



Jernbane-
direktoratet

Behandling av høringsuttalelser

KVU Grenlandsbanen

Forord

I 2014 mottok Jernbaneverket (JBV) en bestilling fra Samferdselsdepartementet på en konseptvalgutredning (KVU) for en mulig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

I konseptvalgutredningen har Jernbaneverket jobbet bredt med involvering av interessenter. Behov, mål og krav er kartlagt, analysert og prioritert. Prosjektmålene er etablert og godkjent av Samferdselsdepartementet. Det er utviklet en rekke ulike konsepter som er analysert og vurdert i forhold til måloppnåelse. På bakgrunn av det faglige arbeidet anbefaler Jernbanedirektoratet realisering av Grenlandsbanen.

Jernbaneverket sendte KVU Grenlandsbanen på offentlig høring i perioden fra 5.7.2016 til 31.10.2016. Enkelte høringsparter fikk forlenget frist til 1.12.2016. Det kom inn totalt 39 uttalelser. Etter opprettelsen av Jernbanedirektoratet og Bane NOR 1.1.2017 videreføres dette prosjektet i Jernbanedirektoratet (JDIR). I dette dokumentet behandler Jernbanedirektoratet de innsendte høringsuttalelsene.

Gjennomgangen av høringsuttalelsene viser bred støtte til bygging av Grenlandsbanen og konseptvalgutredningens anbefalte konsept. En rekke høringsparter har innspill til videre arbeid. Enkelte høringsparter har ønske om etablering av stasjon på Brokelandsheia i Gjerstad. Utredningen anbefaler at denne stasjonen bygges på Tangen i Kragerø da dette vil gi vesentlig bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Ingen av høringspartene er eksplisitt negative til bygging av Grenlandsbanen.

Konseptvalgutredningen kvalitetssikres eksternt (KS1) for å sikre at utredningen tilfredsstillere kravene til store statlige investeringsprosjekter og blir deretter et faglig grunnlag for den videre politiske behandlingen av prosjektet.

Prosjektnummer:	
Versjon: 1.0	

Innhold

1	Bakgrunn	5
2	Anbefaling fra konseptvalgutredningen	6
3	Generelle kommentarer til uttalelsene	7
3.1	Støtter konseptvalg og bygging av Grenlandsbanen	7
3.2	Antall stasjoner og plassering av disse	7
3.3	Avklare arealbruk i og rundt Porsgrunn og Skien	7
3.4	Samtidig planlegging og utbygging med InterCity	8
3.5	Opprusting av Bratsbergbanen og eksisterende Sørlandsbane	8
3.6	Industrispor til Frier	8
3.7	Behovet for bygging av hele InterCity	9
3.8	Forslag om andre (nye) banestrekninger	9
4	Gjennomgang etter kategorier	11
A	Fylkeskommuner	13
A1	Aust-Agder fylkeskommune	13
A2	Buskerud fylkeskommune	13
A3	Telemark fylkeskommune	13
A4	Vest-Agder fylkeskommune	13
A5	Vestfold fylkeskommune	14
B	Kommuner	15
B1	Bø kommune	15
B2	Drammedal kommune	15
B3	Gjerstad kommune	15
B4	Grimstad kommune	16
B5	Kragerø kommune	16
B6	Larvik kommune	16
B7	Nome kommune	16
B8	Notodden kommune	17
B9	Porsgrunn kommune	17
B10	Sandefjord kommune	17
B11	Sauherad kommune	17
B12	Skien kommune	18
B13	Vegårshei kommune	18
C	Offentlige etater	19
C1	Avinor	19
C2	Forsvarsbygg	19
C3	Kystverket	19
C4	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	19
C5	Statens vegvesen	19
C6	Fylkesmannen i Telemark	19
D	Politiske samarbeidsorgan	21
D1	Grenlandsrådet	21
D2	Vest-Telemarkrådet	21
D3	Østre Agder	21
E	Transportselskaper	22
E1	NSB	22
E2	Schenker AS	22
F	Interesseorganisasjoner	23
F1	For Jernbane	23

F2 - Herre velforening, Bamble	23
F3 - Jernbaneforum Sør	24
F4 - Naturvernforbundet i Grenland og Naturvernforbundet i Telemark.....	24
F5 - NHO Telemark	24
G - Øvrige høringsparter.....	25
G1 - Norsk Maritimt Museum	25
G2 - Skog, Magne	25
G3 - Torp Sandefjord Lufthavn.....	25
G4 - Sætre, Vidar	25
G5 - Morris, Ivan	25

1 Bakgrunn

KVU Grenlandsbanen ble utarbeidet av Jernbaneverket og overlevert Samferdselsdepartementet 4.7.2016. KVU-en ble sendt på offentlig høring 5.7.2016 med frist for høringsuttalelser 31.10.2016. Høringsbrevet ble sendt ut direkte fra Jernbaneverket til 92 mottakere med spesiell invitasjon til å avgi høringsuttalelse. Disse direkte mottakerne er fylkeskommuner, kommuner, interesseorganisasjoner og andre som kan ha interesse av eller bli berørt av KVU-en. Mottakerne ble valgt med utgangspunkt i prosjektets ressurs- og referansegruppe samt generelle høringslister som brukes ved kommunedelplaner o.l. I tillegg er høringsbrevet publisert på nettsidene til Jernbaneverket (<http://jernbanedirektoratet.no>) med en generell oppfordring om å avgi høringsuttalelse.

I tillegg til 30 høringsuttalelser sendt før fristens utløp, er det mottatt 9 høringsuttalelser etter fristens utløp. Totalt 39 høringsuttalelser er tatt med til behandling i denne rapporten. Høringsuttalelsene er behandlet og sammenstilt av interne ressurser i prosjektstaben. Etter 1.1.2017 ligger ansvaret for KVU Grenlandsbanen under Jernbanedirektoratet.

Uttalelsene er sortert i følgende inndeling/kategori:

- A – Fylkeskommuner (5)
- B – Kommuner (13)
- C – Offentlige etater og fylkesmenn (6)
- D – Politiske samarbeidsorgan (3)
- E – Transportselskaper (2)
- F – Interesseorganisasjoner (5)
- G – Øvrige høringsparter (5)

Antall høringsuttalelser i hver kategori er oppgitt i parentes.

Jernbanedirektoratet sine kommentarer er gitt i to kategorier:

- 1) Høringsuttalelser som går igjen på tvers av inndelingen ovenfor er kommentert innledningsvis i kapittel 3.
- 2) Høringsuttalelser som ikke er dekket i de generelle kommentarene er kommentert direkte under oppsummering av den enkelte uttalelse i kapittel 4.

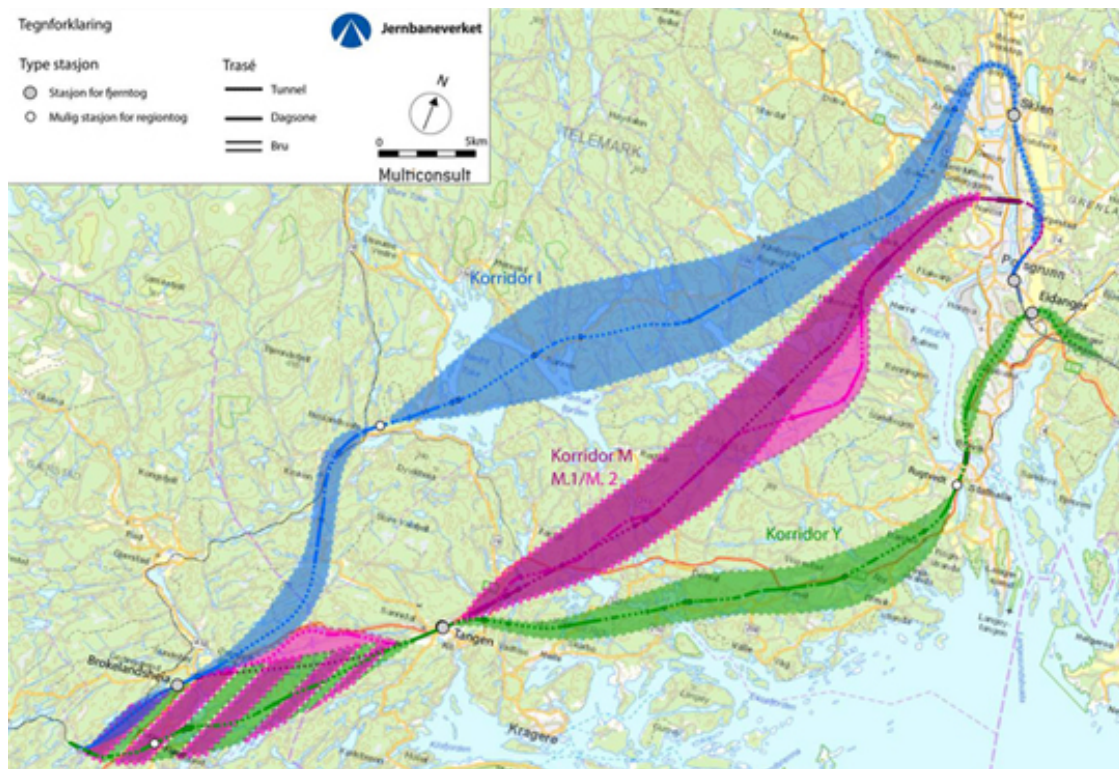
Jernbanedirektoratet ønsker å takke for alle innsendte innspill og kommentarer.

2 Anbefaling fra konseptvalgutredningen

Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbanedirektoratet videre planlegging av Fylkesplankonseptet (M1), dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært Tangen. Konseptet bearbeides videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader. De samfunnsøkonomiske analysene viser at det viktigste bidraget i samfunnsøkonomisk nytte er knyttet til bygging av den manglende forbindelsen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det betyr mindre for nytten hvilket konsept man velger. Det er større variasjon i estimerte kostnader for de ulike konseptene.

Enkeltsporkonseptet (M2) er billigere og dimensjonert for 160 km/t. Dette utelukker videre utvikling av togtilbudet ut over ett tog i timen hver vei. Dobbeltsporkonseptet (M1) er dyrere og dimensjonert for 250 km/t. Her vil man ha mulighet for høyere frekvens og utvikling av nye togtilbud på både gods- og passasjersiden, med tilhørende positive effekter. En del av kostnadsforskjellen mellom enkeltsporkonseptet og dobbeltsporkonseptet er den økte hastighetsprofilen, som i dette terrenget gir vesentlig høyere tunnelandel og bruandel. Omtrent 30 % av prisdifferensen mellom konseptene er knyttet til dobbeltspor, ca. 70 % er knyttet til økt hastighetsprofil.

På Intercitystrekningene gjøres det nå vurderinger knyttet til nytten av å bygge for 250 km/t. Det er billigere å bygge for 200 km/t, uten at det gir stor reduksjon i samfunnsnyttene – da reisetiden påvirkes marginalt (gitt det aktuelle stoppmønsteret). I neste planfase for Grenlandsbanen bør man derfor bearbeide tiltaket for å finne den optimale og ønskede hastighetsprofil, vurdere krav til overhøyde osv. slik at man får mulighet til å utvikle et godt togtilbud på dobbeltspor, men holder kostnadene så lave som mulig.



Figur 1 Kart over mulige korridorer. JDIR anbefaler å utrede midtre korridor videre.

3 Generelle kommentarer til uttalelsene

Dette kapittelet inneholder Jernbanedirektoratets kommentarer til tema som går igjen i høringsuttalelsene. Disse tema vil hovedsakelig ikke kommenteres spesielt for hver uttalelse i kapittel 4.

Normal: presentasjon av tema

Kursiv: kommentar fra Jernbanedirektoratet

3.1 Støtter konseptvalg og bygging av Grenlandsbanen

Et overveldende flertall av uttalelsene er positive til bygging av Grenlandsbanen og positive til anbefaling av den midtre traseen med dobbeltspor (M1). Dette er et uttrykk for at høringspartene ser behovet for og verdien av en satsning på jernbane i grenlandregionen. Videre kan en se at JDIR sitt anbefalte konsept har bred støtte. Av 39 mottatte hørings svar er 30 eksplisitt positive til Jernbanedirektoratets anbefalte konsept M1. Ingen av de innkommende høringsuttalelsene er negative til bygging av Grenlandsbanen.

Innspillene tas til etterretning.

3.2 Antall stasjoner og plassering av disse

Det mest omstridte tema blant høringsuttalelsene omhandler antallet stasjoner for Grenlandsbanen og plasseringen av disse. Det er bred enighet om stasjon i Porsgrunn (framfor Eidanger), men splittelse om hvorvidt Tangen eller Brokelandsheia er best egnet for plassering av stasjon. Mange høringsparter ønsker at muligheten for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes videre. 18 av høringspartene støtter eksplisitt Jernbanedirektoratets anbefalte løsning med stopp på Tangen, mens 6 høringsparter argumenterer for stopp på Brokelandsheia.

Hverken Tangen eller Brokelandsheia vil være store stasjoner målt i antall reisende. Trafikktallet er såpass lavt at det ikke er grunnlag for at fjerntoget skal stoppe begge disse stedene. Analysene peker tydelig på at Tangen er det beste valget. I KVUen er det vist muligheter for stasjon også på Brokelandsheia. Eventuell etablering av stasjon på Brokelandsheia kan vurderes i videre planfase når man tydeligere kan se behovet for eventuelle lokaltogtilbud o.a.

Kommunene i Østre Agder har i sine høringsuttalelser fått utført en alternativ markedsundersøkelse som operer med større befolkningstetthet på Brokelandsheia og følgelig større nytte av å anlegge stasjon og stopp for Grenlandsbanen her framfor på Tangen. Jernbanedirektoratet finner ikke grunnlag for å kunne legge denne markedsanalysen til grunn da det ikke er gjort en tilsvarende analyse for Tangen. Det foreligger altså ikke et sammenliknbart beslutningsgrunnlag. Den befolkningsveksten som legges til grunn er udokumentert, og kan synes å stamme fra politiske beslutninger og ikke faglig prognosearbeid. Jernbanedirektoratets analyser er basert på SSBs prognoser.

Jernbanedirektoratet fastholder sin anbefaling og innspillet tas til etterretning.

3.3 Avklare arealbruk i og rundt Porsgrunn og Skien

Av de 39 høringsuttalelsene er det 11 høringsparter som spesielt påpeker behovet for å avklare behov for arealbruk til jernbaneformål i og rundt byene Porsgrunn og Skien. Det påpekes at dette er viktig å få på plass snarlig, slik at byene kan utvikle arealer som da faller utenfor båndlagte områder.

Behovet for arealavklaringer, spesielt i bykjernene og ved båndlagte områder er godt kjent for Jernbanedirektoratet. Når den politiske behandlingen av KVUen er ferdig og en anbefaling om konseptvalg er gjort vil Jernbanedirektoratet kunne bidra i planprosesser i henhold til dette. Nøyaktig arealavklaring kan forventes gjennom planlegging av IC til Skien og/eller Grenlandsbanen.

Innspillene tas til etterretning.

3.4 Samtidig planlegging og utbygging med InterCity

InterCity(IC)-utbyggingen er et viktig tema i mange av uttalelsene. Det påpekes at det er et behov for dobbeltspor i søndre Vestfold og at dette må bygges så snart som mulig. 16 av 39 høringsparter uttrykker et ønske om å framskynde bygging av Grenlandsbanen slik at denne kan åpne samtidig med IC. Det uttrykkes også ønsker om sammenfallende bygging og planlegging for de to prosjektene.

Porsgrunn-Skien inngår i tredje utbyggingstrinn av InterCity. Strekningen planlegges ferdigstilt innen 2030, med planlagt oppstart av planarbeid i 2021. Valg av eventuell bygging og konsept for Grenlandsbanen vil være viktig for dette arbeidet. JDIR ser at en kan dra nytte av synergieffekter knyttet til å samkjøre planlegging og bygging av IC og Grenlandsbanen i området rundt og mellom Porsgrunn og Skien. Å se jernbanesatsingen i denne regionen under ett vil kunne spare både kostnader og tid i tillegg til at man mindre grad belaster de som blir direkte og indirekte berørt av byggearbeidene.

Spesielt planleggingen på nordsiden av Skiensvassdraget vil være hensiktsmessig å gjøre samlet med IC, både for å begrense omfanget av anleggsperioden og av hensyn til kommunenes behov for avklaring av arealbruken. Beslutningen om og i så fall når en Grenlandsbane skal planlegges og bygges ligger hos Regjering(konseptvalg) og Storting (bevilgning).

Innspillene tas til etterretning.

3.5 Opprusting av Bratsbergbanen og eksisterende Sørlandsbane

10 av 39 høringsparter uttaler et behov for opprusting og utvikling av dagens Sørlandsbane samt Bratsbergbanen for å opprettholde dagens trafikk (som et minimum). Disse banene nevnes også som viktige for å binde sammen Vestfold-Skien-Kongsberg i en ringstruktur.

Fremtidig utvikling og bruk av Bratsbergbanen og Sørlandsbanen ligger ikke inne i mandatet til KVUen å fastsette (se kapittel 7.4 s. 84 hovedrapport). Temaet i KVUen er å vurdere en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det er lagt til grunn i analyser og modellkjøring at både dagens Sørlandsbanestrekning og Bratsbergbanen har trafikk som i dag.

Dagens Sørlandsbane er medregnet i nytte/kost-beregningene for konseptene med vedlikeholds- og driftskostnader siden dette vil være hovedforbindelsen for gods i korridor 3 i NTP. Det er ikke medregnet større tiltak for å heve standarden på dagens infrastruktur.

Innspillene tas til etterretning.

3.6 Industrispor til Frier

Ønsket om å anlegge et industrispor til Frier Vest i forbindelse med bygging av Grenlandsbanen (konsept M1/M2) trekkes frem av 11 av 39 høringsparter.

Med forventninger om at stadig mer av godstrafikken skal gå på bane er dette noe som kan antas å være relevant. Dette bør følges opp i neste planfase når industriområdet på Frier er kommet nærmere realisering og man tydeligere ser behovene. Innspillene tas til etterretning.

3.7 Behovet for bygging av hele InterCity

Av 39 mottatte høringsuttalelser påpeker 19 høringsparter behovet for at hele InterCity bygges. Særlig påpekes behovet for dobbeltspor gjennom søndre Vestfold og at dette bygges i første periode av NTP 2018-2029. Dette kan sees i sammenheng med forslag til statsbudsjettet for 2017 som ble lagt fram før høringsfristen gikk ut. Videre mener mange at Skien bør opprettholdes som endepunkt for InterCity.

Jernbanedirektoratet jobber med realisering av sine prosjekter etter de vedtak som gjøres i Stortinget og mandater som gis Jernbanedirektoratet fra Samferdselsdepartementet. Innspillene tas til etterretning.

3.8 Forslag om andre (nye) banestrekninger

8 av 39 høringsparter trekker fram andre potensielle strekninger hvor det er ønskelig å bygge ut jernbane i forbindelse med Grenlandsbanen. Dette gjelder blant annet ny kystnær bane videre mot Kristiansand som kan knytte sørlandsbyene til jernbanenettet i større grad enn dagens Sørlandsbane.

Flere høringsparter peker på potensialet for å sette opp et regiontogtilbud som ikke går i pendel gjennom Oslo men i et ringsystem eller åttetalssystem som dekker Kongsberg, Drammen, Vestfoldbyene, Grenlandsbyene, Kragerø/Gjerstad, Drangedal, Bø mm.

Dersom Jernbanedirektoratets anbefalte konsept med dobbeltspor realiseres vil det være kapasitet til å utvikle nye region/lokaltogetilbud. Skal disse gjøres slik det er beskrevet i disse innspillene vil dette kreve ulike tilsvinger, stasjonstiltak mm som kan være fordyrende (se kapittel 7.4 s. 84 i hovedrapporten). Dette kan vurderes nærmere i forbindelse med videre planprosess dersom markedsanalyser viser at dette vil være gode tiltak.

Innspillene tas til etterretning.

	3.1	3.2.1	3.2.2	3.3	3.4	3.5	3.6	3.7	3.8
	Støtter anbefalt konsept	Stopp på Tangen	Stopp på Brokelandsheia	Avklare arealbruk	Samtidig med IC	Opprusting av Bratsberg- og Sørlandsbanen	Frier industripor	Bygge hele IC	Andre (nye) baneforslag
A1	x		x		x			x	x
A2	x	x							
A3	x	x		x	x	x	x	x	
A4	x				x			x	x
A5	x	x						x	
B1	x	x		x	x	x	x	x	
B2	x	x		x	x	x	x	x	x
B3	x		x		x			x	
B4	x		x						x
B5	x	x		x	x	x	x	x	
B6	x								
B7	x	x		x	x	x	x	x	
B8	x	x				x		x	x
B9	x	x		x	x		x	x	
B10	x								
B11	x	x		x	x	x	x	x	
B12	x	x		x	x		x	x	
B13	x		x						
C1									
C2									
C3									
C4									
C5	x								
C6	x	x							
D1	x	x		x	x	x	x	x	
D2	x	x		x	x	x	x	x	x
D3	x		x						
E1	x	x		x				x	
E2									
F1	x	x			x				x
F2	x						x		
F3	x	x	x		x	x		x	x
F4	x	x			x			x	
F5	x								
G1									
G2									
G3	x							x	
G4									
G5									
Total	30	18	6	11	16	10	11	19	8

Tabell 1 Oversikt over hvilke av høringspartene som representerer de ulike tema. Det gjøres oppmerksom på at matrisen er resultat av en generell vurdering hvor en ser overordnet på uttalelsene. Uttalelsene fra de ulike partene har flere nyanser enn det som kommer fram her. Eksempelvis er det et vesentlig antall av høringspartene som ønsker at muligheten for lokalstopp på Brokelandsheia utredes videre, uten at dette vises i tabellen. For en mer inngående gjengivelse, se kapittel 4. Uttalelsene i sin helhet er tilgjengelig i eget dokument.

4 Gjennomgang etter kategorier

Dette kapittelet gir en oppsummering av samtlige høringsuttalelser fordelt på kategori.

Kategori	Høringspart
A1	Aust-Agder fylkeskommune
A2	Buskerud fylkeskommune
A3	Telemark fylkeskommune
A4	Vest-Agder fylkeskommune
A5	Vestfold fylkeskommune
B1	Bø kommune
B2	Drangedal kommune
B3	Gjerstad kommune
B4	Grimstad kommune
B5	Kragerø kommune
B6	Larvik kommune
B7	Nome kommune
B8	Notodden kommune
B9	Porsgrunn kommune
B10	Sandefjord kommune
B11	Sauherad kommune
B12	Skien kommune
B13	Vegårshei kommune
C1	Avinor
C2	Forsvarsbygg
C3	Kystverket
C4	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
C5	Statens vegvesen Region sør
C6	Fylkesmannen i Telemark
D1	Grenlandsrådet
D2	Vest-Telemarkrådet
D3	Østre Agder
E1	NSB
E2	Schenker AS
F1	For Jernbane
F2	Herre Vel, Bamble
F3	Jernbaneforum sør
F4	Naturvernforbundet i Grenland og Naturvernforbundet i Telemark
F5	NHO Telemark
G1	Norsk Maritimt Museum

G2	Skog, Magne
G3	Torp Sandefjord Lufthavn
G4	Sætre, Vidar
G5	Morris, Ivan

A - Fylkeskommuner

A1 - Aust-Agder fylkeskommune

Fylkeskommunen støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og argumenterer for at det må etableres stopp på Brokelandsheia. Fylkeskommunen ønsker at Grenlandsbanen bygges tidsnok til at den kan tas i bruk samtidig med ytre IC. Videre understrekes viktigheten av at ytre IC bygges med dobbeltspor gjennom hele Vestfold, samt at dette burde innarbeides i regjeringens forslag til NTP 2018-2029. Aust-Agder fylkeskommune ønsker at det igangsettes en ny KVVU for kystnær bane til Kristiansand.

Innspillene tas til etterretning.

A2 - Buskerud fylkeskommune

Buskerud fylkeskommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1T. Videre forutsettes det at dobbeltspor mellom Hokksund og Kongsberg bygges før Grenlandsbanen. Videre ber utvalget om at videre planarbeid ivaretar bevaring av kulturminner og kulturmiljøer i størst mulig grad.

Jernbanedirektoratet deler høringspartens ønske om at kulturminner og kulturmiljø ivaretas. Endelig omfang av virkninger på disse områdene vil fastsettes i senere planfaser. Innspillene tas til etterretning.

A3 - Telemark fylkeskommune

Fylkeskommunen støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor med stopp på Tangen og ønsker at Grenlandsbanen får en utfyllende omtale i St. meld. Om NTP 2018-2029. Fylkeskommunen har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av planperioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Telemark fylkeskommune ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes i videre planarbeid. Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes og for å utnytte potensialet for økt godstransport. Fylkeskommunen påpeker at dobbeltspor i søndre Vestfold må bygges i første periode i NTP 2018-2029.

Innspillene tas til etterretning.

A4 - Vest-Agder fylkeskommune

Fylkeskommunen støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og ønsker at Grenlandsbanen tas inn i regjeringens forslag til NTP 2018-2029. Fylkeskommunen understreker viktigheten av at ytre IC bygges med dobbeltspor gjennom hele Vestfold samt at dette burde innarbeides i regjeringens forslag til NTP 2018-2029. Vest-Agder fylkeskommune påpeker videre at en må sørge for at Grenlandsbanen og IC Vestfoldbanen har en felles planleggings- og gjennomføringsstrategi.

Vest-Agder mener at en må velge fremtidsrettede løsninger som vektlegger størst mulig effekt for utvikling i togtilbudet i takt med markedsgrunnlaget. Dette innebærer helhetlige vurderinger av hastighet og antall stopp. Fylkeskommunen uttrykker også ønske om at det igangsettes en ny KVVU for kystnær bane til Kristiansand.

Innspillene tas til etterretning.

A5 – Vestfold fylkeskommune

Fylkeskommunen støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og to stasjoner. Vestfold fylkeskommune ønsker en raskest mulig realisering av Grenlandsbanen etter fullført InterCity-utbygging.

Innspillene tas til etterretning.

B - Kommuner

B1 – Bø kommune

Bø kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Kommunen mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Bø kommune ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes samt at dagens sørlandsbane mellom Drammen og Kongsberg må rustes opp til moderne standard.

Innspillene tas til etterretning.

B2 – Drangedal kommune

Drangedal kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Drangedal kommune mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Kommunen ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes samt at dagens Sørlandsbane mellom Drammen og Kongsberg må rustes opp til moderne standard.

Drangedal kommune anbefaler utredning av Tangen som sammenkoblingspunkt mellom Sørlandsbanen og Grenlandsbanen via en ny banestrekning fra Brødsjø i Drangedal kommune.

Innspillene tas til etterretning.

B3 – Gjerstad kommune

Gjerstad kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor. Gjerstad kommune mener at Grenlandsbanen burde framskyndes slik at den kan ferdigstilles samtidig med IC til Porsgrunn. Videre påpekes viktigheten av felles hastighetsstandard med IC.

Gjerstad kommune mener, sammen med de andre kommunene i Østre Agder, at vurderingen av stasjon på Brokelandsheia ikke er tilstrekkelig utredet. Styret i Østre Agder har derfor bestilt en tilleggsanalyse om markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Kommunen forventer at analysen vurderes grundig før lokalisering av ny hovedstasjon i området Kragerø/Østre Agder og at vedtak om lokalisering ikke kun baseres på KVVU-arbeidet.

Innspillene tas til etterretning.

B4 - Grimstad kommune

Grimstad kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor. Videre kommenteres det at kommunen i liten grad har tilgang på tog som klimavennlig transport for hverken korte eller lange reiser. Kommunen ønsker at arbeidet med en ny kystnær jernbane til Kristiansand igangsettes straks.

Grimstad kommune krever at Grenlandsbanen har stopp på Brokelandsheia og ikke på Tangen.

Innspillene tas til etterretning.

B5 – Kragerø kommune

Kragerø kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Kommune mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Kragerø kommune ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Kommunen anser det som viktig å raskt avklare juridisk bindende arealbruk for stasjons- og jernbaneformål. Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes.

Innspillene tas til etterretning.

B6 – Larvik kommune

Larvik kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor.

Innspillene tas til etterretning.

B7 – Nome kommune

Nome kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Nome kommune mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Kommunen ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Nome kommunen mener det er viktig å sikre sammenhengende utbygging av InterCity og påpeker at dobbeltspor i Vestfold må bygges i første periode i NTP 2018-2029. Grenlandsbanen og InterCity til Skien må planlegges parallelt. Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes og at man kan utnytte potensialet for økt godstransport.

Innspillene tas til etterretning.

B8 – Notodden kommune

Notodden kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Kommunen påpeker at dobbeltspor i søndre Vestfold må bygges i første NTP periode 2018-2029.

Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes. Notodden kommune er i tillegg opptatt av at Tinnosbanen må settes i stand for å imøtekomme transportbehovet fra turistnæringen og andre.

Innspillene tas til etterretning.

B9 – Porsgrunn kommune

Porsgrunn kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Kommunen mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Kommunen ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Porsgrunn kommune mener det er viktig å sikre sammenhengende utbygging av InterCity og påpeker at dobbeltspor i Vestfold må bygges i første periode i NTP 2018-2029. Videre må Grenlandsbanen og InterCity til Skien planlegges parallelt. De uttaler at de vil tilrettelegge for effektive plan- og beslutningsprosesser for rask gjennomføring av Intercity og Grenlandsbanen gjennom Porsgrunn.

Innspillene tas til etterretning.

B10 – Sandefjord kommune

Sandefjord kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor.

Innspillene tas til etterretning.

B11 – Sauherad kommune

Sauherad kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Sauherad kommune mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Sauherad kommune ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Kommunen mener det er viktig å sikre sammenhengende utbygging av InterCity og påpeker at dobbeltspor i Vestfold må bygges i første periode i NTP 2018-2029. Videre må Grenlandsbanen og InterCity til Skien planlegges parallelt.

Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes.

Innspillene tas til etterretning.

B12 – Skien kommune

Skien kommune mener det er viktig å sikre sammenhengende utbygging av InterCity og påpeker at dobbeltspor i Vestfold må bygges i første periode i NTP 2018-2029. Kommunen tar Jernbanedirektoratets utredning til etterretning. Skien kommune påpeker videre at Grenlandsbanen og InterCity til Skien må planlegges parallelt og at prosjektene må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029. Kommunen har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Skien kommune ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase.

Innspillene tas til etterretning.

B13 – Vegårshei kommune

Vegårshei kommune støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor, med forbehold om at merknad om at de mener stasjon på Brokelandsheia ikke er tilstrekkelig vurdert. Kommunen har, sammen med de andre kommunene i Østre Agder, bestilt en tilleggsanalyse om markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Kommunen forventer at analysen vurderes grundig før lokalisering av ny hovedstasjon i området Kragerø/Østre Agder og at vedtak om lokalisering ikke kun baseres på KVVU-arbeidet.

Innspillene tas til etterretning.

C – Offentlige etater

C1 – Avinor

Avinor har ingen merknader til saken.

C2 – Forsvarsbygg

Forsvarsbygg har ingen merknader til saken, men forutsetter at arealbruksinteressene deres blir ivare tatt også i det videre planarbeidet.

Innspillene tas til etterretning.

C3 – Kystverket

Kystverket har ingen vesentlige merknader til høringen.

C4 – Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE uttrykker bekymring for manglende hensyn til vernede vassdrag og påpeker at vernede vassdrag er «verneområder». Videre mener NVE at vernede vassdrag bør markeres som «viktig ressurs», samt at det må vurderes hvorvidt det vernede vassdraget som blir berørt fører til en «konflikt av nasjonal verdi». NVE mener også at det hører til utredningen å vurdere om og hvordan framtidige drikkevannsressurser vil bli berørt.

Jernbanedirektoratet er enig i at vernede vassdrag er dårlig illustrert i utredningen. Deres status som vernede vassdrag er godt kjent og har ligget til grunn for konseptutvikling. Årsaken til at vernede vassdrag ikke er illustrert i kart (f.eks. figur 4-3, Ikke-prissatte virkninger s.19) er at omfanget av vernede vassdrag er så stort at det gjør det vanskelig å vise disse og andre ikke-prissatte tema samtidig. Vernede vassdrag er blant annet omtalt i kapittel 6.1.4 i delrapport «Ikke-prissatte virkninger» og illustrert i figur 6-4 s. 29 samt figurer 6-5 og 6-6 (s. 32 og 33) i samme delrapport. Drikkevann er omtalt i kapittel 9.1.4 i delrapport «Ikke-prissatte virkninger».

Vurderingen av at ingen verneområder berøres er basert på at konseptene (dette gjelder i mindre grad konsept M2) har høy bro- og tunellandel. Følgelig vil en få begrensede inngrep. Detaljene rundt dette må avklares i senere planfase hvor det også vil gjennomføres en konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven som også vil ta hensyn til vernede vassdrag. Det vil da gjennomføres nødvendige miljøtiltak og –hensyn.

Innspillene tas til etterretning

C5 – Statens vegvesen

Statens vegvesen Region sør slutter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling.

Innspillet tas til etterretning.

C6 – Fylkesmannen i Telemark

Fylkesmannen i Telemark støtter Jernbanedirektoratets valg av konsept M1T med dobbeltspor og stopp på Tangen. Fylkesmannen ber om at videre planarbeid vurderer påkobling til de store industriområdene i Grenland for å tilrettelegge for gods på bane.

Fylkesmannen viser til nasjonale mål om å ivareta dyrka mark og skriver blant annet:

«Der jordvernet må vike må samfunnsnyttene ved tiltaket må være stort og alternative areal være utredet.

Vi [Fylkesmannen i Telemark] mener mye av dette er belyst og den samfunnsmessige betydningen av en slik utbygging er stor slik det går fram av arbeidet og utredningene. Vi vil likevel minne om at der avveininger og løsninger vurderes bør hensynet til dyrka mark hele tiden være med i vurderingsgrunnlaget, bruk av buffersoner for gode driftsmessige løsninger og effektiv arealbruk for og i tilknytning til banen er viktig ledd i dette»

Fylkesmannen kommenterer videre at konsept Y, det ytre alternativet, vil kunne medføre større negative konsekvenser for naturmangfold enn de andre konseptene. Fylkesmannen ser at det anbefalte alternativet har noe lavere potensiale for negativ påvirkning på naturmangfold og har ingen merknader til at alternativet prioriteres. Det påpekes imidlertid at naturmangfold må utredes grundig i neste planfase, herunder forbedre kunnskapsgrunnlaget og utrede ulike tilpasninger og virkemidler for reduksjon av negative konsekvenser.

Fylkesmannen påpeker at det ikke er vurdert hvordan tiltakets influensområde og barrierevirkning påvirker friluftsliv og vilt og ber om at dette vurderes i videre planarbeid slik at det søkes optimale løsninger. Tilsvarende ber Fylkesmannen om at påvirkning på anadrome vassdrag og trekkveier for vil vurderes i videre planarbeid.

Samtlige konsepter (i noe mindre grad M2) har høy bro- og tunellandel. Dette vil medføre at Grenlandsbanen i liten grad vil bli en barriere for vilt og friluftsliv. Videre refereres det til figur 7-7 i delrapport «Ikke-prissatte virkninger» s.43 hvor det går fram at viktige friluftsområder i liten grad vil bli berørt.

Angående dyrka mark refereres det til s. 67 i delrapport «Ikke-prissatte virkninger» hvor dette vurderes. Det konkluderes der med at det anbefalte konseptet M1 kun i liten grad vil berøre dyrka mark.

Jernbanedirektoratet bemerker at dyrka mark, vassdrag, vilt og friluftsliv vil være tema i videre planarbeid.

Innspillene tas til etterretning.

D – Politiske samarbeidsorgan

D1 – Grenlandsrådet

Grenlandsrådet er regionrådet for kommunene Bamble, Kragerø, Drangedal, Siljan, Porsgrunn og Skien. Grenlandsområdet støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Grenlandsrådet mener at Grenlandsbanen må få en fylldig omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, og har følgende innspill til videre prosess:

- Kommunedelplan for Grenlandsbanen med oppstart i 2018
- Byggestart i andre halvdel av NTP-perioden
- Ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027

Grenlandsrådet ønsker at konseptets mulighet for lokalstopp på Brokelandsheia og industrispor til Frier Vest utredes videre i kommende planfase. Grenlandsrådet mener det er viktig å sikre sammenhengende utbygging av InterCity og påpeker at dobbeltspor i Vestfold må bygges i første periode i NTP 2018-2029. Videre må Grenlandsbanen og InterCity til Skien planlegges parallelt. Videre påpekes det at Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet i Telemark kan opprettholdes og en kan utnytte potensialet for økt godstransport.

D2 – Vest-Telemarkrådet

Vest-Telemarkrådet slutter seg til det omforente forslaget til uttalelse som Telemark fylkeskommune har gitt i saken. Vest-Telemarkrådet støtter opp om Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Vest-Telemarkrådet anser det som svært viktig at eksisterende Sørlandsbane rustes opp til moderne standard. Videre påpeker rådet at Bratsbergbanen er et sentralt element for å binde sammen Sørlandsbanen og Grenlandsbanen.

D3 – Østre Agder

Det interkommunale samarbeidet Østre Agder omfatter kommunene Arendal, Froland, Gjerstad, Grimstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli. Østre Agder støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor, med merknad om at vurdering av stasjon på Brokelandsheia ikke er tilstrekkelig vurdert. Styret i Østre Agder bestilt en tilleggsanalyse om markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Østre Agder forventer at analysen vurderes grundig før det trekkes konklusjoner på grunnlag av KVVU-arbeidet om hvor hovedstasjonen skal lokaliseres.

E – Transportselskaper

E1 – NSB

NSB er enige i at konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen er det konseptet som kommer best ut gitt de forutsetningene som foreligger. Samtidig uttrykkes det skepsis til den store tunellandelen og det oppfordres til å forsøke å redusere denne uten at dette går ut over reisetid og hastighet.

NSB trekker fram en rekke fordeler med konsept Y, det ytre konseptet. Både mindre naturinngrep som følger av nærhet til E18 og lavere tunellandel trekkes fram som positivt. NSB er dog kritisk til stasjonsplasseringen for dette konseptet (Eidanger) og etterspør ytterligere dokumentasjon av avstandskostnader og nedetid for broen over Frierfjorden.

NSB mener det er uheldig for den tiltenkte regionforstørrende effekten at tilbudskonseptet som ligger til grunn i analysene ikke inkluderer togprodukter som stopper i alle Vestfoldbyene. Ut fra et regionalt utviklingsperspektiv pekes det på at det bør være to IC-produkter, et Oslo-Skien og et Oslo-Kristiansand med stopp i alle Vestfoldbyene, i tillegg til et ekspress/høyhastighetstilbud med færre stopp. NSB savner videre modellberegninger av flere alternative stoppmønstre. NSB mener også at resultatene fra markedsanalysen burde illegges større vekt da den synes å gi en grundigere analyse av det reelle konkurranseforholdet mellom transportformene.

NSB uttrykker også bekymring for at IC-utbyggingen til Skien forsinkes eller ikke vil bli realisert og påpeker at det allerede i dag er et stort behov for denne utbyggingen inkludert ny Porsgrunn stasjon. NSB håper at prosjektet kan prioriteres i kommende transportplaner slik at det kan ferdigstilles innen 10 år.

Konsept Y har vært forsøkt tilpasset i den retning NSB foreslår i sin uttalelse (se kapittel 8.2.3 s. 94 i hovedrapporten), men dette har ikke vært mulig å oppnå på en tilfredsstillende måte. Konsept Y, slik det presenteres i KVVU Grenlandsbanen, er forankret i faglige vurderinger og siliingsprosess.

Innspillene tas til etterretning.

E2 – Schenker AS

Schenker AS støtter Jernbanedirektoratets anbefaling av videre planlegging av Grenlandsbanen under forutsetningen om at det tilrettelegges for godstransport over strekningen. Schenker AS vil fraråde investeringen med en ensidig satsing på persontransport. Det kommenteres at strekningen Oslo-Kristiansand i dag er en utpreget bilstrekning, men at strekningen Kristiansand-Stavanger i mye større grad er tilrettelagt for bane. En utbygging av Grenlandsbanen som tilrettelegger for gods vil ha potensiale til å øke banevolumet for gods på hele strekningen Oslo-Stavanger.

En videre optimalisering av anbefalt konsept vil måtte ta stilling til hvorvidt og i hvilken grad Grenlandsbanen skal tilrettelegges for blandet trafikk. I KVVUen er det lagt til grunn at banen dimensjoneres med kurvatur som åpner for blandet trafikk. Samtidig er det forutsatt at eksisterende Sørlandsbane opprettholdes og fortsetter å være hovedforbindelsen for gods i korridor 3 i NTP.

Innspillene tas til etterretning.

F – Interesseorganisasjoner

F1 – For Jernbane

For Jernbane støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. For Jernbane er også positive til konsept Y og ønsker videre utredning av dette alternativet med stasjonsløsning i Porsgrunn sentrum framfor Eidanger slik konseptet er utformet i KVU-en. For Jernbane legger ved illustrasjoner av en egenutviklet løsning for dette. Videre kommenterer For Jernbane at Grenlandsbanen burde inn i kommende NTP og gjennomføres som kontinuerlig videreføring av anlegget på Farrisidet-Porsgrunn. Det påpekes at videre arbeid bør vurdere en enkel stasjon på Brokelandsheia.

Innspillene tas til etterretning

F2 - Herre velforening, Bamble

Herre Vel, en sammenslutning av og for innbyggerne på tettstedet Herre i Bamble kommune, stiller seg generelt positive til en sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen gjennom bygging av Grenlandsbanen.

Herre Vel er dog bekymret for de lokale konsekvensene av konseptene M1 og M2 for Herre. Særlig er de kritiske til at de lokale negative virkningene ikke balanseres av positive lokale virkninger. Herre Vel skriver:

«I delrapport *Konseptbeskrivelse* fremkommer det at trasevalg M2 i stor grad skal gå i dagsone eller på bru gjennom Herre. Det fremkommer at dette vil gi Herres befolkning en særdeles negativ påvirkning, uten at vi ser noen særskilte gevinster for befolkningen (utover de samme generelle gevinstene som de andre trase-valgene som følger av prosjektets samfunns mål). Trasevalg M2 skal også ha et kilometer-langt kryssingsspor som ut i fra vår forståelse av trasekart og –beskrivelse vil ligge i Hellstvedt-området på Herre. Dette er et område som i dag er i bruk av befolkningen og da særlig Herre idrettsforening, både direkte med klubbhus, fotballbane, BMX-løype, badeanlegg og lysløype; og indirekte gjennom bruk av naturen og jordbruksareal i området.

Herre Vel insisterer derfor på trasevalg M2 enten strykes i sin helhet, subsidiært at det utarbeides et revidert konsept som skjermer Herre i langt større grad.»

Videre etterlyser Herre vel analyser med høyere oppløsning når det gjelder prising av naturinngrep. Det kommenteres at Herre i stor grad vil bli påvirket av konsept M1/M2. Herre Vel uttrykker seg kritisk til at M1/M2 tilsynelatende kommer godt ut av vurderingen til tross for at konseptene har inngrep som kunne vurderes som for store for at lokalsamfunnet og/eller storsamfunnet vil kunne akseptere de.

Herre Vel etterlyser også en vurdering av stasjonsmuligheter i tilknytning til Herre, hvor det pekes på viktige aspekter ved området som taler for en slik løsning. Til sist uttrykker Herre Vel at de ønsker en finere inndeling av interessenter enn den som er benyttet i vedleggsrapport «Sammenstilling interessentanalyse». Det påpekes at en burde gjøre forskjell på velforeninger som blir direkte berørt og de som ikke blir det, og at de som blir direkte berørt burde kategoriseres under «sekundærinteressenter» og behandles deretter. Herre Vel forventer å bli involvert i det videre arbeidet.

Jernbanedirektoratet er oppmerksom på at realiseringen av anbefalt konsept vil kunne medføre negative miljøkonsekvenser ved Herre. Det opplyses også om at konsekvensene for lokalsamfunnet kan se mer

omfattende ut enn de nødvendigvis vil bli grunnet konseptenes høye bru- og tunellandel. I en videre planprosess vil det gjennomføres konsekvensutredning etter Plan- og bygningsloven hvor dette vurderes nøye slik at tiltaket utformes og bygges på en mest mulig skånsom måte. Stasjonsløsning synes ikke relevant, da befolkningen ikke er stort nok til å forsvare en slik investering på jernbane. En eventuell videre planprosess vil også måtte ta stilling til hvordan ulike interessenter behandles videre. Innspillene tas til etterretning.

F3 – Jernbaneforum Sør

Jernbaneforum Sør støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor. Jernbaneforum Sør mener at stasjonsstrukturen må tilpasses lokale behov og at en burde bygge Grenlandsbanen med stasjoner i Porsgrunn, samt på Tangen og Brokelandsheia. Videre argumenterer Jernbaneforum Sør for at videre planlegging og bygging må skje så fort som mulig (samtidig som IC til Porsgrunn), både for å få økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet og for å gi regional nytte i Sørlands-regionen. Det påpekes videre at banen bør videreføres med ny kystbane mot Kristiansand og senere Stavanger.

Innspillene tas til etterretning.

F4 – Naturvernforbundet i Grenland og Naturvernforbundet i Telemark

Naturvernforbundet støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor og stopp på Tangen. Naturvernforbundet ber om at Grenlandsbanen får prioritet før eller parallelt med dobbeltspor mellom Tønsberg og Larvik. Videre ønsker Naturvernforbundet at det utredes et nytt bybanetilbud i Grenland.

Innspillene tas til etterretning.

F5 – NHO Telemark

NHO Telemark støtter seg til Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept M1. NHO Telemark påpeker at Skien må opprettholdes som endepunkt for InterCity, i samspill med et lokalt kollektivtilbud.

Innspillene tas til etterretning.

G - Øvrige høringsparter

G1 – Norsk Maritimt Museum

Norsk Maritimt Museum varsler at det vil bli nødvendig med kulturminneregistrering under vann ettersom omfanget av Grenlandsbanen blir mer detaljert beskrevet. Videre påpekes viktigheten av at registreringer kommer i gang tidlig for å kartlegge konfliktpotensialet så tidlig som mulig.

Jernbanedirektoratet deler høringspartens ønske om at kulturminner ivaretas. Endelig omfang av virkninger på disse områdene vil fastsettes i senere planfaser. Innspillene tas til etterretning.

G2 – Skog, Magne

Magne Skog stiller spørsmål angående årsaken til at konsept M1/M2 ikke tar av direkte mot vest etter Porsgrunn stasjon og foreslår en alternativ løsning som flytter stasjonen mot sørøst og legger banen i tunell under Porsgrunnelva. Forslaget er illustrert i vedlegg V1.

Forslaget sammenfaller i stor grad med konsept M5 som vurderes som svært kostnadskrevende og teknisk vanskelig gjennomførbart. Årsaker til at konseptet er silt ut presenteres på side 91-93 i Hovedrapporten «KVU Grenlandsbanen». Innspillet tas til etterretning.

G3 – Torp Sandefjord Lufthavn

Torp Sandefjord Lufthavn støtter Jernbanedirektoratets anbefaling og påpeker viktigheten av at det etableres dobbeltspor og InterCity-stopp ved lufthavnen.

Innspillet tas til etterretning.

G4 – Sætre, Vidar

Vidar Sætre viser til Norsk Bane AS sin rapport «Telemarkslinken» som tilrår et ytre konsept med stasjon i Porsgrunn sentrum framfor Eidanger. Sætre argumenterer for at konsept Y ville kommet vesentlig bedre ut av vurderingen gitt en slik stasjonsplassering. Illustrasjon av stasjonsløsning og spor fra «Telemarkslinken» er vedlagt i vedlegg V1.

Jernbanedirektoratet gir Sætre medhold i at ytre konsept potensielt sett ville kunne kommet bedre ut med en stasjonsløsning i Porsgrunn sentrum. Forslaget som Sætre viser til vurderes som omfattende og det vises til side 94 i KVU Grenlandsbanen (Hovedrapport) der realistiske løsninger for konsept Y er vurdert.

Innspillet tas til etterretning.

G5 – Morris, Ivan

Ivan Morris foreslår en alternativ løsning for konsept Y som kombinerer en ytre trasé med stasjon i Porsgrunn sentrum. Videre foreslås en løsning for å dele tog mot Kristiansand på Nelaug, hvor det er tenkt at togets bakre halvdel kjører til Arendal. Forslagene presenteres med illustrasjoner.

Forslaget som Morris viser til vurderes som urealistisk. Det vises til side 94 i KVU Grenlandsbanen (Hovedrapport) der realistiske løsninger for konsept Y er vurdert. Deling av tog på Nelaug vil kunne vurderes i framtidige tilbudskonsepter gitt at Grenlandsbanen bygges.

Innspillene tas til etterretning.