri, og er en viktig bidragsyter til 4801 ansatte i fylkets næringsmiddelindustri. Jordbruket er spesielt viktig i Hå og Klepp – her står jordbruket for respektivt 19% og 12% av kommunenes totale verdiskapning.

I følge Jernbaneverkets silingsrapport er kostnadsskillet mellom korridor 1 (langs eksisterende trasé) og korridor 2 på 20%, eller 2 milliarder kroner. Utreder påpeker at det er muligheter for kostnadsbesparelser som følge av prosjektets modenhet i forhold til andre prosjekter i utredningsfasen. Korridor 1 har et langt høyere forventet tillegg en korridor 2,

### Bondelagets Servicekontor AS

**Postadresse:**

Boks 278, Sentrum  
4002 STAVANGER

**Rogaland Bondelag**

Bondelagets Servicekontor AS

**Besøksadresse:**

Sandvikveien 21  
4016 STAVANGER

**Org.nr.:** 939678670

**Org.nr.:** 985063001 MVA

**Telefon:**

51887270

**Bankkonto:** 8101.05.12891

**Bankkonto:** 8101.05. 91392

**E-postadresse:**

rogaland@bondelaget.no

**Internett:**

<http://www.bondelaget.no/rogaland/>

Vår dato	Vår referanse
23.09.2016	15/00987-3

---

på henholdsvis 16 og 6 prosent. Kostnadsforskjellen mellom korridorene er dermed potensielt lavere en total forventet kostnad kan tilsi.

Jærbanen ble åpnet i 1878, og er en av de viktigste enkelttiltakene som har formet Jæren. Dobbeltsporet, og dermed kostnadene av dobbeltsporet, må sees i et langt perspektiv og vi forventer at jernbanetraseen ikke skal legges om i overskuelig framtid.

Kostnadsforskjellene mellom traseene blir langt mindre sett i et lengre perspektiv. Med tanke på den årlige verdiskapninga som kommer fra de potensielt nedbygde og delte jordbruksarealene, vil kostnadsforskjellene på sikt balanseres ut.

Silingsrapporten legger frem arealregnskap på side 85, hvor korridor 1 beslaglegger 72 dekar jordbruksareal, og korridor 2 beslaglegger 186 dekar jordbruksareal. Regnskapet tar derimot ikke høyde for deling av jordbruksarealer, som vil ha stor konsekvens for jordbruket langs jernbanen. Det er særlig korridor 2 som deler opp arealene, men noe vil og forekomme i korridor 1. Deling av jorder fører til at arealene blir vanskeligere å drive, og flere av de mindre jordlappene er for små for moderne jordbruksmaskiner. Disse arealene vil falle ut av drift, og de resterende delte arealene får en større sjanse for at arealene faller ut av drift og svekket lønnsomhet. Det reelle beslaget av jordbruksareal er høyere en arealregnskapet tilsier. Dette kan avbøtes noe ved at strekninger hvor det gamle jernbanesporet faller ut av drift, tilbakeføres den gamle traseen til jordbruksformål.

Stortinget vedtok i 2015 at jordbruksarealer er en viktig nasjonal ressurs, og har satt som mål at vi skal bygge ned maks 4000 dekar i året innen 2020. Rogaland Bondelag ber om at Jernbaneverket velger korridor 1 i hensyn til jordvern og det fremtidige jordbruket nær jernbaneskinnene, og at der den gamle traseen går ut av drift tilbakeføres arealene til jordbruksformål.

Med vennlig hilsen

*Elektronisk godkjent, uten underskrift*

Klikk her for å skrive inn tekst.

Are H. Braaten