



Jernbane-
direktoratet

Høringsuttalelser KVV Grenlandsbanen

KVV Grenlandsbanen

Høringsuttalelser

Her følger samtlige høringsuttalelser i sin helhet. Det bemerkes at Jernbanedirektoratet har tatt ut enkelte vedlegg som går igjen i flere av oversendingene fra høringspartene.

Uttalelsene er kategorisert etter samme system som tidligere i dette dokumentet.

- A – Fylkeskommuner
- B – Kommuner
- C – Offentlige etater og fylkesmenn
- D – Politiske samarbeidsorgan
- E – Transportselskaper
- F – Interesseorganisasjoner
- G – Øvrige Høringsparter

A – Fylkeskommuner

| | |
|----|--------------------------|
| A1 | Aust-Agder fylkeskommune |
| A2 | Buskerud fylkeskommune |
| A3 | Telemark fylkeskommune |
| A4 | Vest-Agder fylkeskommune |
| A5 | Vestfold fylkeskommune |



Saksframlegg

Dato: 22.09.2016
Arkivref: 2016/2939-32623/2016 / N21

Saksbehandler: Arild Richard Syvertsen

| Saksnr. | Utvalg | Møtedato |
|---------|---|------------|
| 16/22 | Fylkestingets samferdsels- og miljøkomité | 18.10.2016 |
| 16/57 | Fylkestinget | 25.10.2016 |

KVU GRENLANDSBANEN - KONSEPTVALGUTREDNING FOR SAMMENKOBLING AV VESTFOLDBANEN OG SØRLANDSBANEN - HØRINGSUTTALELSE

1. FORSLAG TIL VEDTAK

Fylkesrådmannen fremmer slikt forslag til vedtak:

1. Fylkestinget gir i hovedsak sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) for Grenlandsbanen.
2. Fylkestinget vil påpeke at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen.
3. Fylkestinget vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i kommende Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
4. Når KVU Grenlandsbanen er godkjent ønsker fylkestinget at det igangsettes KVU for en kystjernbane videre sørover til Kristiansand.

Behandling i fylkestingets samferdsels- og miljøkomité - 18.10.2016:

Komiteleder: Oddbjørn Kylland
Saksordfører: Kai Olav Fredriksen

Komiteen avgir enstemmig innstilling i samsvar med fylkesrådmannens tilråding i **punkt 1.**

Etter forslag fra Dag Eide, AP, avgir komiteens flertall, bestående av Dag Eide, AP, Lars Marius Nilsen, AP, May-Lene R. Noddeland, AP, Eva Nilsen, AP, Oddbjørn Kylland, SP, Ingunn

Fjærbu Roppestad, KRF, Rune Hagestrand, H, Kristoffer. A. Lyngvi-Østerhus, H, Kai Olav Fredriksen, MDG og Harald Alsvik, PP, følgende innstilling som tillegg til punkt 1:

... og støtter det midtre konsept, alternativ m1b, 250km/t.

.....

Komiteen avgir enstemmig innstilling i samsvar med fylkesrådmannens tilrådning i **punkt 2.**

Etter forslag fra Dag Eide, AP, avgir komiteen følgende enstemmig innstilling som tillegg til punkt 2:

... og mener derfor at i forbindelse med bygging av Grenlandsbanen må det etableres stopp på Brokelandsheia.

.....

Komiteen avgir enstemmig innstilling i samsvar med fylkesrådmannens tilrådning i **punkt 3.**

Etter forslag fra Dag Eide, AP, avgir komiteen følgende enstemmig innstilling som tillegg til punkt 3:

Samarbeid om å få til et forsterket kollektivtilbud til Brokelandsheia.

.....

Komiteen avgir enstemmig innstilling i samsvar med fylkesrådmannens tilrådning i **punkt 4.**

Etter forslag fra Dag Eide, AP, avgir komiteens flertall, bestående av Dag Eide, AP, Lars Marius Nilsen, AP, May-Lene R. Noddeland, AP, Eva Nilsen, AP, Oddbjørn Kylland, SP, Ingunn Fjærbu Roppestad, KRF, Rune Hagestrand, H, Kristoffer. A. Lyngvi-Østerhus, H, Kai Olav Fredriksen, MDG og Harald Alsvik, PP, følgende innstilling som tillegg til punkt 4:

..., med ferdigstillelse 2028.

Behandling i fylkestinget - 25.10.2016:

Jon-Olav Strand fremmet følgende forslag:

1. Fylkestinget gir i hovedsak sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) for Grenlandsbanen og støtter det midtre konsept, alternativ m1b, 250km/t. Banen må kunne tas i bruk når ytre IC er ferdigstilt i 2028.
2. Fylkestinget vil påpeke at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen, og mener derfor at det i forbindelse med bygging av Grenlandsbanen må etableres stopp på Brokelandsheia.
3. I forbindelse med utbyggingen må det samarbeides for å få til et forsterket kollektivtilbud til Brokelandsheia

4. Fylkestinget vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i kommende Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
5. Når KVV Grenlandsbanen er godkjent, ønsker fylkestinget at det igangsettes KVV for en kystjernbane videre sørover til Kristiansand.

.....

Votering:

Strands forslag ble enstemmig vedtatt.

Dermed ble følgende vedtatt:

1. Fylkestinget gir i hovedsak sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVV) for Grenlandsbanen og støtter det midtre konsept, alternativ m1b, 250km/t. Banen må kunne tas i bruk når ytre IC er ferdigstilt i 2028.
2. Fylkestinget vil påpeke at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen, og mener derfor at det i forbindelse med bygging av Grenlandsbanen må etableres stopp på Brokelandsheia.
3. I forbindelse med utbyggingen må det samarbeides for å få til et forsterket kollektivtilbud til Brokelandsheia
4. Fylkestinget vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i kommende Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
5. Når KVV Grenlandsbanen er godkjent, ønsker fylkestinget at det igangsettes KVV for en kystjernbane videre sørover til Kristiansand.

2. SAMMENDRAG

Jernbaneverket har utarbeidet Konseptvalgutredning (KVU) Grenlandsbanen, og kommet med en anbefaling for videre planarbeid.

Følgende samfunns mål gjelder for prosjektet:

«Innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Oslo-området kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.»

Jernbaneverket har kommet med følgende anbefalinger:

- Det midtre konseptet (M1) anbefales.
- Fjerntogstopp anbefales lagt til Porsgrunn sentrum og Tangen/Kragerø.
- Dobbeltspor anbefales for å kunne kjøre mer godstrafikk og utvikle lokaltog og InterCity (IC) i tillegg til fjerntog. Dette vil gi grunnlag for bedre samfunnsøkonomi.
- Mulige reisetider Oslo - Kristiansand vil være 3t 23 min, Kristiansand - Porsgrunn 1t 50 minutter og Kristiansand-Tønsberg 2 t 32 min.
- Anbefalt hastighet 200 km/t.
- Investeringsbehov vil være ca. 22 mrd.
- Samfunnsøkonomiske beregninger inklusive netto ringvirkninger er positiv (800 mnok.)

Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbaneverket videre planlegging med utgangspunkt i Fylkesplankonseptet. Konseptet må tilpasses videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

3. BAKGRUNN FOR SAKEN

Grenlandsbanen har vært en ide og blitt omtalt og utredet i mange år. Gjennom 1990-tallet ble det gjennomført en større konsekvensutredning og det ble vedtatt en felles fylkesdelplan i Telemark og Aust Agder som ble stedfestet av Miljøverndepartementet i 2001.

Jernbaneverket fikk bestilling på en KVU om sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen fra Samferdselsdepartementet i juli 2014. Jernbaneverkets ledelse drøftet prosjektets samfunns mål og konseptene høsten 2015. Samferdselsdepartementet fastla samfunns målet i brev av 27.4.2016. I 2014 vedtok Stortinget å be Jernbaneverket om at det ble utarbeidet en konseptvalgutredning for en mulig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Jernbaneverket har jobbet med denne utredningen siden bestillingsbrevet ble mottatt av Samferdselsdepartementet i juli 2014.

Realiseringen av InterCity-utbyggingen med blant annet planlagt dobbeltspor bygget til Porsgrunn innen 2030, med vesentlig reduksjon av reisetiden mellom Grenland og Oslo, har nå gjort prosjektet enda mer aktuelt. KVU-arbeidet skal legges til grunn for arbeidet med Nasjonal transportplan 2018-29. Gjennom denne planprosessen må det avklares hvordan og når prosjektet kan finansieres.

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 igjen er vurdert i forhold til måloppnåelse. Til sist er det gjort ulike analyser, bl.a. transportanalyser, samfunnsøkonomiske analyser, konsekvensvurderinger osv., av de ulike konseptene. På

bakgrunn av det faglige arbeidet kommer Jernbaneverket med sin anbefaling om eventuell realisering av Grenlandsbanen.

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

3.1 Tidligere vedtak og andre føringer

I Regional transportplan Agder er følgende tatt inn vedrørende Grenlandsbanen:

”Målet er at sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er realisert innen 2028. Det må utredes mulighetene for en kystnær jernbane videre sørover. For å bedre kapasitet, frekvens og regularitet på eksisterende bane er det behov for å bygge ut flere krysningsspor og øke strømforsyningen.”

4. FORSLAG TIL LØSNING OG KONSEKVENSER

Nedenstående beskrivelser og vurderinger er hentet fra KVU dokumentet:

4.1 Alternative løsninger med konsekvenser

Mulighetsrommet begrenses av at utredningen skal handle om en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det er også vurdert et konsept som belyser hvordan utvikling av E18 kan ta transportbehovet (buss/bil/godstrafikk).

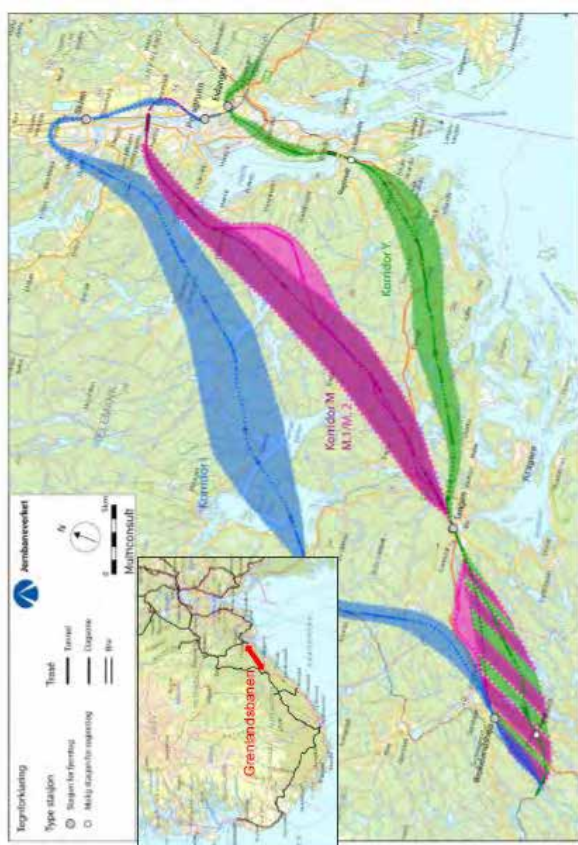
Utredningen har med flere hovedkonsepter, hvorav noen med undervarianter, til fulle samfunnsøkonomiske analyser.

Viktige forskjeller er:

1. Skal bane (eller vei) takle fremtidens transportbehov på strekningen?
2. Ønsker en å bygge noe som er kapasitetssterkt og med høy hastighet utover det absolutte minimum?
3. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger ha stopp i en, ingen eller to Grenlandsbyer (Porsgrunn, Skien)
4. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger betjene et mellommarked på Tangen (Telemark) eller Brokelandsheia (Agder) i tillegg til i Grenland?

Følgende konsepter er gått videre til fulle analyser:

- **Buss/vegkonseptet** - utbygd E18 4 felt til Kristiansand (25,8 mrd)
- **Hastighetskonseptet (Y/Y2 - ytre)** - kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, uten stopp i Porsgrunn (24,4 mrd)
- **Fylkesplankonseptet (M1B)** - variant B: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Brokelandsheia og Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Fylkesplankonseptet (M1T)** - variant T: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Tangen og Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Billigkonseptet (M2)** - kapasitetssvakt, 160 km/t enkeltspor, stopp Porsgrunn samt Tangen og/eller Brokelandsheia. (17,2 mrd)
- **By og regionutviklingskonseptet (I)**, kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, 31,2 mrd)



Figur 1: Kart over konseptene

For alle jernbanekonseptene ligger det inne i tilbudsgrunnlaget ett tog i timen hver vei. Konseptene med dobbeltspor (Y, M1 og I) har kapasitet utover dette og kan håndtere vesentlig mer trafikk, f eks mer godstrafikk, ulike lokaltogtilbud, økt frekvens på Sørlandsbanen etc. Enkeltsporkonseptet M2 vil ikke ha restkapasitet etter åpning, og kan ikke takle mer trafikk enn ett tog i timen hver vei, samt noe godstrafikk ved avvikssituasjoner.

De ulike konseptene har blitt gjenstand for blant annet følgende analyser:

- Transportanalyser og netto ringvirkninger; hovedfunn 2035- Oslo - Kristiansand, følsomhetsberegninger, forskjell mellom stopp Tangen/Sannidal v.s stopp Brokelandsheia
- Markedsanalyser; regionforstørring, konkurranseflater for toget og sensitivetsanalyse Oslo-Kristiansand
- Virkningsberegninger; trafikkantenes valg av reisemiddel i fremtiden, usikkerhet ved fremskriving og forholdet til buss og vegkonseptet (uten ny bane)

4.2 Anbefalinger i KVVU

Analysene viser at det er betydelig positiv samfunnsnytte i å bygge ut Grenlandsbanen, selv med konservative anslag. Markedsanalyser og følsomhetsberegninger viser at det er potensiale for mer trafikk enn det som er vist i transportanalysene. Man må forvente en vesentlig endret arealbruk rundt stasjonene enn det som ligger inne i prognosene. Dette vil igjen gi høyere trafikk tall/mer samfunnsnytte. Øker man frekvensen på togene og utvikler Sørlandsbanen ytterligere mot Kristiansand vil den samfunnsøkonomiske effekten øke ytterligere.

- **Togkonsepter eller Buss/vegkonseptet**

De oppsummerte virkningsberegningene viser at det vil være høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet og bedre måloppnåelse ved å bygge ut jernbane (alle konsepter) på strekningen enn å bygge ut E18. Dersom det legges til grunn at beslutningen om full utbygging av E18 allerede er tatt gjennom etableringen av Nye Veger AS med tildelt portefølje, vil buss/vegkonseptet komme best ut i beregningen. Dette konseptet vil gi lavere måloppnåelse for samfunnet enn et togtilbud, målt mot effektmålene miljø, avstandskostnader og regional utvikling.

- **Stopp i Porsgrunn by gir bedre regional utvikling enn stopp ved Eidanger**

Hastighetskonseptet (Y) med stopp ved Eidanger har noe bedre samfunnsøkonomi, men scorer vesentlig lavere på effektmålene regional utvikling og avstandskostnader enn Fylkesplankonseptet (M) med stopp i Porsgrunn. Dette er knyttet til at Hastighetskonseptet stopper godt utenfor knutepunktet og bykjernen i Porsgrunn. Konseptet med stopp både i Porsgrunn og Skien (I) har så høye kostnader at maner langt unna samfunnsøkonomisk lønnsomhet med netto nåverdi på -11,7 milliarder kroner.

- **Dobbeltspor er fremtidsrettet og muliggjør vesentlig mer samfunnsnytte enn enkeltspor**

Markedsanalysen peker på at toget vil kunne ta høyere markedsandeler enn hva transportmodellene gir i trafikk tall. Analysen av netto ringvirkninger viser videre et betydelig potensial for regionforstørring ved forbedring av transporttilbud i korridoren på jernbane. Begge deler peker på en sannsynlig utvikling der det er ønskelig med hyppigere frekvens og flere togtilbud på Grenlandsbanen, utover ett fjerntog i timen.

Den samfunnsøkonomiske analysen peker i retning av at det i dag vil være mest lønnsomt å bygge ut «M2 Billigkonseptet». Dette inkluderer en lavere hastighet enn IC-strekningene, og en bane med begrenset kapasitet. Konseptets kapasitet (ett tog i timen hver vei) vil være begrensende for videre utvikling av togtilbudet på strekningen (persontrafikk og godstrafikk).

- **Stopp på Tangen eller stopp på Brokelandsheia**

Det er ikke markert for flere stopp på strekningen enn de anbefalte to (Porsgrunn og Tangen). Det har vært stort lokalt/regionalt engasjement rundt stopp på Brokelandsheia i Gjerstad kommune. Analyser viser imidlertid at det reduserer netto nåverdi med over en milliard om man velger stopp på Brokelandsheia fremfor på Tangen. Øvrige markedsanalyser verifiserer at Tangen er et bedre valg enn Brokelandsheia.

- **Optimalisering av anbefalt konsept i neste planfase vil gi bedre samfunnsøkonomisk nytte**

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 hvilket konsept man velger. Enkeltsporkonseptet er billigere og er dimensjonert for 160 km/t. Dette utelukker videre utvikling av togtilbudet utover ett tog i timen hver vei.

Dobbeltsporkonseptet 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 (For prisdifferensen mellom konseptene er ca. 30 % knyttet til dobbeltspor og ca. 70 % 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 samfunnsnyttens - da

reisetiden påvirkes marginalt (gitt det aktuelle stoppmønsteret). I neste planfase for Grenlandsbanen bør man derfor optimalisere 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.

Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbaneverket videre planlegging med Fylkesplankonseptet, dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn og ett stopp på Tangen. Konseptet optimaliseres videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

4.3 Vurdering av klimakonsekvenser

Reduserte utslipp i transportsektoren er en av de fem foreslåtte innsatsområdene. For å oppnå dette peker regjeringen blant annet på teknologiutvikling innenfor kjøretøy- og drivstoffteknologi, og på de nye statlige retningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Videre beskrives det at klimahensyn må tillegges vesentlig vekt i areal- og transportplanlegging, slik at utbyggingsmønster og transportsystem fremmer utvikling av kompakte byer og tettsteder, reduserer transportbehovet og legger til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Det påpekes i KVVU`en at Grenlandsbanen fremmer et transportsystem som er sikkert, fører til verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Bedre fremkommelighet for personer og gods reduserer transportulykker, reduserer klimagassutslippene i tråd med omstillingen mot lavutslippssamfunnet.

5. REGIONALE VIRKNINGER FOR ØSTRE AGDER.

Regionalt har det vært jobbet med sammenkoblingsprosjektet i mange år. Plassering av ny stasjon på Brokelandsheia har vært lagt til grunn som en ønsket lokalisering for en ny stasjon. En stasjon her vil dekke et stort omland i Aust-Agder. For Østre-Agder vil det gi grunnlag for en sterk vekst. Når det nå anbefales at togstopp for fjerntogene bør legges til Tangen fordi markedsgrunnlaget antas å være større der enn på Brokelandsheia, mener fylkesrådmannen det i for liten grad er lagt til grunn at et togstopp på Brokelandsheia vil dekke store deler av Aust-Agder. Dette må det i større grad tas hensyn til når stasjonsstrukturen fastlegges. Fylkesrådmannen mener det må legges til grunn stopp både på Brokelandsheia og Tangen, og så vil den regionale utviklingen fremover vise hvor markedet for fjerntog vil være størst. Begge stoppene vil kunne få lokaltog/IC som vil supplere fjerntogene.

En stasjon på Brokelandsheia vil betjene hele Arendalsregionen som er Grimstad, Arendal, Froland og Tvedestrand i tillegg til kommunene Risør og Gjerstad. Arendalsregionen har de siste 15 årene hatt en andel av den totale befolkningsveksten samlet for både Agder og Telemark på 23 %. Brokelandsheia vil kunne få et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035. Brokelandsheia sin sentralitet blir med andre ord en annen enn markedsanalysene viser dersom en aksepterer mer enn 10 min. reisetid med buss eller bil og bytte til IC-tog eller fjerntog på Brokelandsheia.

5. FYLKESRÅDMANNENS VURDERING OG KONKLUSJON

Fylkesrådmannen vil anbefale at fylkestinget i hovedsak gir sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVVU) for Grenlandsbanen.

Videre anbefales det at fylkestinget påpeker at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen.

Fylkestinget bør understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold kommer på plass i kommende Nasjonal Transportplan. Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.

En sammenkoblet Sørlandsbane og Vestfoldbane vil åpne for et nytt transporttilbud for hele Agder. For å få en avklaring på mulighetene for en kystjernbane videre mot Kristiansand vil fylkesrådmannen anbefale at fylkestinget ber om at arbeidet med KVV for kystjernbanen igangsettes.

Lenke til KVV høringsdokumentene:

http://www.jernbaneverket.no/contentassets/758494b752844d95b1fd67569388b74d/kvu_grlb_kortversjon.pdf

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/kvugrenlandsbanen/>



Jernbaneverket
Att. Jarle Jarleson Vaage
Postboks 4350
2308 Hamar

Vår dato: 24.10.2016
Deres dato: 05.07.2016

Vår referanse: 2009/1309-68
Deres referanse: 201500759

Vår saksbehandler:
Gunnar Haugerud, tlf. 32808719

KVU Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen - høringsuttalelse

Vi viser til tilsendt høringsuttalelse for KVU Grenlandsbanen, og oversender med dette Buskerud fylkeskommunes uttalelse i saken. Vedtaket fra fylkesutvalget den 19. oktober finner dere limt inn nedenfor, men saksframlegget med videre presiseringer vedlegges.

Vedtak (enstemmig)

Fylkesutvalget slutter seg til jernbaneverkets anbefaling av konsept (M1T), da dette konseptet gir raskest reisetid og flest reisende over på jernbane. Det forutsettes at dobbeltspor mellom Hokksund-Kongsberg kommer på plass før utbygging av Grenlandsbanen for å sikre et godt tilbud til de reisende på Kongsbergbanen.

Fylkesutvalget ber om at det i det videre planarbeidet tas inn i planbestemmelsene bestemmelser som sikrer best mulig bevaring av kulturminner og kulturmiljøer.

Med vennlig hilsen

Gunnar Haugerud
rådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Vedlegg

- 1 Særutskrift Høringsuttalelse - KVU Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen



Vår saksbehandler Gunnar Haugerud, tlf. 32808719
Vår referanse 2009/1309-67

| UTVALG | UTVALGSSAK | MØTEDATO |
|---------------------------------------|------------|------------|
| Hovedutvalget for samferdselssektoren | 53/16 | 12.10.2016 |
| Fylkesutvalget | 79/16 | 19.10.2016 |

KVU Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen - Høringsuttalelse

Det finnes i dag ingen god jernbanekommunikasjon som binder sammen Agder, Grenlands og Vestfoldbyene. Dagens jernbane er derfor lite konkurransedyktig med andre transportformer på strekningen Oslo-Kristiansand. I 2014 vedtok samferdselskomiteen på Stortinget å be Jernbaneverket om å utrede muligheten for å koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen ved Grenland.

Forslag

Fylkesutvalget slutter seg til jernbaneverkets anbefaling av konsept (M1T), da dette konseptet gir raskest reisetid og flest reisende over på jernbane. Det forutsettes at dobbeltspor mellom Hokksund-Kongsberg kommer på plass før utbygging av Grenlandsbanen for å sikre et godt tilbud til de reisende på Kongsbergbanen.

Behandling i hovedutvalget for samferdselssektoren - 12.10.2016

På vegne av Ap, Sp og MDG fremmet **Anne Sandum (Ap)** slikt tilleggsforslag:

Nytt pkt.

Fylkesutvalget ber om at det i det videre planarbeidet tas inn i planbestemmelsene bestemmelser som sikrer best mulig bevaring av kulturminner og kulturmiljøer.

Terje Vegard Kopperud (H) opplyste at de støtter fylkesrådmannens forslag, men ikke tilleggsforslaget fremmet av Sandum.

Eilev Bekjorden (Frp) opplyste at han støtter både fylkesrådmannens forslag og tilleggsforslaget fremmet av Sandum.

Avstemming

Fylkesrådmannens forslag ble enstemmig vedtatt som hovedutvalgets innstilling overfor fylkesutvalget. Tilleggsforslaget fremmet av Sandum (Ap) ble vedtatt med 7 mot 4 (H) stemmer som hovedutvalgets innstilling overfor fylkesutvalget.

Hovedutvalgets innstilling

Fylkesutvalget slutter seg til jernbaneverkets anbefaling av konsept (M1T), da dette konseptet gir raskest reisetid og flest reisende over på jernbane. Det forutsettes at dobbeltspor mellom Hokksund-Kongsberg kommer på plass før utbygging av Grenlandsbanen for å sikre et godt tilbud til de reisende på Kongsbergbanen.

Fylkesutvalget ber om at det i det videre planarbeidet tas inn i planbestemmelsene bestemmelser som sikrer best mulig bevaring av kulturminner og kulturmiljøer.

Behandling i Fylkesutvalget - 19.10.2016

Avstemming

Hovedutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Fylkesutvalget slutter seg til jernbaneverkets anbefaling av konsept (M1T), da dette konseptet gir raskest reisetid og flest reisende over på jernbane. Det forutsettes at dobbeltspor mellom Hokksund-Kongsberg kommer på plass før utbygging av Grenlandsbanen for å sikre et godt tilbud til de reisende på Kongsbergbanen.

Fylkesutvalget ber om at det i det videre planarbeidet tas inn i planbestemmelsene bestemmelser som sikrer best mulig bevaring av kulturminner og kulturmiljøer.

Buskerud fylkeskommune
Georg N. Smedhus
fylkesrådmann

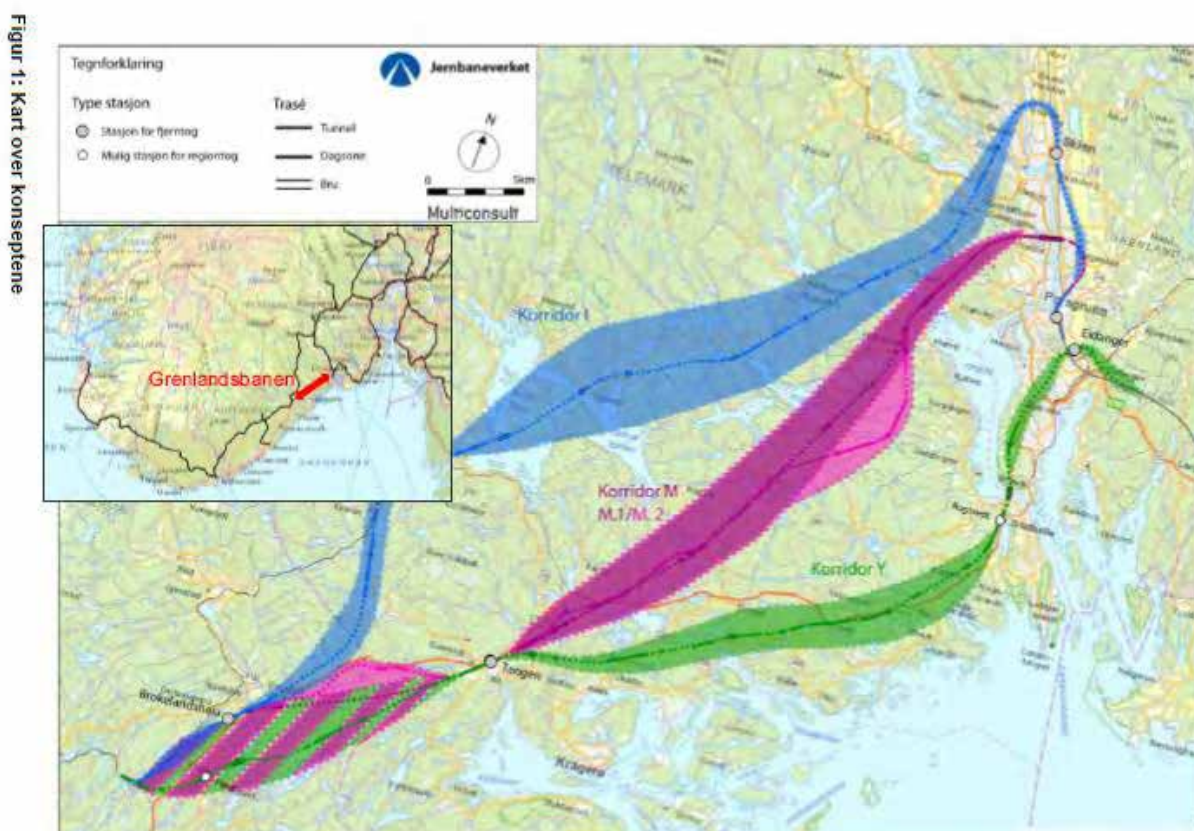
Bakgrunn for saken

Jernbaneverket har sendt ut KVU Grenlandsbanen på høring med anbefaling om at Fylkesplankonseptet (M1T) legges til grunn for framtidig kobling mellom Vestfoldbanen og sørlandsbanen. Denne løsningen innebærer dobbeltspor med stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært Tangen. Høringsfristen er satt til 31. oktober, 2016.

Konseptene

Det er utredet seks konsepter med undervarianter i tillegg til referansealternativet (utviklingen uten byggingen av Grenlandsbanen); 1: Buss/veg-konseptet, 2: Hastighetskonseptet (Y), 3: Fylkesplankonseptet (M1B), 4: Fylkesplankonseptet (M1T), 5: Billig-konseptet (M2) og 6: By- og regionsutviklingskonseptet (I). Konseptene er beskrevet i hovedrapporten med illustrasjon av mulig linje, stoppmønster, reisetid og investerings-kostnad. Konseptene skal gi grunnlag for framtidig planlegging der linjeføring, hastighetsprofil og kostnader vil avklares. Linjene vist i konseptene er kun illustrasjoner (se figur 1).

Fylkesplankonseptet (M1T) er anbefalt av Jernbaneverket. Dette konseptet er kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor med stopp på Tangen og Porsgrunn.



Figur 1. Illustrasjon av konseptene. Kilde Jernbaneverket.

Jernbaneverkets anbefaling

Begrunnelsen for Jernbaneverkets anbefaling er at dette konseptet gir god oppfyllelse av mål og betingelser/krav, og bygger opp under samfunns målet om at «innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked».

Konseptet legger opp til 250 km/t dobbeltspor, at det etableres ny Porsgrunn stasjon like sør for dagens stasjon samt stopp på Tangen.

Transportmodellberegningene viser en svært liten overgang fra fly og bil mellom Oslo og Kristiansand etter utbyggingen av Grenlandsbanen. Beregningene viser imidlertid store overføringer fra Buss til tog, noe som skyldes at tog har betydelig raskere reisetid på strekningen.

Allikevel gir konseptet potensiale for regionforstørring og styrker togets konkurransekraft på viktige reiserelasjoner med en reisetid mellom Oslo og Kristiansand på 3 timer og 21 minutter. Viktig er også at utbyggingen vil bedre forholdene for gods på gamle sørlandsbanen om Kongsberg.

Analysene viser at det er betydelig samfunnsnytte i å bygge ut Grenlandsbanen, selv med konservative anslag. Markedsanalyser og følsomhetsberegninger viser at det er potensiale for mer trafikk enn det som er vist i transportanalysene. Man må også forvente vesentlig endret arealbruk rundt stasjonene, noe som vil gi høyere trafikkfall/samfunnsnytte enn det som ligger inne i prognosene. Øker man frekvensen og utvikler sørlandsbanen ytterligere mot Kristiansand vil den samfunnsøkonomiske effekten øke. Alle dokumenter er lagt ut på Jernbaneverkets hjemmeside, se lenke nederst i saksframlegget.

Samfunnsøkonomi og måloppnåelse

I etatenes forslag til Nasjonal transportplan 2018-29 påpekes det at samferdsel er et viktig virkemiddel for å nå flere politiske mål. Samferdselspolitikken skal ikke bare løse transportbehovet, men samtidig være et virkemiddel for regional vekst og utvikling, samtidig som det må tas hensyn til klima, miljø og transportsikkerhet. Det anbefalte konseptet, behov, mål og krav i KVU'en bygges opp under dette.

Utredningen viser at utbyggingen har en investeringskostnad på 25,6 milliarder kroner. Den er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom beregnet etter metodikken for nytte/kost - analyser. Denne metodikken omfatter imidlertid bare deler av samfunnsnyttene. Ringvirkninger, mernytte, effekten for næringslivet og næringsutvikling, effekt av Stortingets null-vekstmål for biltrafikk eller effekten for godstransport inngår ikke i metodikken for beregning av samfunnsøkonomisk nytte.

De samfunnsøkonomiske analysene viser at det viktigste bidraget i samfunnsøkonomisk nytte er knyttet til bygging av den manglende forbindelsen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og det betyr mindre hvilket konsept man velger.

Fylkesrådmannens anbefalinger

Vi støtter jernbaneverkets anbefaling av konsept (M1T), da dette konseptet gir raskest reisetid og flest reisende over på jernbane, men forutsetter at dobbeltspor mellom Hokksund-Kongsberg kommer på plass før utbygging av Grenlandsbanen. Skifter Sørlandsbanen trasé før nytt dobbeltspor Kongsberg-Hokksund er på plass, mister Kongsberg en betydelig del av togtilbudet.

Buskerud fylkeskommune fraråder buss/veg-konseptet da det ikke er forenelig med nasjonale mål om å redusere klimagassutslippene med 30%. Konseptet bygger heller ikke opp under nasjonal målsetting om mer gods på bane. Videre fraråder vi også billig-konseptet (M2) da dette er lite fremtidsrettet. Selv om enkeltspor er billigere og mer samfunnsøkonomisk lønnsomt per i dag, utelukker det videre utvikling av togtilbudet på både gods- og passasjersiden.

Andre saksdokumenter (ikke vedlagt)

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/kvugrenlandsbanen/grenlandsbanen-tar-deg-raskere-mellom-oslo-og-kristiansand/>



Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 16/07961
Arkivkode
Sakshandsamar Anne-Gro Ahnstrøm

| Handsama av | Møtedato | Saknr |
|-----------------------------|------------|--------|
| 1 Hovudutval for samferdsel | 13.09.2016 | 31/16 |
| 2 Fylkesutvalet | 05.10.2016 | 109/16 |
| 3 Fylkestinget | 19.10.2016 | 86/16 |

Høyringsfråsegn - KVU for Grenlandsbanen

Fylkestinget har handsama saken i møte 19.10.2016 sak 86/16

Møtehandsaming

Votering

Tilrådinga frå fylkesutvalet blei samrøystes vedtatt.

Vedtak

| | |
|---|---|
| 1 | Telemark fylkeskommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (MIT). |
| 2 | Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebær: <ul style="list-style-type: none">• at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, seines 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.• at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia må greias ut i det vidare planarbeidet.• at industrispor til Frier Vest må greias ut i vidare planarbeid. |
| 3 | Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å leggje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien. |
| 4 | Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029. |

| | |
|---|--|
| 5 | Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport. |
|---|--|



SEKSJON FOR SAMFERDSEL

Saksbehandler: Mette Kirkhus Johansen

Vår dato
31.10.2016
Deres datoVår referanse
14/25985-30 : ---, Q62
Deres referanse
201500759Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR**Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen: Høringsuttalelse fra Vest-Agder fylkeskommune**

Fylkestinget i Vest-Agder behandlet høringsuttalelse til konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som sak 44/16 i sitt møte 25. oktober 2016. Fylkestinget gjorde følgende enstemmige vedtak:

Vedtak:

1. Vest-Agder fylkeskommune er enig med Jernbaneverkets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor.
2. Sammenkoblingen er det viktigste enkeltprosjektet for å styrke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft for gods og persontransport i transportkorridoren. Prosjektet gir store reisetidsgevinster og regionale ringvirkninger. Grenlandsbanen må tas inn i regjeringens forslag til NTP 2018-2029.
3. Vest-Agder fylkeskommune mener det må velges fremtidsrettede løsninger som legger vekt på hva som gir størst mulighet for utvikling i togtilbudet i takt med økt markedsgrunnlag for gods- og persontrafikk:
 - I videre planlegging bør hastighet vurderes på en helhetlig måte for hele strekningen Oslo – Kristiansand og legge til rette for tilbudsutvikling for fjerntogtrafikk, IC-tilbud og godstransport.
 - Antall stopp på Grenlandsbanen bør vurderes nærmere i videre planlegging.
4. Vest-Agder fylkeskommune vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold innarbeides i regjeringens forslag til NTP (2018-2029). Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
5. Det må sørges for en samordnet gjennomføringsstrategi for planlegging og utbygging av IC Vestfoldbanen og Grenlandsbanen.
6. Når KVVU Grenlandsbanen er godkjent, ønsker Vest-Agder fylkeskommune at det igangsettes KVVU for en kystbane videre sørover til Kristiansand.

Saksframstilling og saksprotokoll er vedlagt.

Med vennlig hilsen

Vidar Ose
Samferdselssjef

Mette Kirkhus Johansen
Rådgiver, samferdsel

Vedlegg:
Saksprotokoll
Saksframstilling



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 14/25985
Saksbehandler Mette Kirkhus Johansen

| Saksgang | Møtedato | Saknr |
|--|------------|-------|
| 1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø | 19.10.2016 | 85/16 |
| 2 Fylkestinget | 25.10.2016 | 44/16 |

KVU Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen - høring

Fylkestinget har behandlet saken i møte 25.10.2016 sak 44/16

Møtebehandling

Representanten Anju Choudhary Manneråk (FrP) fremmet følgende tilleggsforslag til punkt 2, ny innledning:

Vest-Agder fylkeskommune anser en full utbygging til fire felt E-18 er den viktigste investeringen mellom Oslo og Kristiansand.

Det legges til grunn at denne utbyggingen allerede er tatt gjennom etablering av Nye Veier AS med tildelt portefølje.

(Deretter fylkesrådmannens forslag)

Representanten Stein Inge Dahn (V) fremmet følgende tilleggsforslag (tillegg i uthevet skrift):

- 1. Vest-Agder fylkeskommune er enig med Jernbaneverkets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor **og hastighet på minst 250 km/t.***
- 2. Sammenkoblingen er det viktigste enkeltprosjektet for å styrke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft for gods og persontransport i transportkorridoren **mellom Oslo, Kristiansand og Stavanger, en korridor som dekker halvparten av Norges befolkning.***
- 3. Vest-Agder fylkeskommune peker spesielt på at analysene i konseptvalgutredningen selv med konservative anslag viser at det er **betydelig positiv samfunnsnytte i å bygge ut Grenlandsbanen** Prosjektet gir store reisetidsgevinster, **miljøgevinster** og regionale ringvirkninger. Grenlandsbanen må tas inn i regjeringens forslag til NTP 2018-2029.*
- 4. Vest-Agder fylkeskommune vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold innarbeides i regjeringens forslag til NTP (2018-2029). Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen. **Det***

vises spesielt til de samfunnsøkonomiske beregningene i transportetatens reviderte forslag til NTP 2018-2029, hvor Vestfoldbanen har dobbelt så stor samfunnsnytte som de øvrige IC-strekningene.

5. **Det må sørges for en samordnet gjennomføringsstrategi for planlegging og utbygging av IC Vestfoldbanen og Grenlandsbanen. Dette vil bli ytterligere aktualisert når utbyggingen av strekningen Farriseidet-Porsgrunn er ferdig høsten 2018.**
6. **Når KVV Grenlandsbanen er godkjent, ønsker Vest-Agder fylkeskommune at det igangsettes KVV for en kystbane videre til Kristiansand og Stavanger.**

Votering

Venstres forslag falt med 22 mot 13 stemmer (Ap, V, Dem)

FrPs forslag falt med 30 mot 5 stemmer (FrP, Dem).

SAM-utvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

1. Vest-Agder fylkeskommune er enig med Jernbaneverkets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor.
2. Sammenkoblingen er det viktigste enkeltprosjektet for å styrke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft for gods og persontransport i transportkorridoren. Prosjektet gir store reisetidsgevinster og regionale ringvirkninger. Grenlandsbanen må tas inn i regjeringens forslag til NTP 2018-2029.
3. Vest-Agder fylkeskommune mener det må velges fremtidsrettede løsninger som legger vekt på hva som gir størst mulighet for utvikling i togtilbudet i takt med økt markedsgrunnlag for gods- og persontrafikk:
 - I videre planlegging bør hastighet vurderes på en helhetlig måte for hele strekningen Oslo – Kristiansand og legge til rette for tilbudsutvikling for fjerntogtrafikk, IC-tilbud og godstransport.
 - Antall stopp på Grenlandsbanen bør vurderes nærmere i videre planlegging.
4. Vest-Agder fylkeskommune vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold innarbeides i regjeringens forslag til NTP (2018-2029). Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
5. Det må sørges for en samordnet gjennomføringsstrategi for planlegging og utbygging av IC Vestfoldbanen og Grenlandsbanen.
6. Når KVU Grenlandsbanen er godkjent, ønsker Vest-Agder fylkeskommune at det igangsettes KVU for en kystbane videre sørover til Kristiansand



Arkivsak-dok. 14/25985-24
Saksbehandler Mette Kirkhus Johansen

| Saksgang | Møtedato | Saknr |
|--|------------|-------|
| Fylkestinget | 25.10.2016 | |
| Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø | 19.10.2016 | |

KVU GRENLANDSBANEN - KONSEPTVALGUTREDNING FOR VURDERING AV SAMMENKOBLING AV VESTFOLDBANEN OG SØRLANDSBANEN - HØRING

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

1. Vest-Agder fylkeskommune er enig med Jernbaneverkets anbefaling av konsept M1 med dobbeltspor.
2. Sammenkoblingen er det viktigste enkeltprosjektet for å styrke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft for gods og persontransport i transportkorridoren. Prosjektet gir store reisetidsgevinster og regionale ringvirkninger. Grenlandsbanen må tas inn i regjeringens forslag til NTP 2018-2029.
3. Vest-Agder fylkeskommune mener det må velges fremtidsrettede løsninger som legger vekt på hva som gir størst mulighet for utvikling i togtilbudet i takt med økt markedsgrunnlag for gods- og persontrafikk:
 - I videre planlegging bør hastighet vurderes på en helhetlig måte for hele strekningen Oslo – Kristiansand og legge til rette for tilbudsutvikling for fjerntogtrafikk, IC-tilbud og godstransport.
 - Antall stopp på Grenlandsbanen bør vurderes nærmere i videre planlegging.
4. Vest-Agder fylkeskommune vil understreke nødvendigheten av at Ytre IC med dobbeltspor gjennom hele Vestfold innarbeides i regjeringens forslag til NTP (2018-2029). Det er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen.
5. Det må sørges for en samordnet gjennomføringsstrategi for planlegging og utbygging av IC Vestfoldbanen og Grenlandsbanen.
6. Når KVU Grenlandsbanen er godkjent, ønsker Vest-Agder fylkeskommune at det igangsettes KVU for en kystbane videre sørover til Kristiansand.

Vedlegg

- a) KVV Grenlandsbanen: Vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (kortversjon) er lagt som vedlegg i saken
- b) KVV Grenlandsbanen Vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (Hovedrapport) kan lastes ned fra:
<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utreddinger/Jernbaneverkets-Utreddinger/kvugrenlandsbanen/>

Bakgrunn for saken

I juli 2014 bestilte Samferdselsdepartementet en Konseptvalgutredning (KVV) av Jernbaneverket. Jernbaneverket skulle utrede en sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (kalt Grenlandsbanen).

Transportetatene henviste i sitt forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029 til KVV-arbeidet. Fylkestinget ga i fylkestingssak 28/16 sin *Høringsuttalelse til transportetatenes plangrunnlag til Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029*.

Konseptvalgutredningen utgjør det faglige grunnlaget for regjeringen sin vurdering av hvordan dette prosjektet skal prioriteres i Stortingsmeldingen om Nasjonal Transportplan 2018-2029. KVV Grenlandsbanen er nå sendt på høring med høringsfrist 31.10.2016.

Saksopplysninger

Vest-Agder fylkeskommune har sammen med Aust-Agder, Telemark, Vestfold og Rogaland fylkeskommuner arbeidet for en slik sammenkobling siden begynnelsen av 90 tallet gjennom Jernbaneforum Sør. Sammenkoblingsprosjektet er løftet fram som et høyt prioritert prosjekt i blant annet *Regionplan Agder 2020*, *Regional transportplan Agder 2015-2027* og *Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015-2020*.

KVV arbeidet har vært gjennomført med bred deltagelse gjennom referansegrupper og ressursgrupper hvor Vest-Agder fylkeskommune har deltatt fra politisk og administrativt nivå. Det er gitt flere faglige innspill fra Vest-Agder fylkeskommune til prosjektet i ulike faser av arbeidet.

KVV-rapporten skulle vurdere ulike konsepter for sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det inngår også et buss/veikonsept som belyser hvordan full utbygging av E18 vil ivareta transportbehovet i transportkorridoren Oslo – Kristiansand. Konseptene er drøftet opp mot et referansealternativ som forutsetter fullt utbygget IC, øvrig togtrafikk på dagens Sørlandsbane, gjennomføring av planlagte veiprojekter på E18 og ekspressbusstilbud som dekker etterspørselen.

De ulike konseptene er vurdert ut fra følgende mål:

Samfunns mål:

Innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Oslo-området kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.

Effektmål miljø: En transport som kan håndtere store volumer og som begrenser miljøskadelige virkninger av transport.

Effektmål regional utvikling: Utvikle og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene mellom Buskerud/Vestfold og Agderbyene mot hovedstaden.

Effektmål avstandskostnader: En transport som er robust, tilgjengelig, og pålitelig for reisende og gods med konkurransedyktig reisetid.

Effektmål miljø måles i økt andel gods og personreiser på bane, økt kapasitet på gods og reduksjon i klimagassutslipp grunnet endret reisemiddelfordeling. Det er gjennomført både tradisjonelle transportanalyser og markedsanalyse. Effektmålet regional utvikling måles ut fra samlokalisering, arbeidsplassutvikling, befolkningsutvikling, stedsattraktivitet og pendling. I KVVU-rapporten er dette analysert gjennom en ringvirkningsanalyse og flatedekning. Effektmålet avstandskostnader er analysert ved beregning av trafikantnytte og RAMS (Jernbaneverkets definisjon: RAMS er en internasjonal forkortelse som står for pålitelighet, tilgjengelighet, vedlikeholdbarhet og sikkerhet).

Absolutt krav: Reisetid Oslo – Kristiansand skal reduseres med minimum 1 time. Dette absolutte kravet er benyttet til å sile ut de konseptene som ikke vil innfri det prosjektutløsende behovet og dekke rammebetingelsene for prosjektet.

Konsepter som er utredet og forskjellene på disse:

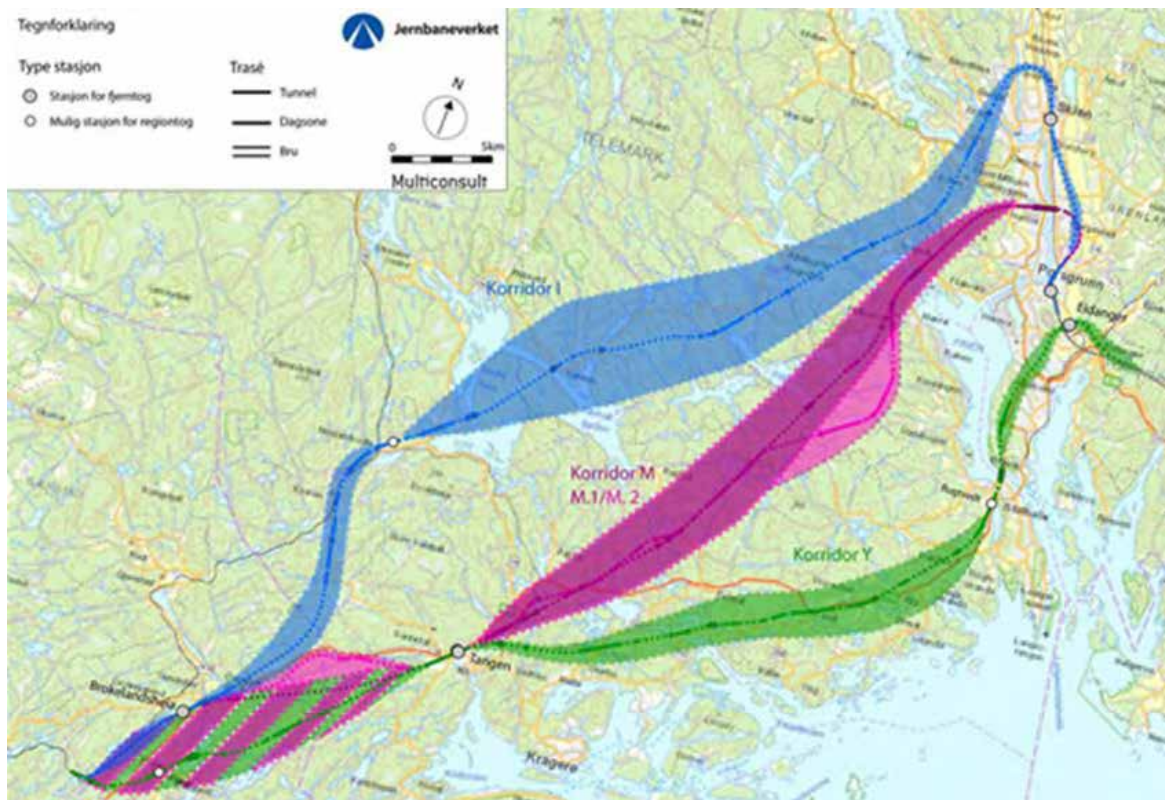
Utredningen har med flere hovedkonsepter, hvorav noen med undervarianter, til fulle samfunnsøkonomiske analyser. Viktige forskjeller:

1. Skal bane (eller vei) takle fremtidens transportbehov på strekningen?
2. Ønsker vi å bygge noe som er kapasitetssterkt og med høy hastighet utover det absolutte minimum?
3. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger ha stopp i en, ingen eller to Grenlandsbyer (Porsgrunn, Skien)
4. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger betjene et mellommarked på Tangen (Telemark) eller Brokelandsheia (Agder) i tillegg til i Grenland?

Følgende konsepter er gått videre til fulle analyser:

- Buss/veikonseptet – utbygd E18 4 felt til Kristiansand (25,8 mrd.)
- Hastighetskonseptet (Y/Y2 - ytre) – kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, uten stopp i Porsgrunn (24,4 mrd.)
- Fylkesplankonseptet (M1B) – variant B: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Brokelandsheia og Porsgrunn (25,6 mrd.)
- Fylkesplankonseptet (M1T) – variant T: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Tangen og Porsgrunn (25,6 mrd.)
- Billigkonseptet (M2) – kapasitetssvakt, 160 km/t enkeltspor, stopp Porsgrunn samt Tangen og/eller Brokelandsheia. (17,2 mrd.)
- By og regionutviklingskonseptet (I), kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, 31,2 mrd.)

Det er tatt inn et kart som viser en oversikt over hovedalternativ for korridorer og konsepter:



Hovedalternativene for trasevalg er:

Blå: Indre konsept med trase over Skien med ny stasjon i fjell.

Rødt: Midtre konsept med trase over Porsgrunn med ny stasjon sentralt i byområdet.

Grønn: Ytre konsept med trase som kobler seg på Vestfoldbanen nær Eidanger, men som ikke gir kobling til IC i Grenland.

Andre hovedforskjeller mellom konseptene:

For alle jernbanekonseptene ligger det inne i tilbudsgrunnlaget ett tog i timen hver vei. Konseptene med dobbeltspor (Y, M1 og I) har kapasitet utover dette og kan håndtere vesentlig mer trafikk, f eks mer godstrafikk, ulike lokaltogtilbud, økt frekvens på Sørlandsbanen etc. Enkeltsporkonseptet M2 vil ikke ha restkapasitet etter åpning, og kan ikke takle mer trafikk enn ett tog i timen hver vei, samt noe godstrafikk ved avvikssituasjoner.

Hovedkonklusjoner i KVVU-rapporten og Jernbaneverkets anbefaling:

Jernbaneverket anbefaler sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i konseptvalgutredningen (KVVU) for Grenlandsbanen.

Analysene viser at det er stor samfunnsøkonomisk nytte i å bygge ut Grenlandsbanen. Grenlandsbanen vil være samfunnsøkonomisk lønnsom når man regner med ringvirkningene og gir bedre lønnsomhet enn å bygge ut E18. Det viktigste bidraget til samfunnsnyten er knyttet til bygging av den manglende forbindelsen mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det betyr mindre hvilket konsept man velger.

Det konkluderes med at sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen vil bidra best til overordnet samfunns mål om miljøvennlig transport i korridoren mellom Oslo og Kristiansand. Det fremheves at:

- Reisetiden Oslo-Kristiansand blir vesentlig redusert
- Antallet reisende med tog vil øke betraktelig
- Sammenkobling gir store regionale virkninger hvor Grenlandsregionen vil bli styrket.

Det er utviklet flere alternative konsept i de ulike korridorene og jernbaneverket påpeker at ambisjonsnivået for en eventuell sammenkobling gir føringer for konseptvalgene. Dette knytter seg til om banen skal bygges med enkelt- eller dobbeltspor og hvilken hastighetsprofil man skal legge til grunn.

Analysene viser at midtre alternativ konsept M2 gir størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet, men konseptet innebærer begrenset kapasitet på sporet og lavere hastighet enn på IC-strekningen. Ytre konsept med stopp i Eidanger kommer godt ut på samfunnsøkonomi, men scorer vesentlig lavere på regional utvikling og avstandskostnader enn konsept M1 med stopp i Porsgrunn. Alternativene i indre korridor med stopp både i Skien og Porsgrunn har så høye kostnader at man er langt unna samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Jernbaneverket anbefaler videre planlegging av midtre konsept M1. Dette anbefales ut fra måloppnåelse innenfor miljø, regional utvikling og reduserte avstandskostnader. Konseptet vurderes å gi best samfunnsøkonomi på lengre sikt.

Midtre konsept M2 med enkeltspor og hastighet på 160 km/time vil være 6 mrd. kroner billigere enn konsept M1 på samme strekning. Av denne differansen utgjør dobbeltspor 3 mrd. kroner og økt hastighet 3 mrd. kroner.

M2 vil ikke kunne gi rom for økt togtilbud på Grenlandsbanen utover timesavgang. Regionale ringvirkninger og markedsanalyse peker i retning av at det på lenger sikt kan være ønskelig å øke frekvensen på togtilbudet. Dobbeltspor gir også økt fleksibilitet for å håndtere lokale godstransporter og/eller godstransport i avvikssituasjoner.

Det anbefalte konseptet innebærer at det bygges dobbeltspor. To spor gir muligheter for å kjøre flere tog som bidrar til økt lønnsomhet. Raskeste reisetid mellom Kristiansand og Oslo kan i dette konseptet bli redusert fra dagens 4 timer og 28 min til 3 timer og 23 minutter.

Markedsanalysene viser at toget med en så kort reisetid vil ta en økt andel av fly og bilreiser. det vil kunne gis et togtilbud som bidrar positivt til regional utvikling i Agder-, Grenland- og Vestfoldområdet. Det vil også være mulig å etablere lokaltogtilbud i influensområdet. Kostnadene for banen er anslått å være mellom 20 og 26 milliarder kroner avhengig av hastighetsstandard.

Jernbaneverket anbefaler at hastighet vurderes i videre planarbeid. Det er vist til at det på intercitystrekningene ut fra antall stopp nå gjøres vurderinger av nytte av kostnader ved utbygging for hastighet på 250 km/time i forhold til sparte kostnader ved 200 km/time. Jernbaneverket ønsker å se nærmere på slike avveininger.

Jernbaneverket anbefaler konsept M1T har stopp i Tangen (Kragerø) og Porsgrunn for fjerntogtrafikken. Jernbaneverket vurderer at det ikke er marked for mer enn to stopp for et fjern- og regiontogtilbud på strekningen. Tangen er vurdert å gi større markedsgrunnlag enn stopp på Brokelandsheia (M1B). Tilleggskostnaden for å ta med både Tangen og Brokelandsheia er i overkant av 1 mrd. kroner.

Jernbaneverket anbefaler at Porsgrunn videreutvikles som et kollektivknutepunkt for både lokaltog, fjerntog og IC-(Intercity)pendler på Sørlandsbanen, Vestfoldbanen og Brattsbergbanen.

Vurderinger

Jernbaneverket fortjener honnør for at man har tatt i bruk analysemetoder som belyser de regionale ringvirkningene og at man har gjennomført markedsanalyser i tillegg til bruk av tradisjonelle transportmodeller.

At transportmodellene i følge KVVU-rapporten ikke viser overført trafikk fra bil/fly til tog på strekningen Oslo – Kristiansand med slike reisetidsreduksjoner, er åpenbart lite sannsynlig. Markedsanalysen som er gjennomført fanger opp endringene i reisetidsforskjellene og modellerer endring i reisemiddelvalg på en mer troverdig måte.

Trafikkanalyser gjort med transportmodeller vurderes heller ikke som troverdige i forhold til å fremskrive transportmiddelfordeling i buss/veikonseptet (planlagt veiutbygging og ingen sammenkobling). Ved veiutbygging er det privatbilen som i størst grad tar ut reisetidsgevinsten. Tog og buss vil tape konkurransekraft når reisetidsforholdet til bil endres som følge av planlagt veiutbygging fram mot 2035. En kollektivandel på 29 % i buss/veikonseptet vurderes da som for høy fordi kollektivandelen i dette alternativet må forventes å synke i perioden. Å gjøre forutsetninger om et kommersielt busstilbud i et buss/veikonsept fram mot 2035 er dessuten problematisk når det framgår at lønnsomheten i denne delen av bussnæringen har gått ned, og hvor slike rutetilbud er blitt svekket den senere tid.

Fylkesrådmannen har gjort følgende vurdering av de spørsmålene som reises i KVVU-rapporten som grunnlag for valg mellom ulike konsept:

1. Skal bane (eller vei) takle fremtidens transportbehov på strekningen?

I Regional transportplan Agder står Agderfylkene samlet om målene for en modernisering av jernbanen i og til/fra regionen. Sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen (også kalt Grenlandsbanen) er det viktigste enkeltprosjektet for å styrke jernbanens attraktivitet og konkurransekraft for gods og persontransport på Agder.

Transportkorridor 3: Oslo – Kristiansand – Stavanger binder sammen en rekke byregioner og dekker rundt halvparten av Norges befolkning. I tillegg til strategier for satsing i byområdene, vil omstilling til lavutslippssamfunnet også gjøre det viktig å bygge effektive, sammenhengende miljøvennlige transportsystemer mellom byer, regioner og landsdeler.

Fylkesrådmannen mener KVVU-rapporten gir faglig dokumentasjon som støtter opp under fylkeskommunens høringsuttalelse til transportetatens forslag til NTP 2018-2029.

KVVU-rapportens overordnede konklusjon er entydig: En sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen bidrar best til det overordnede samfunnsålet for prosjektet om å bidra til mer miljøvennlig, rask og effektiv transport samtidig som det gir store, positive regionale virkninger.

2. Ønsker vi å bygge noe som er kapasitetssterkt og med høy hastighet utover det absolutte minimum?

Utbygging av jernbaneinfrastruktur er kostbart. Nye jernbaneløsninger må være fremtidsrettet og bygges ut på en måte som står seg over lang tid:

Løsningen må ivareta mulighet for å øke persontogtilbudet i takt med økt etterspørsel samt gi mulighet for utvikling av godstogtilbud. Grenlandsbanen må derfor bygges med dobbeltspor.

I videre planlegging og valg av hastighet på Grenlandsbanen bør det legges vekt på:

- Hastighet på delstrekninger bør inngå i en helhetlig vurdering og strategi for hele strekningen Oslo Kristiansand og ses i sammenheng med hva som gir rom for en god tilbudsutvikling på lenger sikt.
- Det bør vektlegges hva som legger best til rette for utvikling av ulike typer og kombinasjoner av togtilbud. Løsningene bør gi mulighet for å tilby ekspress tog med rask framføring og færre stopp, kombinert med mulig overgang i knutepunkt til IC-tog med tettere stoppmønster.

3. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger ha stopp i en, ingen eller to Grenlandsbyer (Porsgrunn, Skien)

Fylkesrådmannen støtter Jernbaneverkets vurdering:

- I en samlet avveining mellom reisetid og flatedekning, vurderes det midtre alternativet, konsept M1, som det beste. Det er viktig at man treffer byområdet i Grenland med et sentralt plassert knutepunkt.
- Det er vesentlig at jernbaneløsningen legger til rette for en "nettverkseffekt" mellom ulike togtilbud i transportkorridoren:
 - Det anbefalte konseptet innebærer utvikling av et sentralt knutepunkt i Porsgrunn hvor man kan foreta effektive og direkte bytter mellom IC- togene Skien – Oslo og fjerntogtilbudene videre mot Kristiansand. Det gir større mulighet for å utvikle og samordne togtilbudene i takt med utviklingen i markedsgrunnlaget over tid
 - Anbefalt konsept M1 gir også mulighet for å utvikle lokaltogtilbud i tilknytning til Grenlandsbanen med mulighet for overgang til fjerntog og IC.
 - Konseptet gir fleksibilitet og økt robusthet i forhold til godstransport på Jernbane.

4. Skal toget mellom Oslo og Kristiansand/Stavanger betjene et mellommarked på Tangen (Telemark) eller Brokelandsheia (Agder) i tillegg til i Grenland?

Jernbaneverket konkluderer med at det kun er grunnlag for ett stopp for fjerntogtrafikken. Samtidig pekes det på muligheter for utvikling av utvikling av Intercitytilbud videre sørover på sikt. IC-tilbud vil naturlig ha flere stopp enn fjerntog. Utbygging av E18 vil dessuten i sterk grad påvirke samlet reisetid og gi ytterligere reisetidsbesparelser ved bruk av bil/buss til de aktuelle nye stasjonene. Dette er ikke tilstrekkelig analysert.

Fylkesrådmannen mener derfor at antall stopp bør utredes nærmere som en del av videre planlegging.

Samordning mellom planer og utbyggingsprosjekter – gjennomføringsstrategi:

Fylkesrådmannen støtter og vil understreke KVVU-rapportens fokus på grensesnitt til andre planprosesser og viktige forhold for videre gjennomføringsstrategi:

- I transportetatens forslag til NTP 2019-2028 er det kun funnet rom for ferdigstillelse av indre IC: Oslo – Tønsberg. Det er ikke i noen av planrammene sikret finansiering av hele IC-utbyggingen. Det er i planutkastet diskutert enklere løsninger (ikke dobbeltspor) på strekningen Tønsberg - Larvik. Dobbeltspor gjennom hele Vestfold og frem til koblingspunkt er avgjørende for en realisering av Grenlandsbanen
- I henhold til fremdriftsplan for IC-strekningene, skal Porsgrunn stasjon prosjekteres 2021. Grenlandsbanen innvirker på stasjonsløsningen. Det er nødvendig at planlegging av de delene av Grenlandsbanen som berører bybåndet i Grenland, skjer sammen med planleggingen av Intercity-utbygging i Grenland.
- For de delene av Grenlandsbanen og IC som er tette integrert, vil det trolig også være kostnadsbesparende med samtidig utbygging.

Fylkesrådmannen mener Grenlandsbanen må innarbeides i NTP 2018-2029 med raskest mulig realisering. I følge KVVU-rapporten kan Intercity og Grenlandsbanen bygges parallelt slik at hele parsellen kan tas i bruk samtidig med åpning av Intercity Oslo - Porsgrunn/Skien.

En sammenkoblet Sørlandsbane og Vestfoldbane vil innebære et nytt transporttilbud for hele Agder. Fylkesrådmannen vil anbefale at KVVU for kystjernbane igangsettes for å få en avklaring av mulighetene for en kystbane videre mot Kristiansand

Økonomiske konsekvenser

Saken har ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen

Kristiansand, 30. september 2016

Tine Sundtoft
fylkesrådmann

Kenneth Andresen
Regionalsjef



Jernbaneverket
PB 4350
2308 HAMAR

Dato:
27.10.2016
Saksbehandler:
Janne Karin Nesheim

Referanse:
201407817-12
Deres referanse:

v/ Jarle J. Vaage

Høringsuttalelse for KVV Grenlandsbanen

- Viser til brev fra Jernbaneverket 05.07.2016 om høring av konseptvalgutredning (KVV) Grenlandsbanen – Vurdering av sammenslåing av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Vestfold fylkeskommune har presentert saken for Plattform Vestfold og Hovedutvalg for samferdsel og areal (HSA) behandlet saken i møte 25.10.2016. Følgende vedtak ble enstemmig vedtatt i HSA-sak 87/16:

1. Vestfold fylkeskommune støtter jernbaneverkets anbefalinger om fylkesplankonseptet (M1T) med dobbeltspor og to stasjoner.
2. Vestfold fylkeskommune ønsker en raskest mulig utbygging/realisering av Grenlandsbanen etter fullført dobbeltspor utbygging av IC.
3. En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med dobbeltspor vil legge til rette for regional utvikling ved å styrke kommunikasjonen mellom Agder-, Grenlands- og Vestfoldbyene, samt legge til rette for en økning av godstrafikk på jernbanen.

For en mer fullstendig redegjørelse av behandlingen i Vestfold fylkeskommune vises det til saksprotokollen og saksfremstillingen (se vedlegg).

Med vennlig hilsen

Siv Tørudbakken
samferdselssjef

Janne Karin Nesheim

Dokumentet er godkjent elektronisk og krever ikke signatur.

Vedlegg: Saksprotokoll HSA, 25102016, Sak 87/16, Uttalelse til høring - KVV for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen
Uttalelse til høring - KVV for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Kopi til: Jernbaneforum Sør, Postboks 788 Stoa
4809 Arendal



SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 201407817-11
Saksbehandler Janne Karin Nesheim

| Saksgang | Møtedato | Saknr |
|---|------------|-------|
| 1 Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019 | 25.10.2016 | 87/16 |

Uttalelse til høring - KVU for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Sammendrag

Etter bestilling fra Samferdselsdepartementet la jernbaneverket sommeren 2016 fram rapporten «KVU Grenlandsbanen – Vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen». I konseptvalgutredningen (KVU) anbefaler Jernbaneverket en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med dobbeltspor. På vegne av Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket nå sendt utredningen ut på høring, med høringsfrist 31.oktober 2016.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Vestfold fylkeskommune støtter jernbaneverkets anbefalinger om fylkesplankonseptet (M1T) med dobbeltspor og to stopp.
2. Vestfold fylkeskommune ønsker en raskest mulig utbygging/realisering av Grenlandsbanen etter fullført dobbeltspor utbygging av IC.
3. En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med dobbeltspor vil legge til rette for regional utvikling ved å styrke kommunikasjonen mellom Agder-, Grenlands- og Vestfoldbyene, samt legge til rette for en økning av godstrafikk på jernbanen.

Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019 har behandlet saken i møte 25.10.2016 sak 87/16

Møtebehandling

Hans Hilding Hønsvall (KRF) fremmet følgende forslag til endring i pkt 1 på vegne av H, FPR, V, KRF og A:

«Vestfold fylkeskommune støtter jernbaneverkets anbefalinger om fylkesplankonseptet (M1T) med dobbeltspor og to stasjoner.»

Votering

Fellesforslaget til endring i pkt 1, fremmet av Hans Hilding Hønsvall (KRF) ble enstemmig vedtatt.

Fylkesrådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt med den vedtatte endringen i pkt. 1.

Vedtak

1. Vestfold fylkeskommune støtter jernbaneløstøttets anbefalinger om fylkesplankonseptet (M1T) med dobbeltspor og to stasjoner.
2. Vestfold fylkeskommune ønsker en raskest mulig utbygging/realisering av Grenlandsbanen etter fullført dobbeltspor utbygging av IC.
3. En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med dobbeltspor vil legge til rette for regional utvikling ved å styrke kommunikasjonen mellom Agder-, Grenlands- og Vestfoldbyene, samt legge til rette for en økning av godstrafikk på jernbanen.



Arkivsak-dok. 201407817-10
Arkivkode ---/Q62
Saksbehandler Janne Karin Nesheim

Saksgang Møtedato Sak nr
Hovedutvalg for samferdsel og areal 2015-2019 25.10.2016 87/16

Uttalelse til høring – KVV for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Sammendrag

Etter bestilling fra Samferdselsdepartementet la jernbaneverket sommeren 2016 fram rapporten «KVV Grenlandsbanen – Vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen». I konseptvalgutredningen (KVV) anbefaler Jernbaneverket en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med dobbeltspor. På vegne av Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket nå sendt utredningen ut på høring, med høringsfrist 31.oktober 2016.

Fylkesrådmannens innstilling

1. Vestfold fylkeskommune støtter jernbaneverkets anbefalinger om fylkesplankonseptet (M1T) med dobbeltspor og to stopp.
2. Vestfold fylkeskommune ønsker en raskest mulig utbygging/realisering av Grenlandsbanen etter fullført dobbeltspor utbygging av IC.
3. En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen med dobbeltspor vil legge til rette for regional utvikling ved å styrke kommunikasjonen mellom Agder-, Grenlands- og Vestfoldbyene, samt legge til rette for en økning av godstrafikk på jernbanen.

Tønsberg, 23.09.2016

Øyvind Sørensen
fylkesrådmann

Sverre Høifødt
direktør

Vedlegg: Hovedrapporten for KVV Grenlandsbanen

Saker til behandling og eventuelle vedlegg til sakene ligger på www.vfk.no.
Se under Snarvei og velg Politikk: møter og saker.

Direktelink til Politiske møter og saker: <http://opengov.cloudapp.net/meetings/vestfoldfk>

Innledning:

I 2014 vedtok Samferdselskomiteen på Stortinget å be Jernbaneverket om å lage en konseptvalgutredning (KVU) for mulig sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Jernbaneverket har jobbet med utredningen siden bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet ble mottatt 08.07.14, og la sommeren 2016 fram sin rapport med anbefaling om sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen etter fylkesplankonseptet (M1T).

En mulig sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen (Grenlandsbanen) er en idé som har vært omtalt og jobbet for i flere år. Vestfold fylkeskommune har over lengre tid vært en stor pådriver for realisering av Grenlandsbanen, gjennom sin aktive deltakelse i Jernbaneforum Sør og ledelse av Plattform Vestfold. Utbygging av Grenlandsbanen har for samtlige av fylkeskommunene som er tilsluttet Jernbaneforum Sør (Rogaland, Vest-Agder, Aust-Agder, Telemark og Vestfold), vært en høyt prioritert sak.

Samferdselsdepartementet har nå bedt Jernbaneverket om å sende ovenstående KVU ut på høring, med høringsfrist **31.10.2016**.

Fagrapportene og kortversjonen av konseptvalgutredningen ligger på jernbaneverkets nettsider: <http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/kvugrenlandsbanen/grenlandsbanen-tar-deg-raskere-mellom-oslo-og-kristiansand/>

Saksutredning:

Jernbaneverket har etter bestilling fra Samferdselsdepartementet utarbeidet en KVU for en mulig framtidig sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen.

KVU er en faglig utredning som skal gjennomføres for større statlige investeringsprosjekter på over 750 mill. kr. KVU Grenlandsbanen har som andre konseptvalgutredninger, også blitt utarbeidet etter firetinnsmetodikken:

- Trinn 1: Tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel
- Trinn 2: Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Trinn 3: Forbedring av eksisterende infrastruktur
- Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombygginger

Effekt mål og samfunns mål

Effekt målene for prosjektet er kategorisert etter temaene; *miljø, regional utvikling og avstandskostnader*.

Prosjektets samfunns mål; *«Innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.»*

Konseptene

Det ligger inne et tilbud grunnlag om ett tog i timen hver vei, både i enkeltsporkonseptet (M2) og i samtlige av dobbeltsporkonseptene (Y, M1 og I). Videre har de sistnevnte kapasitet til å håndtere ytterligere trafikk, utover det ene toget i timen hver vei. M2 konseptet vil derimot ikke ha restkapasitet til å håndtere vesentlig mer trafikk, som f.eks. mer godstrafikk, diverse lokaltogtilbud, økt frekvens på Sørlandsbanen osv.

Tabellen under gir en presentasjon av konseptene det har blitt gjort fulle analyser på. Nærmere beskrivelse av konseptene og gjennomførte analyser i prosjektet finner man i selve hovedrapporten, men også i kortversjonen av KVU Grenlandsbanen.

| | Kort beskrivelse | Pris (mrd) | Stopp Fjerntog | Reisetid Oslo-Kr. sand | Netto nåverdi (mill)/NNB | Netto ring-virkninger (mill) | Mål-opptåelse |
|---|--|------------|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------|------------------------------|---------------|
| 0+ referanse | Dette er slik utviklingen vil være UTEN bygging av Grenlandsbanen | | | | | | |
| | Forutsetter Fullt utbygd IC, mens togtrafikken mellom Oslo- Kristiansand skjer på nåværende Sørlandsbane. E18 bygges ut til firefelts veg på følgende parseller: E18 Bommestad – Sky, E18 Rugtvedt – Dørdal, E18 Tvedestrand – Arendal. Ekspressbuss/busstilbudet og flytilbudet forutsettes å levere det tilbudet markedet etterspør. | | | | | | |
| Buss/veg-konseptet | Man bygger ikke Grenlandsbanen, men lar fullt utbygd E18 (4 felt) ta transport-behovet | 25,8 | Ikke relevant | Bil: 3:10 Buss: 4:50 | -12725/ -0,7 | 300 mnok | 1,76 |
| Hastighets-konseptet (Y - ytre) | Konseptet prioriterer kortest mulig reisetid mellom Oslo og Sørlandet | 24,4 | Eidanger, Tangen | 3:19 | -2069/ -0,2 | ~2,4 mrd | 2,56 |
| Fylkesplan-konseptet (M1B) | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkedelplaner av 2001, stopp på Brokelandsheia | 25,6 | Porsgrunn, Brokelandsheia | 3:21 | -4985/ -0,5 | ~2,4 mrd | 2,71 |
| Fylkesplan-konseptet (M1T) | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkedelplaner av 2001, stopp på Tangen | 25,6 | Porsgrunn, Tangen | 3:21 | -3821/ -0,4 | ~2,4 mrd | 2,71 |
| Billig-konseptet (M2) | Konseptet er et billig enkeltspors-konsept med lavere hastighetsprofil | 17,2 | Porsgrunn, Tangen et. Brokelandsheia | 3:26 | 1107/ 0,2 | ~2,4 mrd | 2,13 |
| By og region-utviklings-konseptet (I - indre) | Konseptet søker å nå større markeder i Grenlandsområdet med stopp både i Porsgrunn og i Skien | 31,3 | Porsgrunn, Skien | 3:30 | -11668/ -0,8 | ~2,4 mrd | 2,47 |

Tabell 1: Oversikt over konseptene

Jernbaneløst anbefaling

«Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler Jernbaneløst videre planlegging med Fylkesplan-konseptet, dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært Tangen.

Konseptet optimaliseres videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.»

Fylkesrådmannens bemerkninger:

I rapporten konkluderes det med at det per i dag ville vært mest samfunnsøkonomisk lønnsomt å gå for Billigkonseptet (M2), dvs. enkeltsporsløsning. På en annen side vil dette konseptet være til hinder for økt frekvens og utvikling av det totale togtilbudet på strekningen Oslo-Stavanger (Kristiansand). Et annet samfunnsøkonomisk element som bør vektlegges

for den videre planleggingen, er at en sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen med dobbeltspor, også vil øke den samfunnsmessige verdien av IC og Grenlandsbanen. Videre vil en enkeltsporløsning påføre samfunnet ekstra kostnader i framtiden, da det uansett vil være et behov for større utbygginger på enten vei eller bane for å ta den fremtidige befolkningsveksten.

Den samlede måloppnåelsen for konseptene i rapporten viser at fylkesplankonseptet (M1T), er det konseptet med best uttelling. Det til tross for at det bidrar til noe lengre reisetid med tog (+3 minutter). Det er etter fylkesrådmannens vurdering klart at dersom man skal kunne imøtekomme det økte transportbehovet ved fremtidig befolkningsvekst, få mer gods over på bane, og ikke minst oppnå målet om å koble sammen Agder, Grenland og Vestfoldbyene til et større bo- og arbeidsmarked, vil det kreve en moderne og robust Grenlandsbane med dobbeltspor.

En utbygd Grenlandsbane med dobbeltspor vil også legge forholdene til rette for og stimulere til økt konkurransekraft og verdiskapning i landsdelen. Fylkesrådmannen har i sine vurderinger også vektlagt samfunnsnyttene dobbeltsporløsningen vil ha, sett ifra et miljøvennlig perspektiv. Toget som transportmiddel kan frakte større mengder mennesker, over lengre distanser, på en mer miljøvennlig og effektiv måte sett ift andre transportformer som bil og buss.

B – kommuner

| | |
|-----|--------------------|
| 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 |



Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

| | | | | |
|--------------------|------------------------------|---|-------------------------------|----------------------------|
| Dykkar ref: | Vår ref: 16/3599-3 | Saksbehandlar: Kristin Karlbom Dahle, 35059170 kristin.dahle@bo.kommune.no | Arkivkode: K2 - Q62 | Dato: 19.10.2016 |
|--------------------|------------------------------|---|-------------------------------|----------------------------|

Høyringsuttale til KVU Grenlandsbanen frå Bø kommune, sak 201500759

Vi viser til brev av 5.7.16 om høyring av KVU for Grenlandsbanen. Kommunestyret i Bø vedtok i sak 113/16 følgjande uttale til KVU Grenlandsbanen:

1. Bø kommune støtter Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonsept/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T)
2. Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, som inneber:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptet sine moglegheiter for lokalstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet
 - at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gong kommunedelplan for IC til Skien, for å legje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien.
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robustheit for person- og godstransport, forutsigbarheit for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengande utbygging. Det må difor byggast i fyrste periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark oppretthaldast minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustast opp til moderne standard, slik at banen til Kongsberg blir ein del av Intercity.

Vedlagt følgjer saksomtale og vedtak i kommunestyret i sak 113/16.



Med helsing

Kristin Karlbom Dahle
arealplanleggar

Dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur

Kopi til:

| | | | |
|------------------------|--------------------------------|------|---------------|
| Erling Rønnekleiv | Hellandtunet, Kyrkjevegen 6 | 3833 | BØ I TELEMARK |
| Nome Kommune | Ringsevja 30 | 3830 | ULEFOSS |
| Sauherad kommune | Idunsvoll 3 | 3812 | AKKERHAUGEN |
| Telemark Fylkeskommune | Postboks 2844 | 3702 | SKIEN |



| Styre/råd/utval | Møtedato | Saknr |
|-----------------|------------|--------|
| Kommunestyret | 17.10.2016 | 113/16 |

Saksansvarleg: Kristin Karlbom
Dahle

Arkiv: K2 - Q62

Arkivsaknr.: 16/3599

Høyring av konseptvalsutgreiing (KVU) for Grenlandsbanen

Rådmannen tilrår:

Høyringsuttale frå Bø kommune til KVU for Grenlandsbanen:

1. Bø kommune støtter Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonsept/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T)
2. Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, som inneber:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptet sine moglegheiter for lokalstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet
 - at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gong kommunedelplan for IC til Skien, for å legje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien.
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robustheit for person- og godstransport, forutsigbarheit for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengande utbygging. Det må difor byggast i fyrste periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark oppretthaldast minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustast opp til moderne standard.

17.10.2016 Kommunestyret

Behandling:

Forslag til tillegg i siste setning i pkt 5 frå Harald Kinck, FRP:
, slik at banen til Kongsberg blir ein del av Intercity.

Som rådmannen, med FRP sitt tillegg, samrøystes.

K- 113/16Vedtak:

Vedtak:

Høyringsuttale frå Bø kommune til KVVU for Grenlandsbanen:

1. Bø kommune støtter Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonsept/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T)
2. Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St.meld. om NTP 2018-2029, som inneber:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptet sine moglegheiter for lokalstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet
 - at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gong kommunedelplan for IC til Skien, for å legje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien.
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robustheit for person- og godstransport, forutsigbarheit for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengande utbygging. Det må difor byggast i fyrste periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark oppretthaldast minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustast opp til moderne standard, slik at banen til Kongsberg blir ein del av Intercity.

Bakgrunn for saka:

Jernbaneverket har sendt [hovudrapport](#) frå konseptvalsutgreiing (KVVU) for Grenlandsbanen på høyring. Hovudoppgåva for KVVU'en har vore å vurdere ei samankopling som kan gje fleire reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet, samstundes som transporttilbodet vert miljøvenleg, raskt og effektivt. Transporttilbodet skal gje regional utvikling og ein større felles bu- og arbeidsmarknad. Hovudrapport og delrapportar er tilgjengelege på <http://www.jernbaneverket.no/kvugrenlandsbanen>. Vedlagt følgjer kortversjon av KVVU'en. Høyringsfrist er 31.10.16.

Bakgrunn for at høyringa vert lagt fram for kommunestyret i Bø, er at det har vore usemje om formuleringa av pkt.5 i forslag til felles uttale frå Telemark. Dette punktet berører Sørlandbangan og Bratsbergbanen og er difor eit viktig punkt for Bø.

Saksomtale:

Hovudutval for samferdsel i fylkeskommunen behandla høyringa i møte 13.9.16 (sak

31/16), og saka skal behandlast i fylkesutvalet 5.10.16 og fylkestinget 19.10.16. Vedlagt følgjer saka som vart lagt fram for samferdsleutvalet der administrasjonen i fylkeskommunen har gått grundig inn i høyringsdokumentet. Samferdsleutvalet vedtok fylgjande uttale (protokoll vedlagt):

| | |
|---|--|
| 1 | Telemark fylkeskommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (MIT). |
| 2 | Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebær: <ul style="list-style-type: none"> • at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, seines 2027. Herunder avklare og bygging av Porsgrunn stasjon. • at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia må greias ut i det vidare planarbeidet. • at industrispor til Frier Vest må greias ut i vidare planarbeid. |
| 3 | Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å leggje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien. |
| 4 | Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029. |
| 5 | Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport. |

Pkt 5 i uttala var i tilråding frå rådmannen meir utfyllande:

| | |
|---|--|
| 5 | Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark opprettholdes minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterende Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustast opp til moderne standard. |
|---|--|

Vedlegg:

| | | |
|------------|--|--------|
| 03.10.2016 | Kortversjon KVVU Grenlandsbanen | 324367 |
| 03.10.2016 | Sakstale frå fylkeskommunen - høyring av KVVU for Grenlandsbanen | 324375 |
| 03.10.2016 | Hovudutval for samferdsel 13.09.2016, protokoll sak 31-16 | 324378 |

Parter:

Jernbaneverket

From: Arne Etestad <arne.etestad@drangedal.kommune.no>
Sent: 18. oktober 2016 14:38
To: Postmottak Jernbaneverket
Cc: Vaage Jarle Jarleson; post@t-fk.no; Tor Peder Lohne; Jørn Christian Schjøth Knudsen; Marianne Storbukås
Subject: Høring, KVV Grenlandsbanen, sak 201500759 frå Drangedal Kommune
Attachments: 16-02266-6 Saksutskrift - HØYRINGSFRÅSEGN TIL KONSEPTVALSUTGREIING AV GRENLANDSBANEN. 353616_1_1.pdf

Til Jernbaneverket.

Høring, KVV Grenlandsbanen, sak 201500759 frå Drangedal Kommune

Drangedal kommunestyret handsama KVV Grenlandsbanen i møte den 13.10.2016 og fatta slikt einstemmig vedtak:

- 1 Drangedal kommune sluttar seg til Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T).**
- 2 Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer:**
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Her må ein også sikre avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet
 - at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid
- 3 Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gang kommunedelplan for IC til Skien for å leggje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien.**
- 4 Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengende utbygging. Det må difor byggast i første periode i NTP 2018-2029.**

- 5 Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark vert oppretthalde minst på dagens nivå.
Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg og ein ringstruktur Skien, Nordagutu, Neslandsvatn, Tangen, Porsgrunn.
Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane rustast opp til moderne standard.**
- 6 For å sikre vidare drift av eksisterande Sørlandsbane som ein del av ein framtidsretta jernbanestruktur for gods og persontrafikk i regionen må samankoplinga mellom denne og Grenlandsbanen skje på Tangen gjennom ein ny banestrekning frå Brødsjø i Drangedal kommune.**

Vedlagt: Saksutskrift

Med venleg helsing

Arne Ettestad

Seniorrådgjevar
Samfunns- og Strategiutvikling.
Drangedal kommune

Mobil: 95141500

Epost:ae@drangedal.kommune.no



Drangedal kommune

SAKSUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 16/02266-1
Arkivkode.
Saksbehandler Arne Ettestad

| Saksgang | Møtedato | Saknr |
|-----------------|------------|-------|
| 1 Formannskapet | 27.09.2016 | 61/16 |
| 2 Kommunestyret | 13.10.2016 | 78/16 |

HØYRINGSFRÅSEGN TIL KONSEPTVALSUTGREIING AV GRENLANDSBANEN.

Rådmannens innstilling

| | |
|---|--|
| 1 | Drangedal kommune sluttar seg til Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). |
| 2 | Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebær: <ul style="list-style-type: none">• at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Her må ein også sikre avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.• at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet• at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid |
| 3 | Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gang kommunedelplan for IC til Skien for å leggje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien. |
| 4 | Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengende utbygging. Det må difor byggast i første periode i NTP 2018-2029. |

| | |
|---|---|
| 5 | Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark vert oppretthalde minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av omsyn til auke i både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustast opp til moderne standard. |
| 6 | For å sikre vidare drift av eksisterande Sørlandsbane som ein del av ein framtidretta jernbanestruktur for gods og persontrafikk i regionen må det vurderast om samankoplinga mellom denne og Grenlandsbanen bør skje på Tangen gjennom ein ny banestrekning frå Brødsjø i Drangedal kommune. |

Vedlegg

Vedlegg:

KVU Grenlandsbanen, kortversjon

KVU Grenlandsbanen, hovudrapport

Høyringsbrev

Referanser i saken

http://www.jernbaneverket.no/contentassets/758494b752844d95b1fd67569388b74d/kvu_grlb_kortversjon.pdf

Bakgrunn

Arbeidet med KVU Grenlandsbanen vart starta opp i Telemark i mars 2015, og Drangedal kommune har vore representert politisk og administrativt i både ressursgruppe og referansegruppe.

Drangedal kommune fremma tidleg i desse gruppene at Tangen måtte vurderast som stoppestad for Grenlandsbanen og at ein også i den samanhengen burde vurdere ein ny banestrekning frå Brødsjø til Tangen for å få ei framtidretta tilkopling mellom noverande Sørlandsbane og Grenlandsbanen.

Alternativet med stasjon på Tangen er vurdert og er no prioritert i høyringsdokumentet frå Jernbaneverket.

Ein eventuell ny bane Brødsjø-Tangen er i liten grad vurdert, og er i likhet med vidare drift av noverande Sørlandsbane, Bratsbergbanen med meir blitt definert til å være utanfor mandatet til Jernbaneverket

I samband med høyringa vart det oppretta ei administrativ arbeidsgruppe knytt til fylkesrådmannen med tanke på ein så samkjørt og einhetleg høyring frå Telemark som råd.

Denne gruppa var samansett slik:

Karianne Resare (Grenlandsrådet)

Kjell Gunnar Heggernes (Vest-Telemarkrådet)

Erling Rønnekleiv (Midt-Telemarkrådet, adm.)

Håvard Fossbakken (Kongsbergregionen)

Anne-Gro Ahnstrøm (TFK, prosjektleder NTP)

Birgitte Hellstrøm (TFK, prosjektleder Bystrategi Grenland)

Olav Backe-Hansen (Skien kommune, adm.)

Marius B. Lid (Porsgrunn kommune)

Dei står bak eit framlegg til vedtak og saksutgreiing (frå fylkesrådmannen) som rådmannen vel å bruke som grunnlag i denne saka.

Grenlandsrådet skal også handsame saka i sitt møte den 23.09.16.

Saksutgreiing (frå Fylkesrådmannen)

Mandag 4. juli 2016 «KVU Grenlandsbanen - Vurdering av sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen» til samferdselsminister Ketil Solvik Olsen under et pressemøte i Porsgrunn. Dagen etter sendte JBV denne på høyring på vegne av Samferdselsdepartementet, med høyringsfrist 31.10.2016. Konseptvalutgreiinga utgjer det faglege grunnlaget for regjeringa si vurdering av hvordan dette prosjektet skal prioriteras i Stortingsmeldinga om Nasjonal Transportplan 2018-2029.

Prosess

Utgreiinga er gjort etter metodeopplegget for konseptvalutgreiingar (KVU). JBV har gjennomført både oppstart-/innspelkonferanse og en rekke møter med politisk nivå og administrativt/faglig nivå i kommunar og fylkeskommunar og ei rekkje andre aktørar i og utanfor Telemark underveis i denne prosessen.

Representantar frå administrasjonen i regionråda , Skien og Porsgrunn kommunar og Telemark fylkeskommune har samarbeidd for å få frem eit omforent forslag til høringsfråsegn som aktørane i Telemark kan nytta i si handsaming av saka. Føremålet er at å leggje til rette for stor grad av einighet og styrke bak saka.

Samfunnsmål for prosjektet

Samfunnsmålet for prosjektet er slik: «*Innan 2035 skal fleire reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet kunne gjennomførast med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbod. Transporttilbodet skal gje regional utvikling og ein større felles bo- og arbeidsmarknad.*»

Effektmål for prosjektet

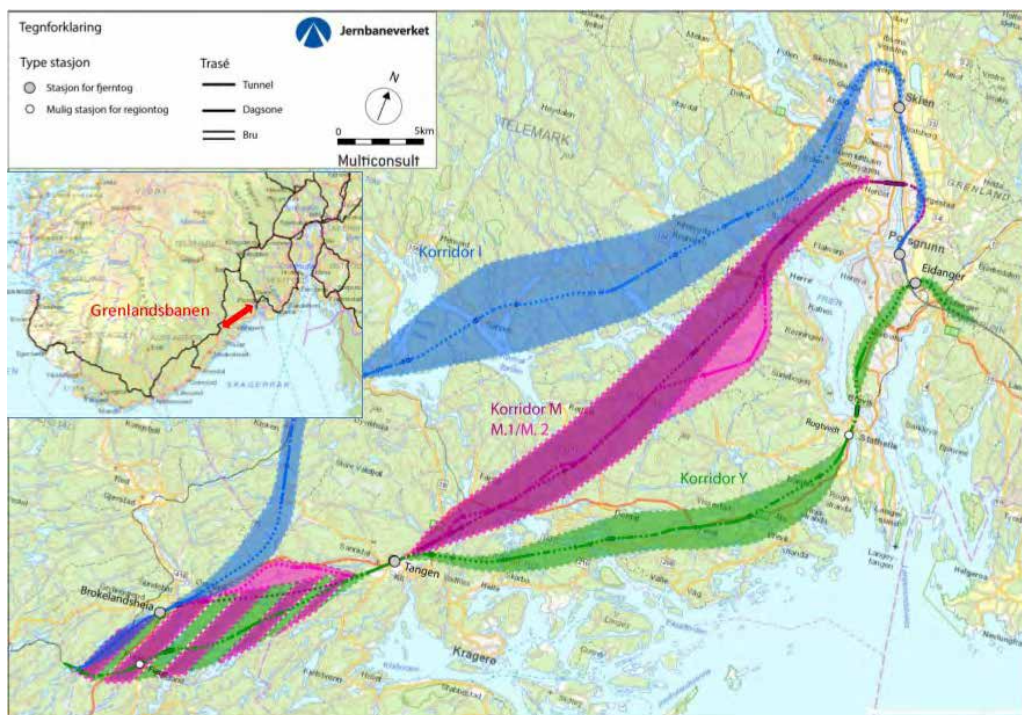
Miljø: *Ein transport som kan handtera store volum og som begrenser miljøskadelige verknader av transport.*

Regional utvikling: *Utvikla og utvida bo- og arbeidsmarknadsregionane mellom Buskerud/Vestfold og Agderbyane mot hovudstaden.*

Avstandskostnader: *Ein transport som er robust, tilgjengeleg og påliteleg for reisande og gods med konkurransedyktig reisetid.*

Ulike konsept som er analysert

- **Buss/vegkonseptet** – utbygd E18 4 felt til Kristiansand (25,8 mrd)
- **Hastighetskonseptet (Y/Y2 - ytre)** – kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, utan stopp i Porsgrunn (24,4 mrd)
- **Fylkesplankonseptet (M1B)** – variant B: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Brokelandsheia og Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Fylkesplankonseptet (M1T)** – variant T: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Tangen og Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Billigkonseptet (M2)** – kapasitetssvakt, 160 km/t enkeltspor, stopp Porsgrunn samt Tangen og/eller Brokelandsheia. (17,2 mrd)
- **By og regionutviklingskonseptet (I)**, kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, 31,2 mrd)



Tilrådinga frå Jernbaneverket

Det er gjort analysar av prosjektet knytt til mellom anna pris, stoppmønster, trafikantnytte, reisetid, netto noverdi, netto ringverkander og i kva grad konsept oppfyller måla. Analysane viser at det er stor positiv samfunnsnytte i å bygge ut Grenlandsbanen, sjølv med konservative anslag. Iflg. Jernbaneverket kan det ventas ein vesentleg endra arealbruk rundt stasjonane enn det som ligg inne i berekningane. Dette vil igjen gje høgare trafikketal og endå høgare samfunnsnytte.

«Med bakgrunn i en helhetsvurdering, anbefaler jernbaneverket videre planlegging med Fylkesplankonseptet, dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært Tangen.»

Konseptet optimaliseres videre i neste planfase for å finne et optimalt forhold mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.»

Eit enkelt overslag med samanlikningar av enkeltsporkonseptet M2 (billigkonseptet, 160 km/t) og dobbeltsporkonseptet M1 viser følgjande moglegheit for optimalisering. Måloppnåelsen for effektmåla (miljø, regional utvikling, avstandskostnader) oppretthaldast sjølv om konseptet optimaliseras.

| | | Kostnad | Stopp | Reisetid | Netto nåverdi mnok | Netto ringvirkninger | Måloppnåelse effektmål |
|--------------------------------------|--|-----------|--------------------------------------|-----------|--------------------|----------------------|------------------------|
| Fylkesplan-konseptet (M1T) | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkedelplaner av 2001, stopp på Tangen | 25,6 mrd | Porsgrunn, Tangen | 3:21 | -3821 | ~2,4 mrd | 2,77 |
| Billig-konseptet (M2) | Konseptet er et billig enkeltspors-konsept med lavere hastighetsprofil | 17,2 mrd | Porsgrunn, Tangen el. Brokelandsheia | 3:26 | 1107 | ~2,4 mrd | 2,13 |
| Mulig optimalisert konsept M1 | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkedelplaner av 2001, stopp på Tangen | Ca 22 mrd | Porsgrunn, Tangen | 3:21-3:26 | -1,6 mrd | ~2,4 mrd | 2,77 |

Fylkesrådmannens vurdering

Fylkesrådmannen ser positivt på at KVU er gjennomført i tide til at prosjektet kan få ei grundig omtale i Stortingsmeldinga for NTP 2018-2029. Bygging av Grenlandsbanen har lengje vært eit høgt prioritert prosjekt for Telemark og dei andre fylka i Jernbaneforum Sør (Vestfold, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland). Grunnen til dette er at det vil knytte området Oslo – Vestfold - Grenland –Kristiansand - Stavanger saman på ein heilt ny måte. Dette vil gje store moglegheiter for vekst og utvikling. Vår region vil bli ein stor og samanhengande bu- og arbeidsmarkand som vil skapa verdier som kjem heile landet til gode.

Konseptet som jernbaneverket tilrår legg best til rette for jernbanetilknypning til næringsområdet Frier Vest i framtida. Det vi bidra til å løyse ut potensialert for næringsutvikling og nye arbeidsplassar samtidig som det er viktig for å flytte store mengder gods frå veg til bane og sjø.

Det er viktig å ha fokus på samfunnsøkonomisk nytte. At prosjektet har så stor samfunnsnytte betyr at prosjektet må prioriteras høgt.

Marknadsanalysane som er gjort i KVVU-en viser at det ikkje er marknad for fleire stopp på strekingen enn Porsgrunn og Tangen i fjerntogkonseptet. Fylkesrådmannen støtter vidare utgreiing av eit stopp på Brokelandsheia som del av eit lokaltogkonsept.

Fylkesrådmannen vil og peike på at konseptet langt på veg samsvarar med den løysinga som ligg inne i fylkesdelplanen for Grenlandsbanen frå 2001. Det er derfor nå tid for å realisera prosjektet. Det er såleis viktig at dette prosjektet får ein brei og positiv omtale i stortingsmeldinga om NTP og vert prioritert slik at arbeid med kommunedelplan kan kome i gang frå 2018.

Rådmannen peiker på at dette konseptet også støtter opp om regionale planer for utvikling av byområdet og Porsgrunn stasjon som eit moderne kollektivknutepunkt (ATP Grenland 2014-2025). Fylkesrådmannen viser til Telemark fylkeskommune si høyringsfråsegn til Grunnlagsdokumentet til NTP 2018-2029 i høve til behovet for samanhengande utbygging av dobbeltspor i heile IC – også til Skien – innan 2027. Dette er viktig for å ha ein jernbane som har nok kapasitet, er effektivt og rubust i høve til framtidig person- og godstransport. Det er og viktig for å avklare arealsituasjonen i byane slik at byutviklinga ikkje hindras, men kan skje på ein måte som aukar nytta av dei statlege investeringane på jernbanen og i Bypakke Grenland. Kommunedelplan for IC frem til Skien må startes opp parallelt med kommunedelplan for Grenlandsbanen slik Jernbaneverket rår til. I dette arbeidet må det leggjast til rette for stasjon sentralt i Skien for å skape eit attraktivt og funksjonelt togtilbud og matesystem til Grenlandsbanen.

Dagens Sørlandsbane gjennom Telemark spelar ei svært viktig rolle for heile øvre deler av fylket. Mulighetsstudien for framtidig togtilbod i Telemark fra 2011 konkluderte med at det kan være trafikkgrunnlag for et regionalt lokaltogtilbud i Midt-Telemark også etter at Grenlandsbanen er åpnet. Da vil fjerntogene mellom Oslo og Kristiansand ikke lenger betjene området. Det er derfor viktig at persontrafikk på eksisterande Sørlandsbane må utviklas vidare og oppretthaldast når Grenlandsbanen blir tatt i bruk. Dette fordi Grenlandsbanen ikkje dekker transportbehovet for øvre deler av Telemark. Bratsbergbanen er viktig for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen i ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg.

Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det derfor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard slik det også går fram av høyringsuttalelsen til NTP 2018-2029.

Rådmannens vurdering

Rådmannen sluttar seg i hovudsak til saksutgreiinga og framlegget til vedtak frå fylkesrådmannen, men har lagt til eit punkt 6 som rår til vurdering av ein ny banestrekning frå Brødsjø til Tangen.

Telemark Fylkesting vedtok dette i høyringa til NTP 2018-29:

- *Videre utvikling av eksisterende Sørlandsbanen må greiast ut. Den bind saman Kongbergregionen, Midt- og Vest-Telemark og Grenland via Bratsbergbanen og er viktig for befolkninga langs strekninga helt fram til Kristiansand. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det derfor også viktig for Telemark at eksisterende Sørlandsbane fra Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard.*

Det er etter rådmannen si vurdering ein svakhet ved KVU Grenlandsbanen at framtida og muligheter knytt til eksisterande Sørlandsbane og Bratsbergbane i liten/ingen grad er belyst og vurdert. Svaret ein har fått på gjentatte spørsmål om dette er at Jernbaneverket forutsetter same tilbod som i dag , noko som vel er svært lite realistisk når det meste av persontrafikken til/frå sør er tenkt på ny Grenlandsbane.

Drangedal spilte tidleg inn i prosessen behov for vurdering av Tangen som stoppestad (noko som har blitt fulgt opp positivt) samt behovet for å vurdere ein ny banestrekning frå eksisterande Sørlandsbane ved Brødsjø til Tangen.

Dette fordi ein er tvilande til om det finns realistiske muligheter for å få til noko form for pendelbane/rundbane eller direkte mating til/frå ny bane om desse toga må gå "kroken om Gjerstad" som også har dårlege bruer som vil generere store kostnader i relativt nær framtid.

Formannskapet har behandlet saken i møte 27.09.2016 sak 61/16

Møtebehandling

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

| | |
|---|--|
| 1 | Drangedal kommune sluttar seg til Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). |
| 2 | Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebær: <ul style="list-style-type: none">• at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Her må ein også sikre avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.• at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet• at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid |
| 3 | Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gang kommunedelplan for IC til Skien for å leggje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien. |
| | |

| | |
|---|---|
| 4 | Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengende utbygging. Det må difor byggast i første periode i NTP 2018-2029. |
| 5 | Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark vert oppretthalde minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av omsyn til auke i både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustast opp til moderne standard. |
| 6 | For å sikre vidare drift av eksisterande Sørlandsbane som ein del av ein framtidretta jernbanestruktur for gods og persontrafikk i regionen må det vurderast om samankoplinga mellom denne og Grenlandsbanen bør skje på Tangen gjennom ein ny banestrekning frå Brødsjø i Drangedal kommune. |

Kommunestyret har behandlet saken i møte 13.10.2016 sak 78/16

Møtebehandling

Magnus Straume fremmet følgende endringsforslag til punkt 6:

For å sikre vidare drift av eksisterande Sørlandsbane som ein del av ein framtidretta jernbanestruktur for gods og persontrafikk i regionen må samankoplinga mellom denne og Grenlandsbanen skje på Tangen gjennom ein ny banestrekning frå Brødsjø i Drangedal kommune.

Magnus Straume fremmet følgende endringsforslag til punkt 5:

Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark vert oppretthalde minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg og ein ringstruktur Skien, Nordagutu, Neslandsvatn, Tangen, Porsgrunn. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane rustast opp til moderne standard.

Votering

Pkt. 1-4 ble enstemmig vedtatt som formannskapetets innstilling.

Pkt. 5 ble enstemmig vedtatt som Straumes forslag.

Pkt. 6 ble enstemmig vedtatt som Straumes forslag.

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt med Straumes endringsforslag i punkt 5 og 6.

Vedtak

| | |
|---|--|
| 1 | Drangedal kommune sluttar seg til Jernbaneverket si tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). |
| 2 | Prosjektet må få ei utfyllande omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebær: <ul style="list-style-type: none">• at kommunedelplan for Grenlandsbanen startast opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samstundes med IC til Skien, seinast 2027. Her må ein også sikre avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.• at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia må greiast ut i det vidare planarbeidet• at industrispor til Frier Vest må greiast ut i vidare planarbeid |
| 3 | Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det setjast i gang kommunedelplan for IC til Skien for å leggje til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien. |
| 4 | Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gje naudsynt kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht samanhengende utbygging. Det må difor byggast i første periode i NTP 2018-2029. |
| 5 | Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbodet til Øvre og Midtre deler av Telemark vert oppretthalde minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for ein ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg og ein ringstruktur Skien, Nordagutu, Neslandsvatn, Tangen, Porsgrunn. . Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det difor også viktig for |

| | |
|---|--|
| | Telemark at eksisterande Sørlandsbane rustast opp til moderne standard. |
| 6 | For å sikre vidare drift av eksisterande Sørlandsbane som ein del av ein framtidssretta jernbanestruktur for gods og persontrafikk i regionen må samankoplinga mellom denne og Grenlandsbanen skje på Tangen gjennom ein ny banestrekning frå Brødsjø i Drangedal kommune. |

RETT UTSKRIFT

DATO 17.oktober.2016



Dato: 12.10.2016
Arkivref: 2006/1170-22 / N21

Tonje Berger Ausland
37 11 97 74
tonje.berger.ausland@gjerstad.kommune.no

| Saksnr | Utvalg | Møtedato |
|--------|---------------|------------|
| 16/108 | Kommunestyret | 20.10.2016 |

Høringsuttalelse til konseptvalgutredning (KVU) for Grenlandsbanen; vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Rådmannens innstilling:

1. Gjerstad kommune støtter anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) for en framtidig Grenlandsbane som innebærer sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, med merknaden som følger i punkt 2.
2. Gjerstad kommune, sammen med de syv resterende kommunene i Østre Agder (Risør, Åmli, Vegårshei, Tvedestrand, Froland, Arendal og Grimstad), mener at vurdering av etablering av en stasjon på Brokelandsheia ikke er tilstrekkelig utredet i den foreliggende KVU-rapporten. Derfor har styret i Østre Agder på eget initiativ bestilt en tilleggsanalyse for markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Her mener en å ha lagt til grunn en mer realistisk framskrivning av utvikling i innbyggertall og arbeidsplasser, i og rundt Brokelandsheia. I vedlagt studie underbygges det hvordan Brokelandsheia har forutsetninger for å fungere som et regionalt knutepunkt for omstigning av reisende fra Østre Agder. Disse analysene viser at grunnlaget for etablering av Brokelandsheia stasjon har et langt større markedspotensial og derved er langt mer lønnsom enn det som fremgår av KVUen. Toget viser seg også å være et meget konkurransedyktig alternativ for reisende fra hele regionen til arbeidsplasser i Grenland, og på tjeneste- og fritidsreisesegmentet til Oslo. Gjerstad kommune forventer at den nye analysen vurderes grundig før det trekkes konklusjoner for hvor en framtidig hovedstasjon i området Kragerø/Østre Agder, bør lokaliseres, og at en ikke bare baserer seg på det som er kommet fram i KVU-arbeidet.
3. Det er viktig å komme i gang med den videre planleggingen av Grenlandsbanen uten opphold. Både for å få økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet på investeringene i Vestfoldbanen og for å få positiv regional bo- og næringsutvikling i Sørlands-regionen, bør Grenlandsbanen stå ferdig samtidig som Vestfoldbanen er ferdig til Porsgrunn.
4. Gjerstad kommune mener at det er viktig å følge opp Stortingets vedtak om dobbeltspor og 250 km/t på Vestfoldbanen på utbyggingen videre sørover. Slike store og viktige investeringer må være fremtidsrettede og bærekraftige i et langsiktig perspektiv. IC-prosjektene gjennom Vestfold og Eidangerparsellen bygges i dag med 250 km/t og dobbeltspor. Skal vi få god samfunnsøkonomi på Grenlandsbanen, forutsetter det at både Grenlandsbanen og parsellen Tønsberg – Larvik bygges med dobbeltspor og hastighetsprofil på 250 km/t. Forskjellig standard gir begrenset kapasitet.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 20.10.2016

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedlegg:

- KVV Grenlandsbanen – kortversjon, juni 2016
- Oppsummering av hovedrapporten for KVV Grenlandsbanen, okt. 2016 (vedlagt)
- Hovedmomenter i den nye analysen av Brokelandsheia stasjon (utarbeidet for Østre Agder), okt. 2016 (vedlagt)
- Rapport m/analyser fra Analyse og strategi AS; Analyser av Brokelandsheia som stoppested langs Grenlandsbanen, datert 06.10.16 (vedlagt)

Saksdokumenter:

- Høringsbrev fra Jernbaneverket (JBV), datert 05.07.16
- KVV Grenlandsbanen (hoveddokumentet), datert 01.07.16:
<http://www.jernbaneverket.no/contentassets/758494b752844d95b1fd67569388b74d/hovedrapport-kvu-grenlandsbanen-revidert-01.07.16.pdf>
- Oppdragsbrev fra departementet, datert 04.07.14:
<http://www.jernbaneverket.no/contentassets/12a041dcd3da49d3bbe67fa1eb671520/oppsart-kvu--oppdragsbrev-fra-departementet.pdf>
- Klimagassberegninger: Utbygging av Sørvestbanen, Asplan Viak, datert 10.08.16;
http://www.sorvestbanen.no/files/Klimagassberegning---utbygging-av-Sorvestbanen_rev-01_10.08.2016.pdf

Saksopplysninger:

Det har vært snakk om sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen i flere tiår og lengre enn det, en sammenkobling i Grenlandsområdet (Vestfoldbanen) og på Skorstøl i Gjerstad (Sørlandsbanen), med stasjon i Skien-/Porsgrunn-omr. og på Brokelandsheia i Gjerstad. Jernbanestrekking mellom Grenland og Brokelandsheia har fått navnet Grenlandsbanen, eller «genistrekking», som mange kaller den.

Det har vært mange prosesser og utredninger for å få på plass en jernbanesammenkobling mellom Vestfold/Telemark og Agder; Grenlandsbanen. Fra 1997-1999 ble det gjennomført en større konsekvensutredning. Denne Grenlandsbane-utredningen vurderte ulike traséer mellom Porsgrunn og Gjerstad/Brokelandsheia. Utredningen er tatt hensyn til i så vel fylkesdelplaner som hos berørte kommuner, og det ble vedtatt en felles fylkesdelplan i Telemark og Aust Agder som ble stedfestet av Miljøverndepartementet i 2001.

Høsten 2011 ble det på oppdrag fra departementet utført fem store nasjonale utredninger for høyhastighetsbaner/InterCity baner, bl.a. for strekningen Oslo-Stavanger, med en sluttrapport i 2012. Ifm dette arbeidet ble det høsten 2011, på oppdrag fra Fylkeskommunene i Aust- og Vest-Agder og Rogaland, utarbeidet en regional tilleggsrapport for å belyse regionale virkninger ved en kystnær høyhastighetsbane. En utbygging av høyhastighetsbane fra Oslo til Stavanger viste seg å være en av strekningene som ville gi den største samfunnsnytteten.

Med utbyggingen av dobbeltspor på strekningen Oslo – Tønsberg (innen 2023) og Oslo – Skien (innen 2030) ønsker departementet å få en ny vurdering av hva som er eventuelle lønnsomme jernbaneinvesteringer for samfunnet i Grenlandsområdet. De to hovedidéene med

Grenlandsbanen er å binde sammen byene langs kysten og å forkorte reisetiden mellom Kristiansand og Oslo. Reisetiden kan trolig forkortes fra 4 timer og 30 minutter til 3 timer og 15 minutter.

I 2014 vedtok Stortinget å be Jernbaneverket om å utarbeide en konseptvalgutredning (KVU) for en mulig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen; Grenlandsbanen. Jernbaneverket har jobbet med denne utredningen siden bestillingsbrevet fra Samferdselsdepartementet ble mottatt i juli 2014 (se link under saksdokumenter), og fram til ferdig utarbeidet KVU, som ble fremlagt 01.07.16 (se link under saksdokumenter). Jernbaneverkets ledelse drøftet prosjektets samfunns mål og konseptene høsten 2015. Samferdselsdepartementet fastla samfunns målet i brev av 27.04.16.

Utarbeiding av KVU er et krav for videre utredninger som kan føre til store utbyggingsprosjekter. I arbeidet beskrives nåsituasjon, framtidige behov, samfunns mål, overordnede krav og ulike konsepter (tiltaks pakker). En viktig del av arbeidet er siling av konsepter. I praksis sorterer prosjektet ulike løsninger, som for eksempel traséer, ut fra ulike mål, hensyn og økonomi.

Det har vært en bred medvirkningsprosess med berørte parter (kommuner, fylkeskommuner, interesseorganisasjoner m.fl.), underveis i prosessen, både i arbeidet med å se på mulige trasévalg, og mulige stasjons plasseringer mm. Det ble dessverre noe hastverk på slutten pga. tidsfrister, og medvirkningen rundt diverse analysearbeid, for å få med viktige parametere og faktorer, ble dessverre mer eller mindre fraværende. Derfor er KVUens vurdering av etablering av en stasjon på Brokelandsheia ikke tilstrekkelig utredet i den foreliggende KVU-rapporten.

Styret i Østre Agder har på grunnlag av dette, på eget initiativ, bestilt en tilleggsanalyse for markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Her mener en å ha lagt til grunn en mer realistisk framskrivning av utvikling i innbyggertall og arbeidsplasser, i og rundt Brokelandsheia.

I vedlagt studie underbygges det hvordan Brokelandsheia har forutsetninger for å fungere som et regionalt knutepunkt for omstigning av reisende fra Østre Agder. Disse analysene viser at grunnlaget for etablering av Brokelandsheia stasjon har et langt større markedspotensial og derved er langt mer lønnsom enn det som fremgår av KVUen.

KVU Grenlandsbanen presenterer et godt trasévalg som følger opp og samsvarer med funnene i tidligere utredninger og Høyhastighetsutredningen. Når banen er ferdig bygd, vil det være mulig å reise effektivt mellom Grenland, Vestfoldbyen og Agderbyen, samtidig som 800 000 potensielle reisende sør og vest for Brokelandsheia får en times kortere reisetid mot Oslo.

Jernbaneforum Sør har utarbeidet en egen miljørapport (*Klimagassberegninger: Utbygging av Sørvestbanen. Asplan Viak 10.08.16* – se link under saksdokumenter) som viser at ferdig utbygd Sørvestbane kan bli klimanøytral på mellom 13 og 27 år, avhengig av forutsetningene som legges inn. Utbygging av Sørvestbanen medfører et totalt lavere klimagassutslipp, og vil derfor være et positivt tiltak for å redusere nasjonale klimagassutslipp i tråd med nasjonale mål og internasjonale forpliktelser. Best miljøeffekt oppnås dersom banen bygges med enhetlig standard. I rapporten er dette IC-standard på 250 km/t og dobbeltspor.

I disse dager gjøres det en ekstern kvalitetssikring av KVUen (KS1).

Rådmannens vurdering/merknader:

Regionalt har det vært jobbet med sammenkoblingsprosjektet i mange år. Plassering av ny stasjon på Brokelandsheia har vært lagt til grunn som en ønsket lokalisering for en ny stasjon. En stasjon her vil dekke et stort omland i Aust-Agder. For Østre-Agder vil det gi grunnlag for en sterk vekst. Når det nå anbefales at togstopp for fjerntog bør legges til Tangen fordi markedsgrunnlaget antas å være større der enn på Brokelandsheia, mener rådmannen det i for

liten grad er lagt til grunn at et togstopp på Brokelandsheia vil dekke store deler av Aust-Agder. Dette må det i større grad tas hensyn til når stasjonsstrukturen fastlegges. Dette kommer bl.a. frem i en tilleggsanalyse for markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia, som Østre Agder på eget initiativ har bestilt og mottatt.

Rådmannen vil anbefale at kommunestyret i hovedsak vil gi sin tilslutning til anbefalingene i foreliggende KVVU for Grenlandsbanen, men med tilleggsopplysninger som kommer fram i rapport og analyse foretatt av Analyse og Strategi AS okt. 2016, for Østre Agder. Det anbefales at kommunestyret påpeker at de regionale virkninger i større grad må fange opp den betydning blant annet en stasjon på Brokelandsheia vil kunne få for et marked på rundt 100.000 innbyggere i 2035 i Østre Agder som inkluderer Arendalsregionen.

Det er også viktig å påpeke at det må skje en fremtidsrettet planlegging og gjennomføring av Grenlandsbanen med ferdigstilling innen 2030, med dobbeltspor på hele strekningen fra Oslo til Brokelandsheia.

Melding om vedtak sendes til:

Jernbaneverket

From: Ragnar Theis Holvik <Ragnar.Theis.Holvik@grimstad.kommune.no>
Sent: 28. oktober 2016 10:25
To: Postmottak Jernbaneverket
Cc: Kjetil Glimsdal; Tone Marie Nybø Solheim
Subject: Høringsuttalelse: konseptvalgutredningen (KVU) for Grenlandsbanen

Enstemmig vedtak i Grimstad kommuneplanutvalg, 27.oktober 2016:

Grimstad kommuneplanutvalg viser til konseptvalgutredningen (KVU) for Grenlandsbanen med mulige løsninger for sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

1. Jernbanetilbudet til innbyggere i Grimstad er i dag svært dårlig og innbyr ikke til at kommunens innbyggere kan velge tog som klimavennlig transportmiddel over hverken kortere eller lengre strekninger.
2. Kommuneplanutvalget støtter alternativ M1B (midtre trasè) med toghastighet på 250 km/t, og krever at sammenkobling av Grenlandsbanen og Sørlandsbanen får stopp på Brokelandsheia. Med en framtidig utbedret E18 øst for Arendal vil stopp på Brokelandsheia kunne bli et aktuelt transportalternativ for store deler av Aust-Agder, spesielt innbyggere i Risør, Tvedestrand, Arendal og Grimstad som vil østover retning Oslo. Det vil også ha stor samfunnsmessig betydning for befolknings- og næringsutvikling i østre deler av Aust-Agder, et område med stor grad av stillstand over mange ti-år og med klart behov for forbedret overordnet infrastruktur.
3. Kommuneplanutvalget ber om at arbeidet med en kystnær jernbane helt fram til Kristiansand, som kan gi et framtidsrettet transporttilbud for innbyggerne i alle sørlandsbyene, igangsettes straks.

Vennlig hilsen
Ragnar Theis Holvik
Spesialrådgiver
Rådmannen
Grimstad kommune
45886607



Kragero kommune

2.3 - Politisk sekretariat

Jernbaneverket

Postboks 4350
2308 HAMAR
postmottak@jbv.no

Deres ref.

Vår ref.

16/02666-5

Dato

05.10.2016

Melding om vedtak: Sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen - Høring

Formannskapet har behandlet saken i møte 04.10.2016 sak 97/16

Vedtak

Kragero kommune viser til Jernbaneverkets konseptvalgutredning for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen og vedtar følgende uttalelse:

1. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst i fht. sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029.
2. Kragero kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). Kommunen støtter Jernbaneverkets vurderinger med hensyn til at man velger Tangen som stoppested fremfor Brokelandsheia.
3. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029, som innebærer:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027. Herunder at avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.
 - at industrispor til Frier Vest utredes i det videre planarbeidet.
4. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklaring av stasjonsløsning i Skien.
5. Det er viktig at arbeidet med kommunedelplan for Grenlandsbanen igangsettes i 2018. Dette for å kunne sikre en juridisk bindende arealbruk som legger til rette for etablering av jernbanen, samt

Postadresse

Kragero kommune
Postboks 128
3791 KRAGERØ

Besøksadresse

Rådhusgata 5
3770 KRAGERØ

www.kragero.kommune.no

Telefon: 35 98 62 00

Telefaks: 35 98 34 60

Epost: post@kragero.kommune.no

Org.nr.: 963 946 902

skape det nødvendige juridiske grunnlaget for at nødvendige arealer ikke disponeres til formål som kan hindre eller unødig fordyre gjennomføringen av jernbaneprosjektet.

6. Kragerø kommune prioriterer togstopp på Tangen i samsvar med Jernbaneverkets anbefaling.
7. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark blir opprettholdt, og slik at en kan utnytte potensialet for økt godstransport.

Saken og de trykte vedleggene er elektronisk tilgjengelig på <http://www.kragero.kommune.no/moeter-og-saksdokumenter>

Med hilsen

Jorunn Tisjø
Konsulent
35986231

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi: Grenlandssamarbeidet

ArkivsakID.: 16/6196

Arkivkode: FA - N21, TI - &13



| Saksnummer | Utvalg/komite | Møtedato |
|------------|---------------|------------|
| 144/16 | Formannskapet | 12.10.2016 |

HØRING - KVV GRENLANDSBANEN. POLITISK TILBAKEMELDING.

RÅDMANNENS FORSLAG TIL VEDTAK:

Larvik kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om at videre planlegging av Grenlandsbanen skal ta utgangspunkt i Fylkesplankonseptet, dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn by. Også kalt Midtre alternativ, korridor M.

SAKSBEHANDLER: Arealplanlegger Anne Therese Anvik

12.10.2016 Formannskapet

Møtebehandling:

Rådmannens forslag ble støttet enstemmig.

FSK- 144/16 Vedtak:

Larvik kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om at videre planlegging av Grenlandsbanen skal ta utgangspunkt i Fylkesplankonseptet, dobbeltspor, med stopp i Porsgrunn by. Også kalt Midtre alternativ, korridor M.

SAMMENDRAG:

Jernbaneverket har utredet alternativer for Grenlandsbanen, som er en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Det er foreslått tre alternative traseer, disse er vist på kartillustrasjon under **FAKTISKE OPPLYSNINGER**.

Alle dokumentene som følger med konsekvensutredningen finnes her:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/kvugrenlandsbanen/grenlandsbanen-tar-deg-raskere-mellom-oslo-og-kristiansand/>

Rådmannen støtter Jernbaneverkets anbefaling om at det midtre alternativet løftes inn i Nasjonal Transportplan. Dette alternativet ser ut til å kombinere både et høyhastighetstog

mellom Oslo og Kristiansand og gi et godt regionalt tilbud for Vestfold og Grenland.

HANDLINGSROM:

Jernbaneverket ber om merknader til Konseptvalgutredningen for Grenlandsbanen. Kommunestyret står fritt i sin tilbakemelding, men Rådmannens forslag er knyttet til hva som kan ha betydning for Larvik kommune.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Ideen om å koble Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er gammel. De første utkastene ble lansert allerede på 1920- og 1930-tallet, og i 2001 godkjente Miljøverndepartementet en fylkesdelplan hvor valg av korridor og mulige stasjoner var avklart. Prosjektet har aldri fått bevilget penger gjennom Nasjonal Transportplan.

Dokumentene knyttet til Konseptvalgutredningen finnes her:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utredninger/Jernbaneverkets-Utredninger/kvugrenlandsbanen/grenlandsbanen-tar-deg-raskere-mellom-oslo-og-kristiansand/>

I 2014 vedtok Samferdselskomiteen på Stortinget å be Jernbaneverket om å lage en konseptvalgutredning (KVU) for mulig sammenkobling mellom Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Denne utredningen er nå på høring. KVU'en kvalitetssikres eksternt (KS1), slik at den kan behandles i regjeringen og således komme med i Nasjonal Transportplan.

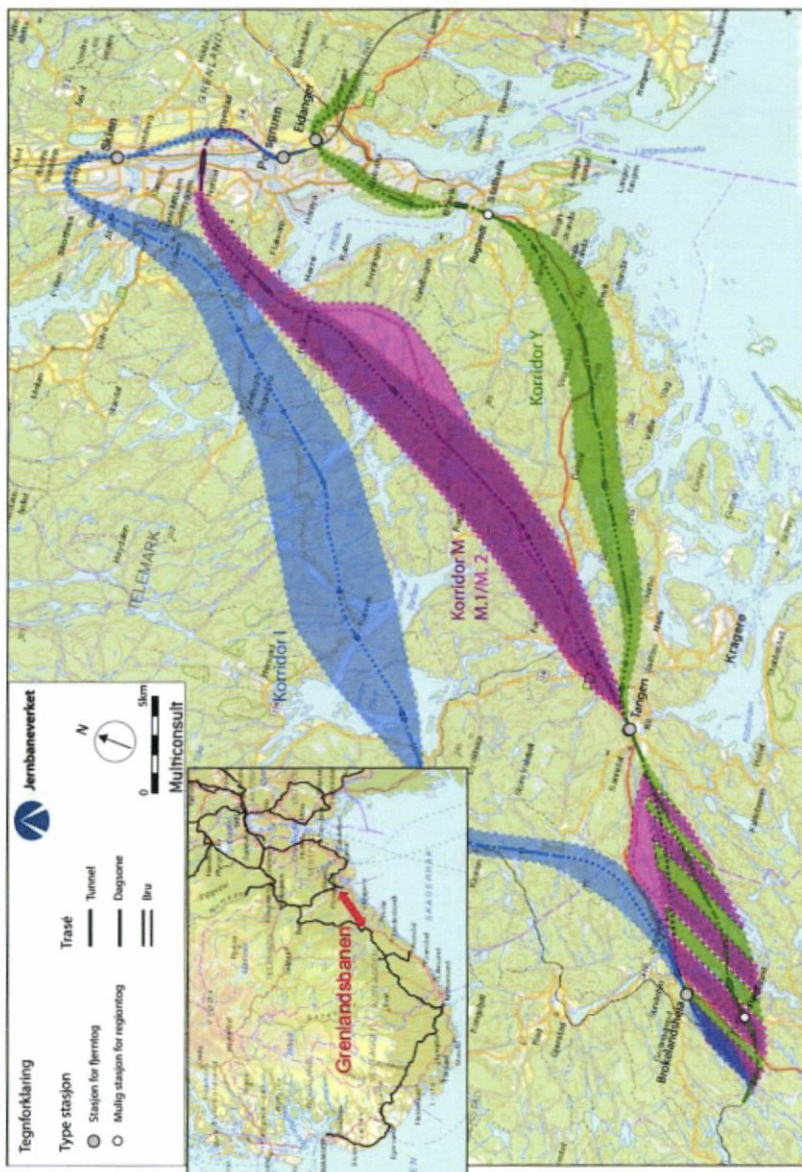
Det er 6 konsepter som er analysert:

- Buss/vegkonseptet
- Hastighetskonseptet
- Fylkesplankonseptet – variant B, med stopp på Brokelandsheia
- Fylkesplankonseptet – variant T, med stopp på Tangen
- Billigkonseptet
- By- og regionalutviklingskonseptet

En oppsummering av analysene finnes i figuren under.

| | Kort beskrivelse | Pris (mrd) | Stopp Fjerntog | Reisetid Oslo-Kr. sand | Netto nåverdi (mill)/NNB | Netto ringvirkninger (mill) | Mål-opptåelse |
|---|--|--|--------------------------------------|-------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------|
| 0+ referanse | Dette er slik utviklingen vil være UTEN bygging av Grenlandsbanen | Forutsetter Fullt utbygd IC, mens togtrafikken mellom Oslo- Kristiansand skjer på nåværende Sørlandsbane. E18 bygges ut til firefelts veg på følgende parseller: E18 Bommestad – Sky, E18 Rugtvedt – Dørdal, E18 Tvedestrand – Arendal. Ekspressbuss/busstilbudet og flytilbudet forutsettes å levere det tilbudet markedet etterspør. | | | | | |
| Buss/veg-konseptet | Man bygger ikke Grenlandsbanen, men lar fullt utbygd E18 (4 felt) ta transport-behovet | 25,8 | Ikke relevant | Bil: 3:10 Buss: 4:50 | -12725/ -0,7 | 300 mnok | 1,76 |
| Hastighets-konseptet (Y - ytre) | Konseptet prioriterer kortest mulig reisetid mellom Oslo og Sørlandet | 24,4 | Eidanger, Tangen | 3:19 | -2069/ -0,2 | ~2,4 mrd | 2,56 |
| Fylkesplan-konseptet (M1B) | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkedelplaner av 2001, stopp på Brokelandsheia | 25,6 | Porsgrunn, Brokelandsheia | 3:21 | -4985/ -0,5 | ~2,4 mrd | 2,71 |
| Fylkesplan-konseptet (M1T) | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkedelplaner av 2001, stopp på Tangen | 25,6 | Porsgrunn, Tangen | 3:21 | -3821/ -0,4 | ~2,4 mrd | 2,71 |
| Billig-konseptet (M2) | Konseptet er et billig enkeltspors-konsept med lavere hastighetsprofil | 17,2 | Porsgrunn, Tangen el. Brokelandsheia | 3:26 | 1107/ 0,2 | ~2,4 mrd | 2,13 |
| By og region-utviklings-konseptet (I - indre) | Konseptet søker å nå større markeder i Grenlandsområdet med stopp både i Porsgrunn og i Skien | 31,3 | Porsgrunn, Skien | 3:30 | -11668/ -0,8 | ~2,4 mrd | 2,47 |

Konseptene for sammenbinding av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen er utredet i tre alternative traseer – Indre, Ytre og Midtre alternativ. Den Indre traseen har stasjon i Skien og Brokelandsheia, den Midtre traseen har stasjon i Porsgrunn og på Tangen eller Brokelandsheia og den Ytre traseen har stasjon på Eidanger, Stathelle (mulig stasjon for regiontog) og Tangen. Se også kartillustrasjon under.



Jernbaneverket helhetsvurdering anbefaler at videre planlegging vil være Fylkesplankonseptet, med stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært Tangen. Dette tilsvarer korridor M (midtre) på kartskissen.

Begge illustrasjonene er hentet fra

http://www.jernbaneverket.no/contentassets/758494b752844d95b1fd67569388b74d/kvu_grl_b_kortversjon.pdf

Det er fylkesplankonseptene som kommer best ut i tabellen som viser oversikten over konseptene. Vurderingene som er tatt har sett på pris, reisetid og ringvirkninger. I tillegg er det gitt en poengsum for måloppnåelse. Fylkesplankonseptene er helt like, men Jernbaneverket anbefaler likevel at det legges til rette for en stasjon på Tangen, og ikke Brokelandsheia. Dette begrunnes med tall fra markedsanalysene.

ØKONOMISKE KONSEKVENSER:

Vurderes ikke.

KONSEKVENSER FOR BEFOLKNINGSVEKST, VERDISKAPING OG ØKT KOMPETANSE

Utvikling av Grenlandsbanen må sees i sammenheng med utviklingen av Vestfoldbanen. Utredningen sier at det ikke er aktuelt å bygge ut Grenlandsbanen før Vestfoldbanen er ferdig realisert mot Skien. Konseptvalgutredningen tar for seg betydningen av en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen i et regionalt befolknings- og næringsperspektiv. For Larvik kommune vil det være viktig å få et godt togtilbud til Grenland, som vil bedre stedets attraktivitet både som boligområde og som regionalt arbeidsmarked.

MILJØFAKTORER:

Prosjektets samfunns mål er:

«Innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.»

KONSEKVENSER FOR BARN OG UNGE:

Vurderes ikke.

ALTERNATIVE LØSNINGER:

Vurderes ikke.

VURDERINGER OG KONSEKVENSER:

Gjennomføring av dobbeltspor på IC-strekningen Tønsberg-Skien åpner for muligheten til å knytte sammen Vestfoldbanen med Sørlandsbanen. For Larvik vil det gi muligheter til å utvide det regionale bo- og arbeidsmarkedet ytterligere. Med den nye Sørlandsbanen kan det bli en reisetid mellom Larvik og Kristiansand på snau to timer. Det tilsvarer dagens pendletid mellom Larvik og Oslo.

Tilbudskonseptet for IC-ytre triangel er to tog i timen mellom Skien og Sandefjord i 2050. Dersom dette skal økes, vil det være viktig for Larvik at attraktiviteten i Grenland øker. Rådmannen vurderer det slik at et stopp på Grenlandsbanen i Porsgrunn er den beste løsningen for Larvik kommune, og ønsker å støtte Jernbaneverkets forslag om å utrede det midtre alternativet.

KONSEKVENSER FOR DEN NYE KOMMUNEN:

Ingen særskilte konsekvenser.

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

21.10.2016

Vår ref:
2016002872/5

Arkivkode:
K2 - N21

Deres ref:

Saksbehandler:
Kari Johansen/35946205
kajo@nome.kommune.no

KVU Grenlandsbanen - Nome kommunes høringsuttalelse

Melding om vedtak i sak: KVU Grenlandsbanen

Kommunestyret - 087/16:

Det er fattet følgende vedtak i saken:

1. Nome kommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (MIT).
2. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer: at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, senest 2027, herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon. at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet. at industrispor til Frier Vest må utredes i det videre planarbeidet.
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport.

Med hilsen

Kari Johansen
Sekretær

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur



KVU Grenlandsbanen - Nome kommunes høringsuttalelse

Arkivsaknr: **16/2872**

**Nome
kommune**

Jnr.:

2016012473

Arkiv

K2 - N21

Saksbehandler

Bjørn G. Andersen

| Forvaltningsorgan | Dato | Sak nr |
|-------------------|------------|--------|
| Formannskapet | 06.10.2016 | 063/16 |
| Kommunestyret | 20.10.2016 | 087/16 |

Innstilling fra rådmannen:

1. Nome kommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T).
2. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer:

at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027, herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.

at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.

at industrispor til Frier Vest må utredes i det videre planarbeidet.

3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark opprettholdes minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde sammen Sørlandsbanen og Grenlandsbanen og for en ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av hensyn til økning både i person- og godstransport på bane er det derfor også viktig for Telemark at eksisterende Sørlandsbane fra Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard.

(Kommunestyret gjør endelig vedtak).

Formannskapet 06.10.2016:

Behandling:

Punkt 1-4: enstemmig vedtatt

Forslag til nytt punkt 5.

Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport.

Nytt punkt 5 ble enstemmig vedtatt.

FS- 063/16 Vedtak:

1. Nome kommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T).
2. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer: at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027, herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon. at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet. at industrispor til Frier Vest må utredes i det videre planarbeidet.
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport.

Kommunestyret 20.10.2016:

Behandling:

Vedtatt i formannskapet

1. Nome kommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T).
2. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer: at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027, herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon. at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet. at industrispor til Frier Vest må utredes i det videre planarbeidet.
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang

- kommunedelplan for IC til Skien, for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
 5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport.

Enstemmig vedtatt.

KS- 087/16 Vedtak:

1. Nome kommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T).
2. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer: at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027, herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon. at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet. at industrispor til Frier Vest må utredes i det videre planarbeidet.
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utviklast slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre delar av Telemark blir oppretthalde minst på dagens nivå, og slik at ein kan utnytte potensialet for auka godstransport.

Kopi av saksutredning med vedtak sendes:

Jernbaneverket Postboks 4350 2308 HAMAR

Vedlegg:

| | | |
|------------|--|--------|
| 27.09.2016 | TFK Høyringsfråsegn - KVU for Grenlandsbanen | 226863 |
| 27.09.2016 | TFK Saksfremlegg. Høyringsfråsegn - KVU for | 226862 |

Grenlandsbanen

Faktiske opplysninger

Det har av kapasitetsmessige grunner ikke vært mulig å foreta en grundig gjennomgang av Jernbaneverkets dokumenter i denne saken.

Rådmannens innstillingen til vedtak bygger på Fylkesutvalgets vedtak i sak 31/16 «Høyringsfråsegn - KVVU for Grenlandsbanen» og den saksforberedelsen som er gitt for Hovedutvalg for samferdsel. Protokoll og saksforberedelse er vedlagt denne saken.

For øvrig kan opplyses at KVVU for Grenlandsbanen har vært igjennom en svært grundig planprosess, med høringer og deltakelse fra Midt-Telemark forut for Jernbaneverkets fremlegg.

Saken skal behandles i Fylkesutvalget 05.10.2016 og i Fylkestinget 19.10.2016.

Vurdering

Etter rådmannens syn er Hovedutvalgets vedtak også godt dekkende for Nome kommunes interesser i saken.

Oppsummering – konklusjon

Saken legges frem for behandling i kommunestyrets møte den 20.10.2016

Ulefoss, 29.09.2016
Rådmannen

From: Margit Johanne Frømyr <margit-johanne.fromyr@notodden.kommune.no>
Sent: 28. oktober 2016 10:27
To: Postmottak Jernbaneverket
Cc: Svein Aannestad
Subject: Høring KVVU Grenlandsbanen, sak 201500759 - høringsuttalelse fra Notodden kommune

**Saken ble behandlet i Notodden kommunestyre i møte 6.10.2016, sak nr 79.
Følgende høringsuttalelse ble enstemmig vedtatt:**

1. Notodden kommunestyre støtter Jernbaneverket sin anbefaling om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (MIT) slik det er omtalt i KVVU Grenlandsbanen.
2. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging og må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
3. Bratsbergbanen må rustes opp og moderniseres for å utgjøre det viktige bindeleddet i ringstrukturen Kongsberg – Notodden – Skien.
4. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontog tilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark opprettholdes minst på dagens nivå.
5. Bratsbergbanen er viktig også for å binde sammen Sørlandsbanen og Grenlandsbanen for en ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg.
6. Av hensyn til økning både i person- og godstransport på bane er det derfor også viktig for Notodden kommune og Øst Telemark at eksisterende Sørlandsbane fra Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard.
7. Tinnosbanen vil også når det gjelder turist- og næringstransport (tømmer med mer) utgjøre en viktig del av både den aktuelle ringstrukturen samt med forbindelse til videre jernbanenett og sjøtransport. Det er derfor viktig at Tinnosbanen raskest mulig settes i stand for å kunne utfylle denne funksjonen.

Med vennlig hilsen
Margit J Frømyr
Politisk sekretariat
mobil: 970 53 334
mail: margit-johanne.fromyr@notodden.kommune.no





Porsgrunn kommune
Serviceavdelingen

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref.

Vår ref.
16/10257-4

Dato
19.10.2016

Høringsuttalelse KVV Grenlandsbanen – uttalelse fra Porsgrunn kommune

Bystyret har behandlet saken i møte 06.10.2016 sak 79/16

Følgene vedtak ble fattet:

Formannskapetets vedtak/innstilling

1. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht. sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
2. Porsgrunn kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). Porsgrunn kommune støtter Jernbaneverkets vurderinger med hensyn til at man velger Tangen som stoppested fremfor Brokelandsheia.
3. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029, som innebærer:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse samtidig med IC til Skien, senest 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.
 - at industrispor til Frier Vest utredes i det videre planarbeidet.
4. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklaring av stasjonsløsning i Skien.
5. Porsgrunn kommune vil tilrettelegge for effektive plan- og beslutningsprosesser for rask gjennomføring av Intercity og Grenlandsbanen gjennom Porsgrunn.

Postadresse
Porsgrunn kommune
Postboks 128
3901 Porsgrunn

Besøksadresse
Storgata 153
3915 PORSGRUNN

Telefon: +47 35 54 70 00

Bankgiro:
Org.nr.:

www.porsgrunn.kommune.no Epost: postmottak@porsgrunn.kommune.no

Med hilsen

Merete Halvorsen
Konsulent
35547101

Brevet er godkjent elektronisk.

SAMLET SAKSFRAMSTILLING

Arkivsak: 16/2660

SAMLET SAKSFRAMSTILLING - HØRING - KONSEPTVALGUTREDNING FOR VURDERING AV SAMMENKOBLING AV VESTFOLDBANEN OG SØRLANDSBANEN

Saksbehandler: David Bakke Haugen

Arkiv: 611

Saksnr.: Utvalg

Møtedato

143/16 Formannskapet

18.10.2016

Rådmannens innstilling:

Rådmannen anbefaler at formannskapet fatter følgende vedtak:

Sandefjord kommune slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om videre planlegging av Grenlandsbanen, samt at videre planlegging foretas med utgangspunkt i KVVU-rapportens midtre korridoralternativ, med stopp i Porsgrunn.

Møtebehandling:

Formannskapet behandlet saken i møte den 18.10.2016:

Rådmannens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Formannskapets vedtak:

Sandefjord kommune slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om videre planlegging av Grenlandsbanen, samt at videre planlegging foretas med utgangspunkt i KVVU-rapportens midtre korridoralternativ, med stopp i Porsgrunn.

SAKSUTREDNING:

Bakgrunn

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Jernbaneverket (heretter JBV) gjennomført en konseptvalgutredning (heretter KVVU) for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. En funksjonell sammenkobling av nevnte baner eksisterer ikke i dag. For reisende mellom Vestfold og Sørlandet betyr det at man må gå på toget i Kongsberg eller Drammen, eller benytte Brattsbergbanen mellom Skien og Nordagutu. Mer overordnet kan man også si at dagens Sørlandsbane er lite konkurransedyktig mot fly, buss og bil på reiser mellom Oslo og Sørlandet/Sørvestlandet.

Sandefjord kommune v/arealplanavdelingen i Teknisk etat har deltatt i en ressursgruppe tilknyttet KVVU-arbeidet.

Konseptvalgutredning (KVVU)

En konseptvalgutredning er første trinn i en eventuell fremtidig utbygging. Hensikten bak KVVUen er å vurdere om en eventuell fremtidig Grenlandsbane kan gi flere togreiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet, samtidig som transporttilbudet blir miljøvennlig, raskt og effektivt.

Grenlandsbanens nytte er avhengig av at dobbeltsporutbyggingen gjennom Vestfold ferdigstilles. Det betyr at en eventuell realisering av prosjektet tidligst kan være aktuelt etter 2030.

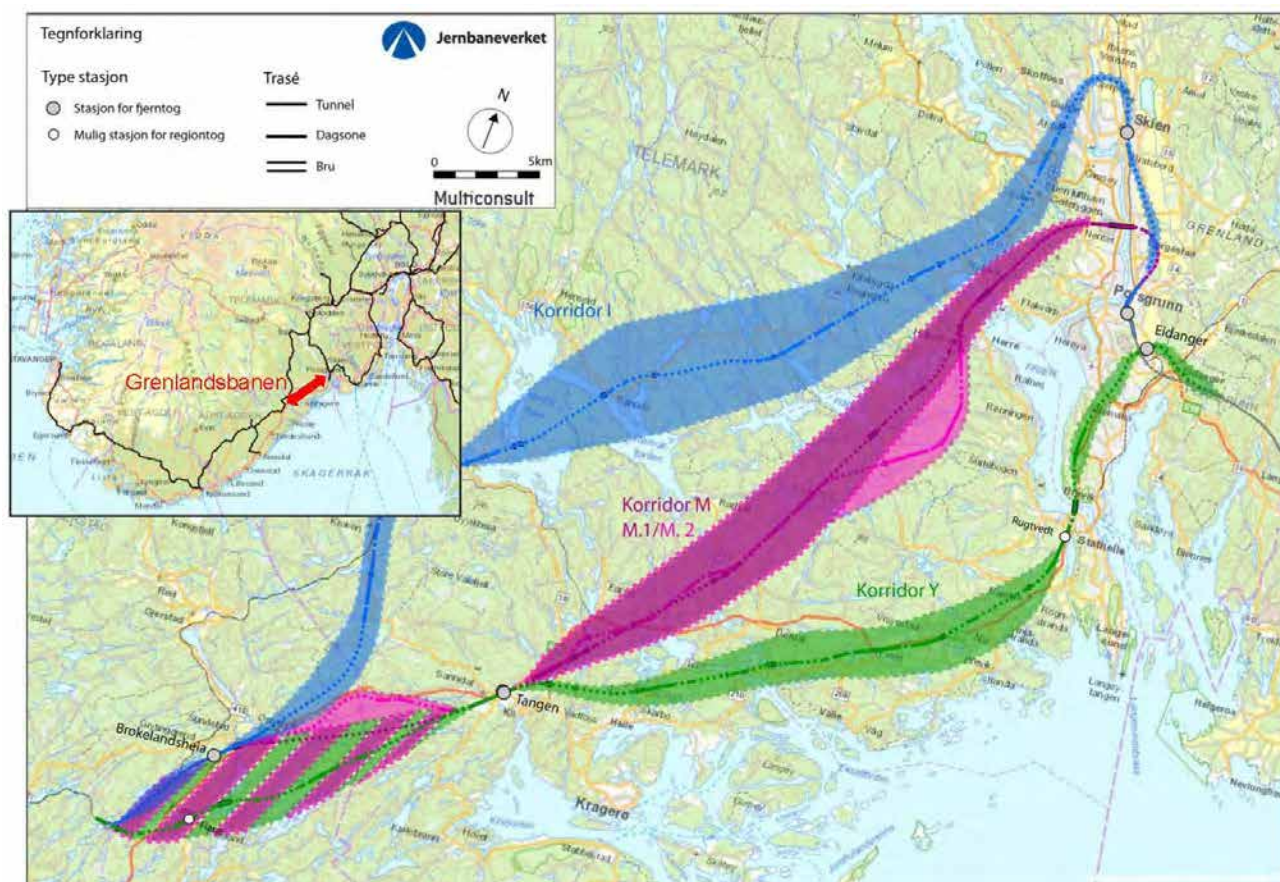
KVVU-rapporten, med tilhørende delrapporter og vedleggsrapporter er nå på høring til aktuelle kommuner, myndigheter, organisasjoner, transport- og næringsaktører med flere. Høringsfristen er 31. oktober.

KVVU-rapporten

Følgende seks konsepter er analysert og vurdert opp mot nullalternativet, jf. vedlegg 1:

- Buss/veikonseptet
- Høyhastighetskonseptet (Y2)
- Fylkesplankonsept B, med stopp på Brokelandsheia i Gjerstad kommune (M1B)
- Fylkesplankonsept T, med stopp på Tangen i Kragerø kommune (M1T)
- Billigkonseptet (M2)
- By- og regionalutviklingskonseptet (I)

De seks konseptene er utredet i ulike korridoralternativ, slik det er vist på figuren på neste side. Buss/veikonseptet er et rent veikonsept. Høyhastighetskonseptet er utredet i ytre korridor (Y) med mulighet for stasjon på Eidanger (før Porsgrunn), Stathelle og Tangen. By- og regionalutviklingskonseptet er utredet i indre korridor (I), med mulighet for stasjon i Porsgrunn, Skien og på Brokelandsheia. Fylkesplankonseptene og billigkonseptet er utredet i midtre korridor (M), med mulighet for stasjon i Porsgrunn, samt på enten Tangen eller Brokelandsheia.



Det er definert flere effektmål for utbyggingen og måloppnåelse er vurdert for de ulike konseptene. KVU-rapporten viser at fylkesplankonseptet (korridor M), med stopp på Tangen eller Brokelandsheia, gir høyest måloppnåelse i forhold til de definerte effektmålene.

Ringvirkninger og produktivitetsgevinster er beregnet og de fleste konsepter gir god mernytte for Vestfoldbyene og Porsgrunn. Det er gjennomført en markedsanalyse som viser at Grenlandsbanen vil bidra til regionsforstørring og knytte Agder nærmere Grenland og Vestfold. Videre viser markedsanalysen at utbyggingen vil gi toget bedret konkurransekraft for reisende mellom Kristiansand, Grenland, Vestfoldbyene og Oslo. Toget tar markedsandeler fra både buss, fly og bil og øker sitt passasjergrunnlag vesentlig. På strekningen Oslo – Kristiansand vil utbyggingen gi en vesentlig reduksjon i antallet flyreiser.

KVU-rapporten konkluderer med at en utbygging av Grenlandsbanen vil gi betydelig positiv samfunnsnytte, selv med konservative anslag.

JBV anbefaler at fylkesplankonseptet, med dobbeltspor og stopp i Porsgrunn og ett stopp til (fortrinnsvis Tangen), skal legges til grunn for den videre planleggingen. Det anbefalte konseptet tilsvarer midtre korridor på figuren. En eventuell fremtidig Grenlandsbane legges da utenom Skien, som fortsatt vil være endestasjon på en modernisert Vestfoldbane.

JBV foreslår en videre optimalisering i neste planfase. Et foreløpig anslag beregner kostnadene til ca. 22 mrd. kr for et optimalisert konsept M1.

Rådmannens vurdering

En fremtidig Grenlandsbane vil forventelig øke nytten av dobbeltsporutbyggingen av InterCity-strekningen Tønsberg – Larvik ved å muliggjøre et fremtidsrettet høyhastighets fjerntogtilbud mellom landsdeler/større byer.

For Sandefjord kommune vil en eventuell realisering av Grenlandsbanen kunne bidra til regionforstørring og redusert reisetid med tog til Kristiansand. Av markedsanalysen fremgår det av reisetiden Torp – Kristiansand kan bli ned mot 2 timer og 10 minutter i det anbefalte fylkesplankonseptet.

Vestfold fylkeskommunes hovedutvalg for samferdsel og areal behandler saken den 25. oktober. Formannskapet i Larvik behandler saken 12. oktober. Rådmannen er per dags dato ikke kjent med den endelige ordlyden i innstillingene fra fylkesrådmannen og rådmannen i Larvik.

Rådmannen anbefaler at kommunen slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om videre planlegging av Grenlandsbanen, samt at videre planlegging foretas med utgangspunkt i midtre korridoralternativ, med stopp i Porsgrunn.

Dokumenter i saken:

1. Rapport KVVU Grenlandsbanen (kortversjon)
2. Høringsbrev fra Jernbaneverket, datert 05.07.16

Utrykte vedlegg:

- Rapport KVVU Grenlandsbanen (fullversjon)
- Delrapporter og vedleggsrapporter



Jernbaneverket

Postboks 4350
2308 HAMAR

Deres ref:

Vår ref:
16/217-12

Saksbehandler:

Hans Erik Utne, 35957011
hans.erik.utne@sauherad.kommune.no

Arkivkode:

FA - N21

Dato:

13.11.2016

Høringsuttale til KVU Grenlandsbanen

Sauherad kommune har i kommunestyremøte 27.10.2016 sak 102/16 gjort følgende vedtak som er kommunens høringsuttale:

1. Sauherad kommune støtter Jernbaneverkets tilråding om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T).
2. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. mld. om NTP 2018-2029, som innebærer: at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, senest 2027, herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon. at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet. at industrispør til Frier Vest må utredes i det videre planarbeidet.
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien, for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien
4. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark opprettholdes minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde sammen Sørlandsbanen og Grenlandsbanen og for en ringstruktur Vestfold – Skien – Kongsberg. Av hensyn til økning både i person- og godstransport på bane er det derfor også viktig for Telemark at eksisterende Sørlandsbane fra Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard.



Med hilsen

Hans Erik Utne
rådmann

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og er derfor uten signatur.

Saksprotokoll

KVU Grenlandsbanen - høringsuttalelse

Arkivsak-dok. 16/09439
Saksbehandler Olav Backe-Hansen

| Behandlet av | Møtedato | Saknr |
|---|------------|--------|
| 1 Hovedutvalg for klima, miljø, næring og friluftsliv | 21.09.2016 | 29/16 |
| 2 Bystyret | 06.10.2016 | 178/16 |

Rådmannens innstilling

1. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht. sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
2. Skien kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). Kommunen støtter Jernbaneverkets vurderinger med hensyn til at man velger Tangen som stoppested fremfor Brokelandsheia.
3. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029, som innebærer:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, senest 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.
 - at industrispor til Frier Vest utredes i det videre planarbeidet.
4. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklaring av stasjonsløsning i Skien.

Bystyret har behandlet saken i møte 06.10.2016 sak 178/16

Møtebehandling

Forslag fra Sv v/Bakke:

Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark blir opprettholdt, og slik at en kan utnytte potensialet for økt godstrafikk.

V v/Tønnessen tok opp forslag til nytt pkt. 2 fra behandlingen i HOKMNF:

Bystyret mener at det er Korridor I (indre alternativet) som må velges for trasé for Grenlandsbanen.

Å ha en fremtidig bane utenom den største befolkningskonsentrasjonen på hele strekningen, synes ikke å være fremtidsrettet.

Samtidig er det kun traseen som er valgt gjennom Bamble i Korridor M (midtre alternativ) som er aktuell for videre fremføring av trasé for Korridor I gjennom Bamble.

Vi vil uttrykke overraskelse over at den indre traseen i rapporten går ufunksjonelt langt inn i landet. Trasévalg for Korridor I har vært påpekt tidlig i utredningsfasen.

Ap v/Martinsen tok opp forslaget fra behandlingen i HOKMNF:

Bystyret tar Jernbaneverkets utredning til orientering, men ønsker å forsterke behovet for en rask løsning av en mer effektiv transportløsning gjennom opprusting av intercitytriangelet med Skien som en viktig destinasjon

Punkt 4 flyttes til punkt 3

Punkt blir pkt 4 med flg endring; Prosjektet endres til prosjektene

Votering

Forslaget fra Tønnessen ble nedstemt mot 3 stemmer (V og Kise, uavhengig)

Rådmannens innstilling ble nedstemt mot 6 stemmer (MDG og Krf)

Hovedutvalgets innstilling ble deretter enstemmig vedtatt.

Forslaget fra Bakke ble nedstemt med 30 mot 25 stemmer. (mindretallet utgjorde Sv, V, Rødt, Sp, Høyre, Byp, Kise, uavhengig og Johansen, Frp)

Bystyrets vedtak

1. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht. sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
2. Bystyret tar Jernbaneverkets utredning til orientering, men ønsker å forsterke behovet for en rask løsning av en mer effektiv transportløsning gjennom opprusting av intercitytriangelet med Skien som en viktig destinasjon.
3. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklaring av stasjonsløsning i Skien

4. Prosjektene må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029, som innebærer:
- at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, senest 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.
 - at industrispor til Frier Vest utredes i det videre planarbeidet.

Mindretallets høringsforslag

Fra Venstre:

Bystyret mener at det er Korridor I (indre alternativet) som må velges for trasé for Grenlandsbanen.

Å ha en fremtidig bane utenom den største befolkningskonsentrasjonen på hele strekningen, synes ikke å være fremtidsrettet.

Samtidig er det kun traseen som er valgt gjennom Bamble i Korridor M (midtre alternativ) som er aktuell for videre fremføring av trasé for Korridor I gjennom Bamble.

Vi vil uttrykke overraskelse over at den indre traseen i rapporten går ufunksjonelt langt inn i landet. Trasévalg for Korridor I har vært påpekt tidlig i utredningsfasen.

Fra Sosialistisk Venstreparti:

Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark blir opprettholdt, og slik at en kan utnytte potensialet for økt godstrafikk



Arkivsak-dok. 16/09439-2
Saksbehandler Olav Backe-Hansen

Saksgang Møtedato
Hovedutvalg for klima, miljø, næring og friluftsliv
Bystyret

KVU Grenlandsbanen - høringsuttalelse

Rådmannens innstilling

1. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht. sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
2. Skien kommune støtter Jernbaneverkets anbefaling om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). Kommunen støtter Jernbaneverkets vurderinger med hensyn til at man velger Tangen som stoppested fremfor Brokelandsheia.
3. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029, som innebærer:
 - at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, senest 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - at konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.
 - at industrispor til Frier Vest utredes i det videre planarbeidet.
4. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklaring av stasjonsløsning i Skien.

Saksframlegg

Bakgrunn for saken

Mandag 4. juli 2016 ble «KVU Grenlandsbanen – Vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen» overlevert samferdselsminister Ketil Solvik Olsen under et pressemøte i Porsgrunn. Dagen etter sendte Jernbaneverket den på høring på vegne av Samferdselsdepartementet, med høringsfrist 31.10.2016.

Konseptvalgutredningen danner grunnlag for å vurdere hvordan Grenlandsbanen skal prioriteres ved rullering av Nasjonal Transportplan (NTP).

Prosess

Utredningen har fulgt metodeopplegget for konseptvalgutredninger (KVU). Jernbaneverket har vært ansvarlig for utredningen, og har gjennomført oppstart-/innspill-konferanse samt en rekke møter på politisk og administrativt/faglig nivå blant en rekke aktører underveis i prosessen.

Lokalt/regionalt samarbeid om høringen

Det er gjennomført en administrativ prosess for å få en bred forankring av denne saken i Grenland og Telemark. Målet var å legge til rette for en bredest mulig enighet om høringsuttalelsen. Saken ble drøftet i Rådmannskollegiet i Grenland den 8. august. Innspill fra rådmennene ble tatt med inn i en administrativ arbeidsgruppe nedsatt av Telemarks fylkeskommune. Representanter i arbeidsgruppen var fra administrasjonen i de fire regionrådene i fylket, Skien kommune, Porsgrunn kommune og fylkeskommunen. Gruppen kom frem til et omforent forslag. Det administrative forslaget ble drøftet av NHO Telemarks transportvalg og endelig av Ordførerkollegiet i Grenland i sitt møte den 19. august. Det ble her gjort enkelte mindre justeringer.

Det legges opp til at saken blir behandlet i Grenlandsrådet 23. september. Resultatet av denne behandlingen blir lagt fram for bystyret når den foreligger.

Fylkesrådmann legger frem en innstilling til Fylkesutvalget lik forslaget i denne saken men med tillegg av et punkt 5 som omtaler viktigheten av å videreutvikle Sørlandsbanen og Bratsbergsbanen for å sikre person- og godstransport på bane til Øvre og Midtre deler av Telemark.

Prosjektets samfunns mål

Følgende samfunns mål gjelder for prosjektet:

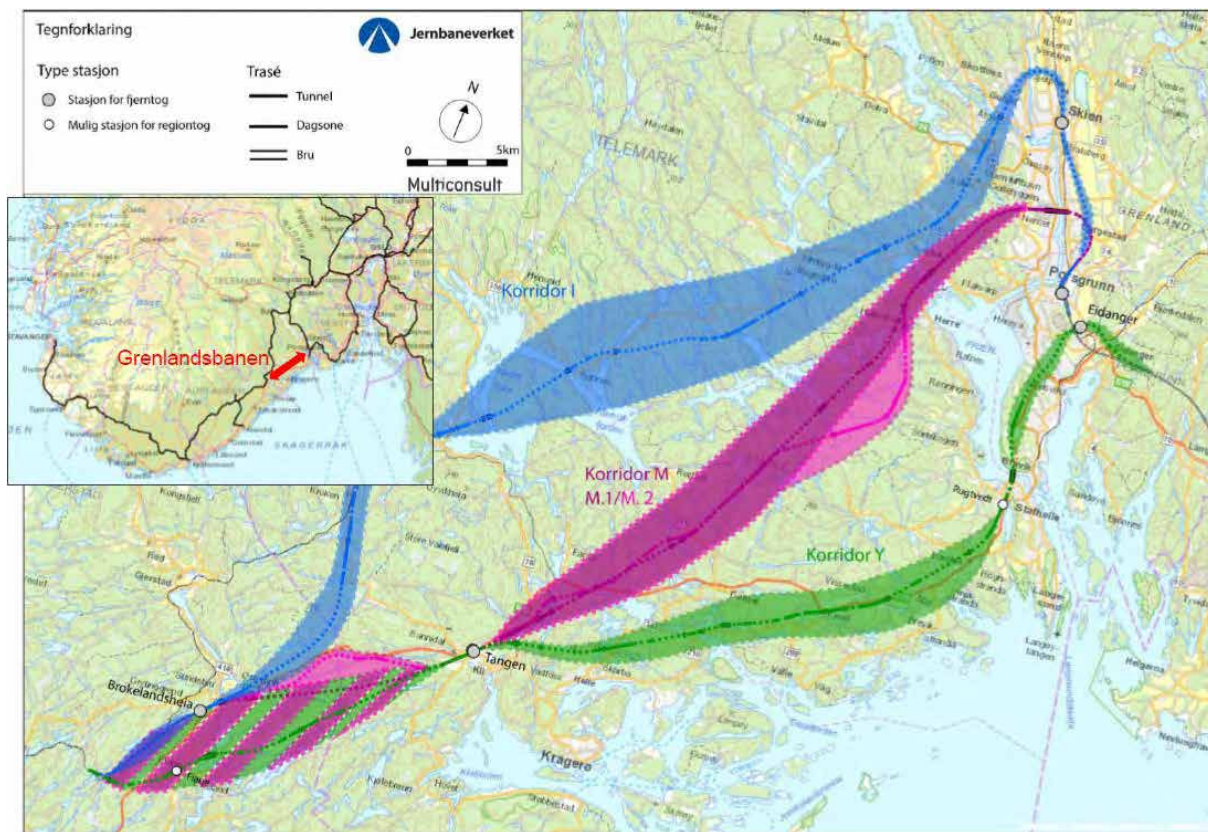
«Innen 2035 skal flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet kunne gjennomføres med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbud. Transporttilbudet skal gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.»

Effektmål

| | |
|---------------------|--|
| Miljø: | <i>En transport som kan håndtere store volumer og som begrenser miljøskadelige virkinger av transport.</i> |
| Regional utvikling: | <i>Utvikle og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene mellom Buskerud/Vestfold, og Agderbyene mot hovedstaden.</i> |
| Avstandskostnader: | <i>En transport som er robust, tilgjengelig og pålitelig for reisende og gods med konkurransedyktig reisetid</i> |

Ulike konsepter som er analysert

- **Buss/vegkonseptet** – utbygd E18 4 felt til Kristiansand (25,8 mrd)
- **Hastighetskonseptet** (Y/Y2 – ytre) – kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, uten stopp i Porsgrunn
- **Fylkesplankonseptet (M1B)** – variant B: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Brokelandsheia og i Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Fylkesplankonseptet (M1T)** – variant T: kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor, stopp på Brokelandsheia og i Porsgrunn (25,6 mrd)
- **Billigkonseptet (M2)** – kapasitetssvakt, 160 km/t enkeltspor, stopp i Porsgrunn (17,2 mrd)
- **By- og regionutviklingskonseptet (I)** – kapasitetssterkt, 250 km/t dobbeltspor (31,2 mrd)



Jernbaneverkets anbefaling

Det er gjort analyser av prosjektet om bl.a. pris, stoppmønster, trafikanntytte, reisetid, netto nåverdi, netto ringvirkninger og måloppnåelse. Etter en samlet vurdering anbefaler Jernbaneverket at konsept M1; midtre konsept/fylkesplankonseptet, med stopp i Porsgrunn og ett stopp til, primært på Tangen, legges til grunn for videre planlegging. Det anbefales at konseptet utvikles videre i neste planfase for å optimalisere forholdet mellom hastighetsprofil og kostnader for å få best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Et enkelt overslag med sammenligning av enkeltsporkonseptet M2 (billigkonseptet, 160 km/t) og dobbeltsporkonseptet M1 viser følgende mulighet for optimalisering. Måloppnåelsen for effektmålene (miljø, regional utvikling, avstandskostnader) opprettholdes selv om man optimaliserer konseptet:

| | | Kostnad | Stopp | Reisetid | Netto nåverdi mnok | Netto ringvirkninger | Måloppnåelse effekt mål |
|--|---|-----------|--------------------------------------|---------------|--------------------------|-------------------------|----------------------------|
| Fylkesplan- konseptet (M1T) | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkesdelplaner av 2001, stopp på Tangen | 25,6 mrd | Porsgrunn, Tangen | 3:21 | -3821 | ~2,4 mrd | 2,77 |
| Billig- konseptet (M2) | Konseptet er et billig enkeltsporskonsept med lavere hastighetsprofil | 17,2 mrd | Porsgrunn, Tangen el. Brokelandsheia | 3:26 | 1107 | ~2,4 mrd | 2,13 |
| Mulig optimalisert konsept M1 | Konseptet er en videreføring av tidligere konsept, vedtatt i Fylkesdelplaner av 2001, stopp på Tangen | Ca 22 mrd | Porsgrunn, Tangen | 3:21- 3:26 | -1,6 mrd | ~2,4 mrd | 2,77 |

Rådmannens vurdering

Det er positivt at KVV Grenlandsbanen er gjennomført i tide til at denne saken kan få en grundig omtale i Stortingsmelding for Nasjonal Transportplan (NTP) 2018-2029. Bygging av Grenlandsbanen har lenge vært et høyt prioritert prosjekt for Skien, Grenland og Telemark og de andre fylkene i Jernbaneforum Sør (Vestfold, Aust-Agder, Vest-Agder og Rogaland). Grunnen til dette er at det vil knytte Norge sør-vest for Oslo mot Stavanger sammen på en helt ny måte. Dette vil gi store muligheter for vekst og utvikling, samtidig som det legger til rette for en mer bærekraftig transportutvikling. Vår region vil bli et stort og sammenhengende bo- og transportmarked som vil skape verdier som kommer hele landet til gode.

Det er viktig å ha fokus på samfunnsmessig nytte. Ringvirkningsanalysene viser at prosjektet har positiv samfunnsmessig nytte. Når markedsanalysene som er gjort KVV-en viser at prosjektet vil trekke til seg flere reisende med et stopp på Tangen, er det viktig å støtte opp om dette når det ikke åpnes opp for flere enn ett stopp i tillegg til Porsgrunn for fjerntog. Et stopp på Brokelandsheia, som mulig stopp for et lokaltogskonsept, bør likevel utredes i det videre planarbeidet.

Det anbefalte konseptet samsvarer langt på vei med den løsningen som ligger inne i vedtatt fylkesdelplan for Grenlandsbanen fra 2001. Det er nå tid for å realisere prosjektet. Det er således viktig at prosjektet får en bred og positiv omtale i NTP, og blir prioritert slik at arbeid med kommunedelplan blir igangsatt så snart som mulig. Dette arbeidet må samkjøres med planlegging av IC-utbyggingen Skien-Porsgrunn.

Ved behandling av høringsuttalelse til NTP 2018-29, vedtok fylkestinget følgende om jernbane:

- *Dobbeltsporsparsellen på Intercity-strekningen gjennom Søndre Vestfold må planlegges og ferdigstilles innen 2024.*
- *Dobbeltspor Porsgrunn-Skien må planlegges og ferdigstilles innen 2027.*
- *Det må settes av midler til videre planlegging av Grenlandsbanen slik at denne planlegges samtidig med ytre InterCity og ferdigstilles i 2027.*
- *Videre utvikling av eksisterende Sørlandsbanen må greiast ut. Den bind saman Kongsberg-regionen, Midt- og Vest-Telemark og Grenland via Bratsbergbanen og er viktig for befolkninga langs strekninga helt fram til Kristiansand. Av omsyn til auke både i person- og godstransport på bane er det derfor også viktig for Telemark at eksisterende Sørlandsbane fra Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard.*

Det anbefales at fylkestingets uttalelse om framdrift på arbeidet med Grenlandsbanen følges opp i kommunens uttalelse slik det framgår av innstillingen.

Det anbefalte konseptet støtter opp om regionale planer for utvikling av byområdet og Porsgrunn stasjon som et moderne kollektivknutepunkt (ATP Grenland 2014 – 2025). Uttalelsen peker også på behovet for sammenhengende utbygging av dobbeltspor i hele IC – også til Skien – innen 2027. Det er viktig for å ha en jernbane som har nok kapasitet, er effektiv og robust nok i forhold til framtidig person- og godstransport. Det er også viktig for å avklare arealsituasjonen i byene slik at byutviklingen ikke hindres, men kan skje på en måte som øker nytten av de statlige investeringene på jernbane og i Bypakke Grenland. Kommunedelplan for IC til Skien må startes opp parallelt med kommunedelplan for Grenlandsbanen slik Jernbaneverket tilrår. I dette arbeidet må det legges til rette for stasjon sentralt i Skien for å skape et attraktivt og funksjonelt togtilbud og matesystem til Grenlandsbanen.

Det anbefalte konseptet er også det konseptet som legger best til rette for jernbanetilknytning til næringsområdet Frier Vest i framtida. Det vil bidra til å utløse potensialet for næringsutvikling og nye arbeidsplasser samtidig som det er viktig for å flytte store mengder gods fra veg til bane og sjø. Det anbefales at dette hensyntas i det videre arbeidet.

Vedlegg: Kortversjon av hovedrapporten, datert juni 2016.

Hovedrapporten samt alle vedleggsrapportene kan lastes ned fra følgende nettsted:

<http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/Utreddinger/Jernbaneverkets-Utreddinger/kvuqrenlandsbanen/grenlandsbanen-tar-deg-raskere-mellom-oslo-og-kristiansand/>



Jernbaneverket
v/Jarle J. Vaage
vaajar@jbv.no

Dato: 11.11.2016
Vår ref: 2016/913-6
Deres ref:
Saksbehandler:
Liv Kristin Strand
Tlf. 37170214

MELDING OM VEDTAK

HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING (KVU) FOR GRENLANDSBANEN - VURDERING AV SAMMENKOBLING AV VESTFOLDBANEN OG SØRLANDSBANEN

Det vises til høringsbrev fra Jernbaneverket av 05.07.2016, og e-postkorrespondanse med Jarle J. Vaage av 03.11.2016.

Nedenfor følger vedtak gjort av kommunestyret i Vegårshei kommune angående denne saken.

BEHANDLING I KOMMUNESTYRE- 08.11.2016

Votering: Enstemmig

Vedtak i kommunestyre i PS 94/16 – 08.11.2016

1. Vegårshei kommune støtter anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) for en framtidig Grenlandsbane, som innebærer sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, med merknaden som følger i punkt 2. Det er viktig at landsdelen nå får realisert Grenlandsbanen.
2. Vegårshei kommune, sammen med de syv resterende kommunene i Østre Agder (Risør, Åmli, Gjerstad, Tvedestrand, Froland, Arendal og Grimstad), mener at vurdering av etablering av en stasjon på Brokelandsheia ikke er tilstrekkelig utredet i den foreliggende KVU-rapporten. Derfor har styret i Østre Agder på eget initiativ bestilt en tilleggsanalyse for markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Her mener en å ha lagt til grunn en mer realistisk framskrivning av utvikling i innbyggertall og arbeidsplasser, i og rundt Brokelandsheia.

I vedlagt studie underbygges det hvordan Brokelandsheia har forutsetninger for å fungere som et regionalt knutepunkt for omstigning av reisende fra Østre Agder. Disse analysene viser at grunnlaget for etablering av Brokelandsheia stasjon har et langt større markedspotensial, og derved er langt mer lønnsom, enn det som fremgår av KVUen. Toget viser seg også å være et meget konkurransedyktig alternativ for reisende fra hele regionen til arbeidsplasser i Grenland, og på tjeneste- og fritidsreisesegmentet til Oslo. Vegårshei kommune forventer at den nye analysen

vurderes grundig før det trekkes konklusjoner for hvor en framtidig hovedstasjon i området Kragerø/Østre Agder, bør lokaliseres, og at en ikke bare baserer seg på det som er kommet fram i KVVU-arbeidet.

Med vennlig hilsen

Liv Kristin Strand
rådgiver miljø og næring
Rådmannens stab

C – Offentlige etater og fylkesmenn

| | |
|----|-----------------------------|
| C1 | Avinor |
| C2 | Forsvarsbygg |
| C3 | Kystverket |
| C4 | NVE |
| C5 | Statens vegvesen Region sør |
| C6 | Fylkesmannen i Telemark |

From: Merli, Einar <Einar.Merli@avinor.no>
Sent: 3. august 2016 09:13
To: Postmottak Jernbaneverket
Cc: Lunde, Jan Ivar
Subject: 16/05234-1 - Avinor AS - Høring - KVU Grenlandsbanen -
Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og
Sørlandsbanen - Offentlig høring

Jernbaneverket
v/Jarle J Vaage

Viser til e-post nedenfor og brev av 05.07.2016 vedrørende offentlig høring av KVU Grenlandsbanen -
Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Avinor har ingen merknader til saken.

Med vennlig hilsen

Einar K. Merli
Arealplanlegger
Masterplaner og arealdisponering

einar.merli@avinor.no

Telefon 976 51 687 / 815 30 550
Dronning Eufemias gate 6
Postboks 150, 2061 Gardermoen

www.avinor.no



Fra: Vaage Jarle Jarleson [mailto:Jarle.Jarleson.Vaage@jbv.no]

Sendt: 5. juli 2016 08:54

Til: Vaage Jarle Jarleson <Jarle.Jarleson.Vaage@jbv.no>; 'hilde.bergersen@akt.no' <hilde.bergersen@akt.no>; 'thomas.ruud.jensen@akt.no' <thomas.ruud.jensen@akt.no>; 'Skjæveland, Geir' (Geir.Skjaeveland@arendal.kommune.no) <Geir.Skjaeveland@arendal.kommune.no>; Ragnhild.Marie.Hammer@arendal.kommune.no; arild.richard.syvertsen@austagderfk.no; 'Tellef.Inge.Morland@austagderfk.no' <Tellef.Inge.Morland@austagderfk.no>; jon-olav.strand@austagderfk.no; rune@nolimit.no; arild.richard.syvertsen@austagderfk.no; ola.olsbu@austagderfk.no; postmottak@austagderfk.no; Arkiv <Arkiv@avinor.no>; 'andreas.kjar@online.no' <andreas.kjar@online.no>; Jon.flolo@bamble.kommune.no; leidulf.aakre@bamble.kommune.no; postmottak@bamble.kommune.no; 'telemark@blindeforbundet.no' <telemark@blindeforbundet.no>; 'kjersti.nordgard@brakar.no' <kjersti.nordgard@brakar.no>; 'Gunnar.Haugerud@bfk.no' <Gunnar.Haugerud@bfk.no>; morten.eriksrod@bfk.no; 'olav.skinneres@bfk.no' <olav.skinneres@bfk.no>; postmottak@bfk.no;

'Kristin.Karlbom.Dahle@bo.kommune.no' <Kristin.Karlbom.Dahle@bo.kommune.no>;
olav.kasland@bo.kommune.no; postmottak@bo.kommune.no; 'post@cargolink.no'
<post@cargolink.no>; 'post@carconet.no' <post@carconet.no>; 'helge.otto.mathisen@colorline.no'
<helge.otto.mathisen@colorline.no>; 'Bjorn.Tore.Elstad@dbschenker.com'
<Bjorn.Tore.Elstad@dbschenker.com>; 'anne.oerjansen.aass@dbschenker.com'
<anne.oerjansen.aass@dbschenker.com>; 'linda.bengtsson@dhl.com' <linda.bengtsson@dhl.com>;
'mail@dirmin.no' <mail@dirmin.no>; postmottak@dsb.no; arne.ettestad@drangedal.kommune.no;
postmottak@drangedal.kommune.no; tor-peder.lohne@drangedal.kommune.no;
'hogset.gard@hotmail.com' <hogset.gard@hotmail.com>; atpost@atskog.no; 'postmottak@fiskeridir.no'
<postmottak@fiskeridir.no>; 'cargo.langesund@fjordline.com' <cargo.langesund@fjordline.com>;
'servicesenter@forsvarsbygg.no' <servicesenter@forsvarsbygg.no>; 'else.skau@gmail.com'
<else.skau@gmail.com>; 'telemark@fnf-nett.no' <telemark@fnf-nett.no>; fntehba@fylkesmannen.no;
fntekbv@fylkesmannen.no; fntepost@fylkesmannen.no; 'post@geanor.no' <post@geanor.no>;
'Inger.loite@gjerstad.kommune.no' <Inger.loite@gjerstad.kommune.no>;
'ole.andreas.sandberg@gjerstad.kommune.no' <ole.andreas.sandberg@gjerstad.kommune.no>;
'post@gjerstad.kommune.no' <post@gjerstad.kommune.no>;
tonje.berger.ausland@gjerstad.kommune.no; 'ledning@greencargo.com' <ledning@greencargo.com>;
grenland@friluftsrad.no; 'hmn@grenland-havn.no' <hmn@grenland-havn.no>; 'ghv@grenland-havn.no'
<ghv@grenland-havn.no>; skien.postmottak@skien.kommune.no; Heimon Winkelman
<hw@grenlandrail.no>; karianne.resare@skien.kommune.no; 'mats.nyblom@hectorrail.com'
<mats.nyblom@hectorrail.com>; 'hip@hydro.no' <hip@hydro.no>; 'postmottak@hortenhavn.no'
<postmottak@hortenhavn.no>; 'Kai.Mjosund@hbv.no' <Kai.Mjosund@hbv.no>; 'Nils.Dugstad@hbv.no'
<Nils.Dugstad@hbv.no>; 'postmottak@usn.no' <postmottak@usn.no>; 'John.Viflot@hit.no'
<John.Viflot@hit.no>; 'Anniken.Faegri.Damm-Larsen@innovasjon norge.no' <Anniken.Faegri.Damm-
Larsen@innovasjon norge.no>; Braathen, Reidar (Reidar.Braathen@austagderfk.no)
<Reidar.Braathen@austagderfk.no>; 'ruben@kaasa.as' <ruben@kaasa.as>;
ingebjorg.trandum@kongsberg.kommune.no; 'Kari-Anne.Sand@kongsberg.kommune.no' <Kari-
Anne.Sand@kongsberg.kommune.no>; postmottak@kongsberg.kommune.no;
bjorn.hagen@kragero.kommune.no; Charlotte.T.Setersdal@kragero.kommune.no;
henriette.fluer@kragero.kommune.no; 'inger.lysa@kragero.kommune.no'
<inger.lysa@kragero.kommune.no>; jone.blikra@kragero.kommune.no; Per Arstein
(Per.Arstein@kragero.kommune.no) <Per.Arstein@kragero.kommune.no>; post@kragero.kommune.no;
'trond.hjellvik@kragero.kommune.no' <trond.hjellvik@kragero.kommune.no>;
ordforer@kristiansand.kommune.no; jan.erik.lindjord@kristiansand.kommune.no;
postmottak@kristiansand.kommune.no; 'Jan.Erik.Innvar@ks.no' <Jan.Erik.Innvar@ks.no>;
post@kystverket.no; 'jfj@larvik.havn.no' <jfj@larvik.havn.no>; 'bpj@larvik.havn.no'
<bpj@larvik.havn.no>; 'jfj@larvik.havn.no' <jfj@larvik.havn.no>;
'anne.therese.anvik@larvik.kommune.no' <anne.therese.anvik@larvik.kommune.no>;
postmottak@larvik.kommune.no; rune.hoiseth@larvik.kommune.no; irene.bordier.haukedal@lo.no;
'telemark@lo.no' <telemark@lo.no>; 'postmottak@caa.no' <postmottak@caa.no>;
'Internpost.telemark@mattilsynet.no' <Internpost.telemark@mattilsynet.no>; post@mtnu.no;
'erling.ronnekleiv@midt-telemark.no' <erling.ronnekleiv@midt-telemark.no>; post@miljodir.no;
'julie.nilsen83@hotmail.com' <julie.nilsen83@hotmail.com>; Torstein Fjeld <fjeldt@online.no>
(fjeldt@online.no) <fjeldt@online.no>; 'Mariann.Ringsjo@nettbuss.no' <Mariann.Ringsjo@nettbuss.no>;
'sor@nettbuss.no' <sor@nettbuss.no>; 'ngi@ngi.no' <ngi@ngi.no>; Nikolai.Boye@nho.no;
Siri.Mathiesen@nho.no; Nikolai.Boye@nho.no; kristin.saga@nho.no; 'tt@feste.no' <tt@feste.no>;
bjorg.tveito.lundefaret@nome.kommune.no; 'Bjørn G. Andersen' (Bjorn.Andersen@nome.kommune.no)
<Bjorn.Andersen@nome.kommune.no>; postmottak@nome.kommune.no; 'v-kvenno@online.no' <v-

kvenno@online.no>; 'telemark@niff.org' <telemark@niff.org>; 'janne.heian@norlines.no'
<janne.heian@norlines.no>; 'post@lastebil.no' <post@lastebil.no>; 'fellespost@marmuseum.no'
<fellespost@marmuseum.no>; 'post@nof-telemark.no' <post@nof-telemark.no>; hovsto@gmail.com; j-
ri@online.no; 'bjorn.ostbye@nor-way.no' <bjorn.ostbye@nor-way.no>; 'jarle.bugge@nor-way.no'
<jarle.bugge@nor-way.no>; gry.fuglestveit-blochlinger@notodden.kommune.no;
'harald.sandvik@notodden.kommune.no' <harald.sandvik@notodden.kommune.no>;
postmottak@notodden.kommune.no; henningm@nsb.no; leif.ingholm@nsb.no; 'rs@nve.no'
<rs@nve.no>; 'posboks@npd.no' <posboks@npd.no>; 'jenhalvo@online.no' <jenhalvo@online.no>;
John Lium (john.lium@porsgrunn.kommune.no) <john.lium@porsgrunn.kommune.no>;
Jorid.Saetre@porsgrunn.kommune.no; marius.lid@porsgrunn.kommune.no;
Per.Wold@porsgrunn.kommune.no; postmottak@porsgrunn.kommune.no;
Robin.Kass@porsgrunn.kommune.no; Oistein.Brinck@porsgrunn.kommune.no;
'martinkaalstad@outlook.com' <martinkaalstad@outlook.com>; larsil@online.no;
'elisabeth.gjolme@posten.no' <elisabeth.gjolme@posten.no>; 'john.eckhoff@posten.no'
<john.eckhoff@posten.no>; postmottak@ra.no; Hobbesland, Aase Synnøve
(aase.synnove.hobbesland@risor.kommune.no) <aase.synnove.hobbesland@risor.kommune.no>;
'inger.lunde@risor.kommune.no' <inger.lunde@risor.kommune.no>; 'Andersen, Nils Martin'
(Nils.Martin.Andersen@risor.kommune.no) <Nils.Martin.Andersen@risor.kommune.no>;
Per.Kristian.Lunden@risor.kommune.no; post@risor.kommune.no; 'Garthe, Sigrid Hellerdal'
(Sigrid.Hellerdal.Garthe@risor.kommune.no) <Sigrid.Hellerdal.Garthe@risor.kommune.no>; 'Aslaksen,
Trond' (Trond.Aslaksen@risor.kommune.no) <Trond.Aslaksen@risor.kommune.no>;
'post@romeiendom.no' <post@romeiendom.no>; 'post@ruter.no' <post@ruter.no>;
bog@sandefjord.kommune.no; 'david.haugen@sandefjord.kommune.no'
<david.haugen@sandefjord.kommune.no>; postmottak@sandefjord.kommune.no; guren@torp.no;
hans.sundsvalen@sauherad.kommune.no; 'joar.sattem@sauherad.kommune.no'
<joar.sattem@sauherad.kommune.no>; postmottak@sauherad.kommune.no;
kjellabraham.solverod@siljan.kommune.no; post@siljan.kommune.no; 'firmapost@skagerakerenergi.no'
<firmapost@skagerakerenergi.no>; geir.arild.tonnessen@skien.kommune.no; inger-
marie.kongsbakk@skien.kommune.no; 'havard.nymoene@skien.kommune.no'
<havard.nymoene@skien.kommune.no>; 'MarieEkelund.Planting@skien.kommune.no'
<MarieEkelund.Planting@skien.kommune.no>; olav.backe-hansen@skien.kommune.no;
ole.magnus.stensrud@skien.kommune.no; skien.postmottak@skien.kommune.no; 'nrpa@nrpa.no'
<nrpa@nrpa.no>; Gurholt Eivind (eivind.gurholt@vegvesen.no) <eivind.gurholt@vegvesen.no>;
eva.preede@vegvesen.no; morten.ask@vegvesen.no; olav.uldal@vegvesen.no; 'firmapost-
sor@vegvesen.no' <firmapost-sor@vegvesen.no>; 'Klein Erika' <erika.klein@vegvesen.no>;
'info@statkraft.no' <info@statkraft.no>; 'firmapost@statnett.no' <firmapost@statnett.no>;
'postmottak.es@statsbygg.no' <postmottak.es@statsbygg.no>; 'krahan@sthf.no' <krahan@sthf.no>;
'post@siv.no' <post@siv.no>; 'arvilia@online.no' <arvilia@online.no>; telemark@bondelaget.no; 'a-
jhalvo@online.no' <a-jhalvo@online.no>; Anne-Gro Ahnstrøm (Anne-Gro.Ahnstrom@t-fk.no) <Anne-
Gro.Ahnstrom@t-fk.no>; 'aslaug.norendal@t-fk.no' <aslaug.norendal@t-fk.no>; 'birgitte.hellstrom@t-
fk.no' <birgitte.hellstrom@t-fk.no>; 'Knut.Duesund@t-fk.no' <Knut.Duesund@t-fk.no>;
line.grindkasa@t-fk.no; post@t-fk.no; 'stl@t-fk.no' <stl@t-fk.no>; 'torbjorn.landmark@t-fk.no'
(torbjorn.landmark@t-fk.no) <torbjorn.landmark@t-fk.no>; 'post@telemark.museum.no'
<post@telemark.museum.no>; 'tove.hoppestad@gmail.com' <tove.hoppestad@gmail.com>;
'post@telemark.museum.no' <post@telemark.museum.no>; 'post.telemark@politiet.no'
<post.telemark@politiet.no>; 'telemark.sfd@dsb.no' <telemark.sfd@dsb.no>;
'telemark@turistforeningen.no' <telemark@turistforeningen.no>; 'ber-laa@online.no' <ber-
laa@online.no>; 'sanda@tmforsk.no' <sanda@tmforsk.no>; 'hovedkontor@tryggtrafikk.no'

<hovedkontor@tryggtrafikk.no>; jan.dukene@tvedestrand.kommune.no;
'otto.bugge@tvedestrand.kommune.no' <otto.bugge@tvedestrand.kommune.no>;
'post@tvedestrand.kommune.no' (post@tvedestrand.kommune.no) <post@tvedestrand.kommune.no>;
'jarle.krokeide@tonsberg.kommune.no' <jarle.krokeide@tonsberg.kommune.no>;
petter.berg@tonsberg.kommune.no; postmottak@tonsberg.kommune.no; 'telemark@ue.no'
<telemark@ue.no>; 'post@uia.no' <post@uia.no>; 'post@vig.no' <post@vig.no>; pe@vig.no;
thore.westermoen@vaf.no; 'MetteKirkhus.Johansen@vaf.no' <MetteKirkhus.Johansen@vaf.no>;
postmottak@vaf.no; 'Steinar.Eilertsen@vaf.no' <Steinar.Eilertsen@vaf.no>; terje.damman@vaf.no;
Tore.Askildsen@vaf.no; Vidar.Ose@vaf.no; firmapost@vfk.no; perkvaalec@vfk.no; per-eivindj@vfk.no;
sverreho@vfk.no; 'trond.myhre@vkt.no' <trond.myhre@vkt.no>; 'post@vtm.no' <post@vtm.no>;
'post@vest-telemark.no' <post@vest-telemark.no>; firmapost@vkt.no; 'gro@vig.no' <gro@vig.no>;
pe@vig.no; 'Jansen, Jan Terje' (Jan.Terje.Jansen@amli.kommune.no)
<Jan.Terje.Jansen@amli.kommune.no>; 'Mood, Kristin' <kristin.mood@amli.kommune.no>;
post@amli.kommune.no; reidar.saga@amli.kommune.no; 'Retterholt, Tarjei'
(tarjei.retterholt@amli.kommune.no) <tarjei.retterholt@amli.kommune.no>
Kopi: Skauge Anita <ani@jbv.no>; Helseth Sjur <Sjur.Helseth@jbv.no>
Emne: Høring, Konseptvalgutredning for vurdering vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og
Sørlandsbanen.

Se vedlagt høringsbrev.

Høringsfristen er satt til 31.10.16

Med vennlig hilsen

Jarle J. Vaage
prosjektleder

Jernbaneverket
Strategi og Samfunn Øst
Telefon: 91656132
E-post: vaajar@jbv.no

Vår saksbehandler
Martin Vikhagen Åfløy 99 08 58 75

Vår dato
20.09.2016

Vår referanse
2016/3100-2/310

Tidligere dato
05.07.2016

Tidligere referanse
201500759

Til
Jernbaneverket

Pb. 4350
2308 HAMAR

KVU Grenlandsbanen -Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen - offentlig høring

Vi viser til mottatte KVU for Grenlandsbanen - konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Forsvarsbygg gir høringssvar til denne type saker med det utgangspunkt å ivareta Forsvarets arealbruksinteresser.

Våre arealbruksinteresser ser ikke ut til å bli berørt av alternativene. Vi har dermed ingen merknader til denne konseptvalgutredningen.

Vi forutsetter at våre arealbruksinteresser vil bli ivaretatt i det videre planarbeidet.

Bjørn Bergesen
Seksjonssjef arealplan

Forsvarsbygg eiendom

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

Kopi til:

Forsvarsstaben Postboks 800, Postmottak 2617 LILLEHAMMER

Postadresse
Postboks 405
Sentrum
0103 Oslo

Fakturaadresse
Fakturasenteret
Postboks 4394
2308 Hamar

Telefon
815 70 400
Telefaks
23 09 78 03

E-postadresse
post@forsvarsbygg.no
Internett
www.forsvarsbygg.no

Org. nr.
975 950 662
Bankkonto
4714 10 00280



KYSTVERKET

Sørøst

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308

Deres ref.:
201500759

Vår ref.:
2015/196-4

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Tanya Boye Worsley

Dato:
25.10.2016

Høringsuttalelse - KVV Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Vi viser til brev datert 5.7.2016 vedrørende høring av KVV Grenlandsbanen.

Kystverket Sørøst har ingen vesentlige merknader til høringen.

Med hilsen

Geir Egil Solberg
senioringeniør

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:
Fiskeridirektoratet Postboks 185 Sentrum 5804 BERGEN

Region Kystverket Sørøst

| | | | | | |
|----------------------|---|----------|-----------|------------|--------------------|
| Sentral postadresse: | Kystverket Postboks 1502 6025 ÅLESUND | Telefon: | +47 07847 | Internett: | www.kystverket.no |
| | | | | E-post: | post@kystverket.no |

| | | | | | |
|----------------------|-------------------|-----------|---------------|----------|----------------|
| For besøksadresse se | www.kystverket.no | Bankgiro: | 7694 05 06766 | Org.nr.: | NO 874 783 242 |
|----------------------|-------------------|-----------|---------------|----------|----------------|

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

From: NVE <NVE@nve.no>
Sent: 24. oktober 2016 14:34
To: Postmottak Jernbaneverket
Cc: fmtepost@fylkesmannen.no
Subject: Innspill - Offentlig høring - KVV Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Vår ref: 201500303

Deres ref: 201500759 Innspill til offentlig høring - KVV Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Vi viser til deres brev med høring av KVV Grenlandsbanen.

Verna vassdrag

Utgreiingen nevner verna vassdrag, men det ser ut som verneformålet ikke er vurdert. Dere finner verneplanens nettside for de berørte verna vassdraga på NVE sine internettsider. Her er verneformålet beskrevet, for eksempel hvilke natur- og landskapsverdier som er bakgrunnen for vernet.

Verna vassdrag er vist på atlas.nve.no under kartlaget *Vern* og fanen *Verneplan for vassdrag*. Ved å høyreklikke i nedbørsfeltet vil dere få en lenke til verneplanens nettside, for eksempel:

<https://www.nve.no/vann-vassdrag-og-miljo/verneplan-for-vassdrag/telemark/017-3-Rorholtfjorden/>
<https://www.nve.no/vann-vassdrag-og-miljo/verneplan-for-vassdrag/telemark/016-1-Herreelva/>

På s 43 i *Prising av naturinngrep*, står det at:

COWI (2016) konkluderer med at konseptet I.1 ødelegger et INON-område, men beslaglegger ingen verneområder, og det er ingen konflikter av nasjonal verdi. I influenssonen for konseptet vil en utvalgt naturtype i byen og et INON-område kunne bli berørt. Det analyserte konseptet I.1 har lavt konfliktpotensial for tema naturmangfold.

Et verna vassdrag er et «verneområde». Vi viser også til tabellen på samme side der verna vassdrag ikke er markert som viktig ressurs. NVE mener at verna vassdrag bør markeres som viktig ressurs og det må gjøres en vurdering av om det verna vassdrag som blir berørt fører til en «konflikt av nasjonal verdi».

Vann som ressurs

I kp 7.1 er det gjort en vurdering av ressurser som skog- og jordbruksproduksjon og georesurser, men vannressursene er ikke vurdert. NVE mener at det hører til utredningen å vurdere om og hvordan framtidige drikkevannressurser vil bli berørt.

Det er heller ikke gjort noen vurdering av hvilket potensiale for kraftproduksjon de berørte vassdragene kan ha. Vi mener at en slik vurdering hører med i en KVV for Grenlandsbanen.

Generelle NVE-tema

Vi viser til NVEs internettsider for mer informasjon om [flom- og skredfare i arealplaner](#). NVE har utarbeidet en sjekklister med veiledningsmaterieell for vurdering av tema innenfor NVEs

forvaltningsområder. Vi viser til denne for mer informasjon og veiledning. [Sjekklista ligger tilgjengelig på NVE sine nettsider](#). Tiltakene må ikke forverre flom- og skredforholdene på de berørte områdene.

Dere kan finne mer informasjon om kommune på nve.no ved å søke på den enkelte kommune under «Flom- og skredkartlagte kommuner». Det ligger også informasjon om kommunene på NGU sine nettsider.



Astrid Flatøy
Seniorrådgiver

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)

Region Sør

Telefon: 09575 eller direkte: 22959768

E-post: nve@nve.no eller direkte: asfl@nve.no

Web: www.nve.no

From: Hovda Solveig <solveig.hovda@vegvesen.no>
Sent: 4. november 2016 13:52
To: Vaage Jarle Jarleson
Cc: Fløystad Dagfinn
Subject: 16/106088-1 - KVV Grenlandsbanen - sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Vi beklager at vi ikke har rukket å gi en tilbakemelding innen høringsfristen, men forsto det slik at det var mulig med noe utsettelse.

Statens vegvesen Region sør har deltatt i prosessen om KVV for Grenlandsbanen, og slutter oss til konklusjonen i utredningen.

Med hilsen
Solveig Hovda

Stab: Styrings- og strategistab
Postadresse: Statens vegvesen Region sør, Postboks 723 Stoa, 4808 ARENDAL
Besøksadresse: Langsævn 4, ARENDAL
Telefon: +47 37019818 **Mobil:** +47 91135740 **e-post/Lync:** solveig.hovda@vegvesen.no
www.vegvesen.no **e-post:** firmapost-sor@vegvesen.no

Tenk miljø - spar papir. Trenger du å skrive ut denne e-posten?

Fra: Vaage Jarle Jarleson [mailto:Jarle.Jarleson.Vaage@jbv.no]

Sendt: 5. juli 2016 08:54

Til: Vaage Jarle Jarleson <Jarle.Jarleson.Vaage@jbv.no>; 'hilde.bergersen@akt.no' <hilde.bergersen@akt.no>; 'thomas.ruud.jensen@akt.no' <thomas.ruud.jensen@akt.no>; 'Skjæveland, Geir' (Geir.Skjaeveland@arendal.kommune.no) <Geir.Skjaeveland@arendal.kommune.no>; Ragnhild.Marie.Hammer@arendal.kommune.no; arild.richard.syvertsen@austagderfk.no; 'Tellef.Inge.Morland@austagderfk.no' <Tellef.Inge.Morland@austagderfk.no>; jon-olav.strand@austagderfk.no; rune@nolimit.no; arild.richard.syvertsen@austagderfk.no; Ola Olsbu <ola.olsbu@austagderfk.no>; postmottak@austagderfk.no; post@avinor.no; 'andreas.kjar@online.no' <andreas.kjar@online.no>; Jon.flolo@bamble.kommune.no; leidulf.aakre@bamble.kommune.no; Bamblekommune <postmottak@bamble.kommune.no>; 'telemark@blindeforbundet.no' <telemark@blindeforbundet.no>; 'kjersti.nordgard@brakar.no' <kjersti.nordgard@brakar.no>; 'Gunnar.Haugerud@bfk.no' <Gunnar.Haugerud@bfk.no>; morten.eriksrod@bfk.no; 'olav.skinnes@bfk.no' <olav.skinnes@bfk.no>; postmottak@bfk.no; Dahle Kristin Karlbom <Kristin.Karlbom.Dahle@bo.kommune.no>; olav.kasland@bo.kommune.no; postmottak@bo.kommune.no; 'post@cargolink.no' <post@cargolink.no>; 'post@carconet.no' <post@carconet.no>; 'helge.otto.mathisen@colorline.no' <helge.otto.mathisen@colorline.no>; 'Bjorn.Tore.Elstad@dbschenker.com' <Bjorn.Tore.Elstad@dbschenker.com>; 'anne.oerjansen.aass@dbschenker.com' <anne.oerjansen.aass@dbschenker.com>; 'linda.bengtsson@dhl.com' <linda.bengtsson@dhl.com>; 'mail@dirmin.no' <mail@dirmin.no>; postmottak@dsb.no; arne.ettestad@drangedal.kommune.no; postmottak@drangedal.kommune.no;

tor-peder.lohne@drangedal.kommune.no; 'hogset.gard@hotmail.com' <hogset.gard@hotmail.com>;
atpost@atskog.no; 'postmottak@fiskeridir.no' <postmottak@fiskeridir.no>;
'cargo.langesund@fjordline.com' <cargo.langesund@fjordline.com>; 'servicesenter@forsvarsbygg.no'
<servicesenter@forsvarsbygg.no>; 'else.skau@gmail.com' <else.skau@gmail.com>; 'telemark@fnf-
nett.no' <telemark@fnf-nett.no>; fmtehba@fylkesmannen.no; fmtekbv@fylkesmannen.no;
fmtepost@fylkesmannen.no; 'post@geanor.no' <post@geanor.no>; 'Inger.loite@gjerstad.kommune.no'
<Inger.loite@gjerstad.kommune.no>; 'ole.andreas.sandberg@gjerstad.kommune.no'
<ole.andreas.sandberg@gjerstad.kommune.no>; 'post@gjerstad.kommune.no'
<post@gjerstad.kommune.no>; tonje.berger.usland@gjerstad.kommune.no;
'ledning@greencargo.com' <ledning@greencargo.com>; grenland@friluftsrad.no; 'hmn@grenland-
havn.no' <hmn@grenland-havn.no>; GrenlandHavn <ghv@grenland-havn.no>; Skienkommune
<skien.postmottak@skien.kommune.no>; Heimon Winkelman <hw@grenlandrail.no>;
karianne.resare@skien.kommune.no; 'mats.nyblom@hectorrail.com' <mats.nyblom@hectorrail.com>;
'hip@hydro.no' <hip@hydro.no>; 'postmottak@hortenhavn.no' <postmottak@hortenhavn.no>;
'Kai.Mjosund@hbv.no' <Kai.Mjosund@hbv.no>; 'Nils.Dugstad@hbv.no' <Nils.Dugstad@hbv.no>;
'postmottak@usn.no' <postmottak@usn.no>; 'John.Viflot@hit.no' <John.Viflot@hit.no>;
'Anniken.Faegri.Damm-Larsen@innovasjon norge.no' <Anniken.Faegri.Damm-
Larsen@innovasjon norge.no>; Braathen, Reidar (Reidar.Braathen@austagderfk.no)
<Reidar.Braathen@austagderfk.no>; 'ruben@kaasa.as' <ruben@kaasa.as>;
ingebjorg.trandum@kongsberg.kommune.no; 'Kari-Anne.Sand@kongsberg.kommune.no' <Kari-
Anne.Sand@kongsberg.kommune.no>; postmottak@kongsberg.kommune.no;
bjorn.hagen@kragero.kommune.no; Charlotte.T.Setersdal@kragero.kommune.no;
henriette.fluer@kragero.kommune.no; 'inger.lysa@kragero.kommune.no'
<inger.lysa@kragero.kommune.no>; jone.blikra@kragero.kommune.no; Per Arstein
(Per.Arstein@kragero.kommune.no) <Per.Arstein@kragero.kommune.no>; post@kragero.kommune.no;
'trond.hjellvik@kragero.kommune.no' <trond.hjellvik@kragero.kommune.no>;
ordforer@kristiansand.kommune.no; jan.erik.lindjord@kristiansand.kommune.no;
postmottak@kristiansand.kommune.no; 'Jan.Erik.Innvar@ks.no' <Jan.Erik.Innvar@ks.no>;
post@kystverket.no; 'jfj@larvik.havn.no' <jfj@larvik.havn.no>; 'bpj@larvik.havn.no'
<bpj@larvik.havn.no>; 'jfj@larvik.havn.no' <jfj@larvik.havn.no>;
'anne.therese.anvik@larvik.kommune.no' <anne.therese.anvik@larvik.kommune.no>;
postmottak@larvik.kommune.no; rune.hoiseth@larvik.kommune.no; irene.bordier.haukedal@lo.no;
'telemark@lo.no' <telemark@lo.no>; 'postmottak@caa.no' <postmottak@caa.no>;
'Internpost.telemark@mattilsynet.no' <Internpost.telemark@mattilsynet.no>; post@mtnu.no;
'erling.ronnekleiv@midt-telemark.no' <erling.ronnekleiv@midt-telemark.no>; post@miljodir.no;
'julie.nilsen83@hotmail.com' <julie.nilsen83@hotmail.com>; Torstein Fjeld <fjeldt@online.no>
(fjeldt@online.no) <fjeldt@online.no>; 'Mariann.Ringsjo@nettbus.no' <Mariann.Ringsjo@nettbus.no>;
'sor@nettbus.no' <sor@nettbus.no>; 'ngi@ngi.no' <ngi@ngi.no>; Nikolai.Boye@nho.no;
Siri.Mathiesen@nho.no; Nikolai.Boye@nho.no; kristin.saga@nho.no; 'tt@feste.no' <tt@feste.no>;
bjorg.tveito.lundefaret@nome.kommune.no; 'Bjørn G. Andersen' (Bjorn.Andersen@nome.kommune.no)
<Bjorn.Andersen@nome.kommune.no>; Nomekommune <postmottak@nome.kommune.no>; 'v-
kvenno@online.no' <v-kvenno@online.no>; 'telemark@niff.org' <telemark@niff.org>;
'janne.heian@norlines.no' <janne.heian@norlines.no>; 'post@lastebil.no' <post@lastebil.no>;
'fellespost@marmuseum.no' <fellespost@marmuseum.no>; 'post@nof-telemark.no' <post@nof-
telemark.no>; hovsto@gmail.com; j-ri@online.no; 'bjorn.ostbye@nor-way.no' <bjorn.ostbye@nor-
way.no>; 'jarle.bugge@nor-way.no' <jarle.bugge@nor-way.no>; gry.fuglestveit-
blochlinger@notodden.kommune.no; 'harald.sandvik@notodden.kommune.no'
<harald.sandvik@notodden.kommune.no>; Notoddenkommune

<postmottak@notodden.kommune.no>; henningm@nsb.no; leif.ingholm@nsb.no; 'rs@nve.no'
<rs@nve.no>; 'posboks@npd.no' <posboks@npd.no>; 'jenhalvo@online.no' <jenhalvo@online.no>;
John Lium (john.lium@porsgrunn.kommune.no) <john.lium@porsgrunn.kommune.no>;
Jorid.Saetre@porsgrunn.kommune.no; marius.lid@porsgrunn.kommune.no;
Per.Wold@porsgrunn.kommune.no; Porsgrunnkommune <postmottak@porsgrunn.kommune.no>;
Robin.Kass@porsgrunn.kommune.no; Oistein.Brinck@porsgrunn.kommune.no;
'martinkaalstad@outlook.com' <martinkaalstad@outlook.com>; LarsilverLarsen <larsil@online.no>;
'elisabeth.gjolme@posten.no' <elisabeth.gjolme@posten.no>; 'john.eckhoff@posten.no'
<john.eckhoff@posten.no>; postmottak@ra.no; Hobbesland, Aase Synnøve
(aase.synnove.hobbesland@risor.kommune.no) <aase.synnove.hobbesland@risor.kommune.no>;
'inger.lunde@risor.kommune.no' <inger.lunde@risor.kommune.no>; 'Andersen, Nils Martin'
(Nils.Martin.Andersen@risor.kommune.no) <Nils.Martin.Andersen@risor.kommune.no>;
Per.Kristian.Lunden@risor.kommune.no; post@risor.kommune.no; 'Garthe, Sigrid Hellerdal'
(Sigrid.Hellerdal.Garthe@risor.kommune.no) <Sigrid.Hellerdal.Garthe@risor.kommune.no>; 'Aslaksen,
Trond' (Trond.Aslaksen@risor.kommune.no) <Trond.Aslaksen@risor.kommune.no>;
'post@romeiendom.no' <post@romeiendom.no>; 'post@ruter.no' <post@ruter.no>;
bog@sandefjord.kommune.no; 'david.haugen@sandefjord.kommune.no'
<david.haugen@sandefjord.kommune.no>; postmottak@sandefjord.kommune.no; guren@torp.no;
hans.sundsvalen@sauherad.kommune.no; 'joar.sattem@sauherad.kommune.no'
<joar.sattem@sauherad.kommune.no>; Sauheradkommune <postmottak@sauherad.kommune.no>;
kjellabraham.solveod@siljan.kommune.no; post@siljan.kommune.no; 'firmapost@skagerakenergi.no'
<firmapost@skagerakenergi.no>; geir.arild.tonnessen@skien.kommune.no; inger-
marie.kongsbakk@skien.kommune.no; 'havard.nymoen@skien.kommune.no'
<havard.nymoen@skien.kommune.no>; 'MarieEkelund.Planting@skien.kommune.no'
<MarieEkelund.Planting@skien.kommune.no>; olav.backe-hansen@skien.kommune.no;
ole.magnus.stensrud@skien.kommune.no; Skienkommune <skien.postmottak@skien.kommune.no>;
'nrpa@nrpa.no' <nrpa@nrpa.no>; Gurholt Eivind <eivind.gurholt@vegvesen.no>; Preede Eva
<eva.preede@vegvesen.no>; Ask Morten <morten.ask@vegvesen.no>; Uldal Olav
<olav.uldal@vegvesen.no>; Firmapost-Sør <firmapost-sor@vegvesen.no>; Klein Erika
<erika.klein@vegvesen.no>; 'info@statkraft.no' <info@statkraft.no>; 'firmapost@statnett.no'
<firmapost@statnett.no>; 'postmottak.es@statsbygg.no' <postmottak.es@statsbygg.no>;
'krahan@sthf.no' <krahan@sthf.no>; 'post@siv.no' <post@siv.no>; 'arvilia@online.no'
<arvilia@online.no>; telemark@bondelaget.no; 'a-jhalvo@online.no' <a-jhalvo@online.no>; Anne-Gro
Ahnstrøm (Anne-Gro.Ahnstrom@t-fk.no) <Anne-Gro.Ahnstrom@t-fk.no>; Aslaug Norendal
<aslaug.norendal@t-fk.no>; 'birgitte.hellstrom@t-fk.no' <birgitte.hellstrom@t-fk.no>; 'Knut.Duesund@t-
fk.no' <Knut.Duesund@t-fk.no>; line.grindkasa@t-fk.no; TelemarkFylkeskommune <post@t-fk.no>;
'stl@t-fk.no' <stl@t-fk.no>; 'torbjorn.landmark@t-fk.no' (torbjorn.landmark@t-fk.no)
<torbjorn.landmark@t-fk.no>; 'post@telemark.museum.no' <post@telemark.museum.no>;
'tove.hoppestad@gmail.com' <tove.hoppestad@gmail.com>; 'post@telemark.museum.no'
<post@telemark.museum.no>; 'post.telemark@politiet.no' <post.telemark@politiet.no>;
'telemark.sfd@dsb.no' <telemark.sfd@dsb.no>; 'telemark@turistforeningen.no'
<telemark@turistforeningen.no>; 'ber-laa@online.no' <ber-laa@online.no>; 'sanda@tmforsk.no'
<sanda@tmforsk.no>; 'hovedkontor@tryggtrafikk.no' <hovedkontor@tryggtrafikk.no>;
jan.dukene@tvedestrand.kommune.no; 'otto.bugge@tvedestrand.kommune.no'
<otto.bugge@tvedestrand.kommune.no>; 'post@tvedestrand.kommune.no'
(post@tvedestrand.kommune.no) <post@tvedestrand.kommune.no>;
'jarle.krokeide@tonsberg.kommune.no' <jarle.krokeide@tonsberg.kommune.no>;
petter.berg@tonsberg.kommune.no; postmottak@tonsberg.kommune.no; 'telemark@ue.no'

<telemark@ue.no>; 'post@uia.no' <post@uia.no>; 'post@vig.no' <post@vig.no>; pe@vig.no;
thore.westermoen@vaf.no; 'MetteKirkhus.Johansen@vaf.no' <MetteKirkhus.Johansen@vaf.no>;
postmottak@vaf.no; 'Steinar.Eilertsen@vaf.no' <Steinar.Eilertsen@vaf.no>; terje.damman@vaf.no;
Tore.Askildsen@vaf.no; Vidar.Ose@vaf.no; firmapost@vfk.no; perkvaalec@vfk.no; per-eivindj@vfk.no;
sverreho@vfk.no; 'trond.myhre@vkt.no' <trond.myhre@vkt.no>; 'post@vtm.no' <post@vtm.no>;
'post@vest-telemark.no' <post@vest-telemark.no>; firmapost@vkt.no; 'gro@vig.no' <gro@vig.no>;
pe@vig.no; 'Jansen, Jan Terje' (Jan.Terje.Jansen@amli.kommune.no)
<Jan.Terje.Jansen@amli.kommune.no>; 'Mood, Kristin' <kristin.mood@amli.kommune.no>;
post@amli.kommune.no; reidar.saga@amli.kommune.no; 'Retterholt, Tarjei'
(tarjei.retterholt@amli.kommune.no) <tarjei.retterholt@amli.kommune.no>

Kopi: Skauge Anita <ani@jbv.no>; Helseth Sjur <Sjur.Helseth@jbv.no>

Emne: Høring, Konseptvalgutredning for vurdering vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

Se vedlagt høringsbrev.

Høringsfristen er satt til 31.10.16

Med vennlig hilsen

Jarle J. Vaage
prosjektleder

Jernbanelverket
Strategi og Samfunn Øst
Telefon: 91656132
E-post: vaajar@jbv.no



Jernbaneverket
Postboks 4305
2308 HAMAR

postmottak@jbv.no

KVU Grenlandsbanen – Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – Høringsuttalelse

Vi har mottatt Konseptvalgutredning for Grenlandsbanen på offentlig høring. Fylkesmannen i Telemark svarer med dette samlet.

Konseptvalgutredningen har vært gjennomført etter en omfattende prosess som har involvert mange deltakere. Arbeidet har gjennomført en behovsanalyse som har resultert i utarbeiding av samfunns mål og effektmål som de ulike konseptene har blitt målt opp mot. Fylkesmannen i Telemark har ingen merknader til disse.

Vi ser at en framtidig Grenlandsbane med det anbefalte konseptet MIT via Porsgrunn og Tangen vil kunne bli samfunnsøkonomisk lønnsom og innebære en styrking av Grenlandsregionen. Reisetiden Oslo – Kristiansand kan bli redusert til 3 timer og 23 minutter, og det er beregnet at antall reisende med tog vil øke betraktelig.

Ut fra en helhetsvurdering av de ulike konseptene målt opp mot målene der vurdering av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er hensyntatt, har Jernbaneverket konkludert med å anbefale konsept Fylkesplankonseptet MIT. Dette innebærer en trasé bygd ut med dobbeltspor, og med stopp både i Porsgrunn by og på Tangen. Analysene viser at dette konseptet alt i alt scorer bedre enn de andre konseptene når det gjelder samlet måloppnåelse, der det også er gjort en vurdering av reisetid, netto nåverdi og netto ringvirkninger.

Konseptet MIT har en anbefaling om stopp både i Porsgrunn by og i Tangen, ut fra at dette vil gi et større potensiale for regionforstørring enn konseptene med stopp på Eidanger og på Brokelandsheia, gitt framskrivning av dagens befolkning og arbeidsplasser rundt stasjonen. I det videre arbeidet med løsning bør det ses på en framtidig mulighet for en påkobling for de store industriområdene i Grenland, noe som legge til rette for transport av gods på bane. Konsept MIT gir i utgangspunktet mulighet for dette.

«Billigkonseptet (M2)» gir riktignok en beregnet høyere netto nåverdi enn det anbefalte konseptet M1T. Dette alternativet gir en løsning med lavere hastighet enn IC-strekningene og en bane med begrenset kapasitet. Fylkesmannen mener det er viktig å planlegge for en framtidig jernbane som får god kapasitet og pålitelighet, og som vil kunne konkurrere med trafikk på veg. Det er av stor samfunnsmessig betydning for Telemark som fylke og for Grenland å få en bedre infrastruktur mot Vestfoldbyene og mot Agder. Vi støtter derfor anbefalingen om konsept M1T.

Fylkesmannen har først og fremst vurdert de ikke-prissatte konsekvensene av en mulig framtidig sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, knyttet til de ulike konseptene. Vi viser til møte 3.09.15 som del av grunnlaget for arbeidet med de ikke-prissatte konsekvensene, og ser at rapporten langt på vei har tatt inn i seg innspillene fra møtet og brukt det anbefalte grunnlaget ved beregninger.

Vi har noen kommentarer til noen av de ikke-prissatte konsekvensene som er vurdert og omtalt i hovedrapporten for KVVU Grenlandsbanen.

Naturressurser – Landbruk

KVVU anbefaler konsept M1, det midtre alternativet med påkobling til sørlandsbanen på Brokelandsheia. Dette alternativet viser også lavest konfliktpotensial for naturressurser. I det er avgang av dyrka mark, høyproduktiv skog og georessurser målt. M1 har lavest avgang av dyrka og dyrkbar mark med omtrent 236 daa mot høyeste i alternativ I1 på 455 daa. Jordbrukets kulturlandskap er også kvalitativt vurdert innenfor fagtema kulturmiljø, men da sett sammen med kulturminner og innenfor fagtema Landskap. I begge har KVVU-arbeidet vektlagt Gjerpensdalen som helhetlig verdifullt kulturlandskap jf. naturbase, noe vi støtter. Vi vil også minne om at kommunene sitter med verdifull informasjon om helhetlige landskapsmiljøer som det er viktig å trekke inn i den videre detaljplanleggingen.

Det legges inn usikkerhet om driftsstatus på arealene etter arealressursberegningene fra NIBIO. AR5 (og avledet AR50) dataene forutsetter løpende ajourhold i kommunene. En feilmargin kan forekomme ved at dataene ikke er ajour, slik det pekes på i rapporten. Det vil være viktig at de aktuelle kommunene har ajourført sine nyeste data ved beregning, og at dette kontrolleres før endelig beregning av konsekvensene for dyrka mark.

Nasjonale føringer viser til at det er et mål om å ta vare på matjorda, både den fulldyrka og den dyrkbare som potensiale for framtidig produksjon. I tillegg til jordloven er både St.meld.nr. 9 – Velkommen til bords (2011-2012), Nasjonal jordvernstrategi (Prop.127 S, 2014-2015), [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging](#) (2015), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging (SPR BATP 2014) og ATP Telemark (2014) alle sentrale føringer for jordvernet. I brev fra landbruks- og matministeren (8.03.16) understrekes det en ytterligere innstramming på jordvernet fra 2016 med de nye nasjonale jordvernmålene. Årlig omdisponering av dyrka mark skal under 4000 daa årlig mot tidligere 6000 daa presiseres det i brevet fra landbruks- og matministeren. Der jordvernet må vike må samfunnsnyten ved tiltaket må være stort og alternative areal være utredet.

Vi 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. Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk er den sentrale føringen ved omdisponering av matjorda. Ved omdisponering av verdifulle jordbruksområder forventes høy utbyggingstetthet og arealeffektive løsninger heter det videre jf. SBR ATP (2014).

Klima

Vi viser til Miljødirektoratet sin rapport M-386 / 2015 «Klimatiltak og utslippsbaner mot 2030 – kunnskapsgrunnlag for lavutslippsutvikling». Det går fram av utredningen at det er i transportsektoren vi finner det klart største potensialet for å redusere utlipp av klimagasser, innenfor den såkalte ikke-kvotepliktige sektoren. (Kvotepliktig sektor vil si industribedrifter og luftfart). I den sammenhengen er det av største betydning å realisere Grenlandsbanen, hvor alle de foreslåtte alternativ vil bidra til omfordeling av person- og godstrafikk til en mer miljøvennlig transportform.

Naturmangfold

Alle de berørte alternativene vil kunne berøre vesentlige kvaliteter knyttet til naturmangfold. Det er imidlertid store forskjeller mellom alternativene. En parsell over Eidangerhalvøya (Y2) vil opplagt kunne få store, negative konsekvenser, bl.a. på bakgrunn av at strekningen vil gå gjennom kalkfjellsområdet i Grenland som har særlig store naturkvaliteter. Det anbefalte alternativet (M1) har noe lavere potensial for negativ påvirkning. Når det gjelder temaet naturmangfold har vi derfor ingen særlige merknader til at dette alternativet prioriteres. Det blir imidlertid viktig å utrede dette grundig i neste planfase, herunder forbedre kunnskapsgrunnlaget gjennom nye feltundersøkelser i influensområdet, samt utrede hvordan ulike tilpasninger og eventuelle andre virkemidler kan bidra til å redusere de negative konsekvensene for naturmangfold.

Friluftsliv

Bybåndet mellom Skien og Porsgrunn er det tettest befolkede området i utredningsområdet og har viktige nærmiljøområder og områder for friluftsliv, som brukes av mange. Det anbefalte konseptet M1 er vurdert til å ha middels konfliktpotensial for tema nærmiljø og friluftsliv. Konseptet berører ved kryssing av Skienselva et statlig sikret friluftslivsområde, samt at et friluftslivsområde Hellestveitvann og Hammeren blir berørt.

Konseptet berører også områder med sammenhengende urørt natur som vil få en reduksjon i sin økologiske verdi og som friluftsområde. Tiltakets influenssone er ikke vurdert, kun beslagssonen. Dette er en svakhet ved utredningen da influenssone kan være stor for enkelte tema innen nærmiljø og friluftsliv. Barrierevirkninger av tiltaket vil kunne være betydelig for, for eksempel friluftsliv, jakt og fiske samt viltets mulighet til å benytte trekkveier. Det er derfor viktig at dette blir vurdert videre i planarbeidet slik at det søkes å finne optimale løsninger slik at barrierevirkningene både for vilt og friluftslivsinteressene reduseres. Vi ser at det for friluftslivsinteressene er gjort en vurdering av de ulike konseptene og at konsept M1 er valgt ut fra et helhetlig perspektiv.

Fisk og vilt

Vi kan ikke lese ut fra dokumentene at det er gjort vurderinger av hvordan tiltaket vil påvirke anadrome vassdrag eller trekkveier for vilt. Dette er temaer som bør omtales videre i detaljplanleggingen av prosjektet.

Med hilsen

Helge Nymo
avdelingsdirektør

Kristin B. Vindvad
seniorrådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor ingen underskrift

Kopi til:

| | | | |
|------------------------------|-----------------|------|----------|
| Statens vegvesen, Region sør | Serviceboks 723 | 4808 | ARENDAL |
| NVE, Region sør | Postboks 2124 | 3103 | TØNSBERG |
| Telemark fylkeskommune | Postboks 2844 | 3702 | SKIEN |

Kopi internt til:

Simen Storøy
Anne Aasmundsen

D – Politiske samarbeidsorgan

| | |
|----|--------------------|
| D1 | Grenlandsrådet |
| D2 | Vest-Telemarkrådet |
| D3 | Østre Agder |

Jernbaneverket
postmottak@jbv.no

Skien, 29.9.16

KVU Grenlandsbanen Høringsuttalelse fra Grenlandsrådet.

Det vises til offentlig høring av Jernbaneverkets

Herved oversendes høringsuttalelse fra Grenlandsrådet.
Grenlandsrådet er regionrådet for kommunene Bamble, Kragerø, Drangedal, Siljan, Porsgrunn og Skien.

Grenlandsrådet behandlet høringen i sitt møte den 23. september 2016 og vedtok følgende høringsuttalelse:

1. Dobbeltspor i søndre Vestfold vil gi nødvendig kapasitet og robusthet for person- og godstransport, forutsigbarhet for byutvikling i regionen og effektivitetsgevinst ifht. sammenhengende utbygging. Det må derfor bygges i første periode i NTP 2018-2029.
2. Grenlandsrådet støtter Jernbaneverkets anbefaling om fylkesplankonseptet/midtre konsept med dobbeltspor og stopp sentralt i Porsgrunn og på Tangen (M1T). Grenlandsrådet støtter Jernbaneverkets vurderinger med hensyn til at man velger Tangen som stoppested fremfor Brokelandsheia.
3. Prosjektet må få en utfyllende omtale i St. meld. om NTP 2018-2029, som innebærer at:
 - kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstilling samtidig med IC til Skien, senest 2027. Herunder avklaring og bygging av Porsgrunn stasjon.
 - konseptets muligheter for lokaltogstopp på Brokelandsheia utredes i det videre planarbeidet.
 - industrispor til Frier Vest utredes i det videre planarbeidet.
4. Parallelt med kommunedelplanprosessen for Grenlandsbanen må det settes i gang kommunedelplan for IC til Skien for å legge til rette for utvikling av hele byområdet og avklaring av stasjonsløsning i Skien.



Bamble



Drangedal



Kragerø



Porsgrunn



Siljan



Skien

| Postadresse | Kontoradresse | E-postadresse | Telefon |
|-----------------------|---------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Pb. 158 3701 Skien | Rådhuset | Karianne.resare@ skien.kommune.no | 35 58 18 06 97 650656 |

5. Sørlandsbanen og Bratsbergbanen må utvikles slik at persontogtilbudet til Øvre og Midtre deler av Telemark blir opprettholdt, og slik at en kan utnytte potensialet for økt godstransport.

Med hilsen

For Grenlandsrådet
Karianne Resare (sign.)
Daglig leder for Grenlandssamarbeidet



Bamble



Drangedal



Kragerø



Porsgrunn



Siljan



Skien

| Postadresse | Kontoradresse | E-postadresse | Telefon |
|-----------------------|---------------|--------------------------------------|--------------------------|
| Pb. 158 3701 Skien | Rådhuset | Karianne.resare@ skien.kommune.no | 35 58 18 06 97 650656 |



Vest-Telemarkrådet

Jernbaneverket
postmottak@jbv.no

18. oktober 2016.

Høringsuttale til: “KVU Grenlandsbanen – Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – Offentlig høring”.

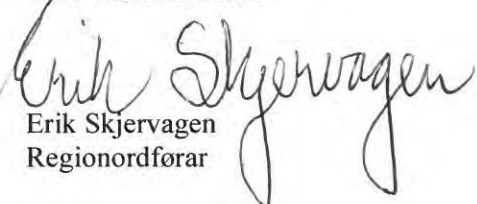
Vest-Telemarkrådet sluttar seg til det omforente forslaget til uttale som Telemark fylkeskommune har gitt i saken.

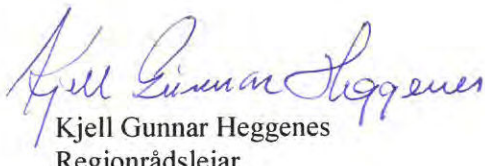
For vår region er det avgjerande at dagens Sørlandsbane via Bø må rustast opp og rutetilbodet vidareførast ved mogleg samankopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen.

I tillegg er Bratsbergbanen eit sentralt element for å binde saman Sørlandsbanen og Grenlandsbanen med tanke på ein ringstruktur mellom Bø, Kongsberg og Grenland.

Med omsyn til både person- og godstransporten på bane, er det svært viktig for Telemark at eksisterande Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg blir rusta opp til moderne standard.

Venleg helsing
Vest-Telemarkrådet


Erik Skjervagen
Regionordførar


Kjell Gunnar Heggnes
Regionrådsleiar

Til

Jernbanelverket

Arendal 25.10. 2016

Høringsuttalelse fra Østre Agder til KVU Grenlandsbanen

Det interkommunale samarbeidet Østre Agder omfatter kommunene Arendal, Froland, Gjerstad, Grimstad, Risør, Tvedestrand, Vegårshei og Åmli. Styremøtet fattet i sitt møte 21.oktober følgende vedtak:

Sak 63/16 **Uttalelse til KVU for Grenlandsbanen**

Vedtak:

1. Styret i Østre Agder støtter anbefalingene i foreliggende konseptvalgutredning (KVU) for en framtidig Grenlandsbane som innebærer sammenkobling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen, med merknaden som følger i punkt 2. Det er viktig at landsdelen nå får realisert Grenlandsbanen.
2. Styret mener at KVUens vurdering av etablering av en stasjon på Brokelandsheia ikke er tilstrekkelig utredet i den foreliggende KVU-rapport. Derfor har styret i Østre Agder på eget initiativ bestilt en tilleggsanalyse for markedseffektene av å etablere stasjon på Brokelandsheia. Her er det lagt til grunn en mer realistisk framskrivning av utvikling i innbyggertall og arbeidsplasser, i – og rundt Brokelandsheia. I vedlagt studie underbygges det hvordan Brokelandsheia har forutsetninger for å fungere som et regionalt knutepunkt for omstigning av reisende fra Østre Agder. Våre analyser viser at grunnlaget for etablering av Brokelandsheia stasjon har et langt større markedspotensial og er derved langt mer lønnsom enn det som fremgår av KVU en. Toget viser seg også å være et meget konkurransedyktig alternativ for reisende fra hele regionen til arbeidsplasser i Grenland, og på tjeneste- og fritidsreisesegmentet til Oslo. Styret forventer at den nye analysen vurderes grundig før det trekkes konklusjoner på grunnlag av KVU-arbeidet i forhold til hvor en framtidig hovedstasjon lokaliseres.

Vedlagt følger:

Vedlegg 1: Nye analyser av Brokelandsheia stasjon

Vedlegg 2: Underlagsrapporten fra Analyse & Strategi AS



SAMARBEID
PÅ TVERS
I ØSTRE AGDER

Vennlig hilsen

Ole Jørgen Etholm

Sekretariatsleder i Østre Agder

E – Transportselskaper

| | |
|----|-------------|
| E1 | NSB |
| E2 | Schenker AS |

From: Ingholm Leif <leif.ingholm@nsb.no>
Sent: 31. oktober 2016 11:10
To: Postmottak Jernbaneverket; SVC Admin360CP
Cc: Haugen Torill; Myckland Henning; Bakke Ulf Erik; Tomasgard Tore; Bjørkto Sissel; Ellingsen Svein Olav
Subject: 16/1401-1 - Offentlig høring KVU Grenlandsbanen - Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Høringsuttalelse - Konseptvalgutredning for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

NSB takker for muligheten til å gi innspill til utredningen. Dette er en bane som vil få en viktig betydning for hvordan man reiser mellom Østlandet og Sørlandet, og på sikt også Rogaland. Vi er av den oppfatning at prosjektet er nasjonalt veldig viktig og håper det kan prioriteres i kommende transportplaner, slik at det kan ferdigstilles innen ti år.

Valg av trase

Indre alternativ; NSB støtter vurderingen i at dette alternativet gir for lang reisetid og høy tunnelandel og kostnad i forhold til målet. Forkasting av konseptet må ikke gå på bekostning av etablering av ny stasjon i Skien sentrum.

Midtre alternativ; NSB er enige i at dette alternativet har en rekke gode kvaliteter, og gitt de kriteriene som er lagt til grunn er dette alternativet som kommer best ut. Vi er skeptiske til den høye tunnelandelen. Billigalternativet har visse fordeler, men vi vil fraråde bygging av enkeltspor på nyanlegg, fordi det vil hindre en framtidig kapasitetsøkning. Videre planarbeid må se på alternativ som reduserer tunnelandelen, samtidig som det ikke går på bekostning av reisetid og hastighet.

Ytre alternativ; Foreslått plassering av ny stasjon for regiontog ved Eidanger er uheldig. En sentral stasjonslokalisering i Porsgrunn må være en forutsetning for bygging av Grenlandsbanen. Ytre alternativ, slik det er fremlagt, gir en perifer betjening av Porsgrunn sentrum og er designet slik at det er umulig å ta overgang mellom Vestfoldbanen og tog retning Kristiansand. Derfor skårer dette alternativet lavt på mål om regional utvikling. Hadde alternativet hatt stasjonslokalisering i Porsgrunn sentrum ville det ha kommet bedre ut, og det ville vært et bedre grunnlag for sammenlikning. Alternativet skårer også dårlig på avstandskostnader fordi det må bygges en høy bro over Frierfjorden, på grunn av antagelser om nedetid på banen pga. vind. Dette burde dokumenteres bedre, før det kan konkluderes. På den annen side har alternativet en lavere tunnelandel enn de andre alternativene, noe som gir seg utslag i kurvatur, kostnad, og reiseopplevelse, samt mulighet for felles trase med E18 som minimerer naturinngrepet.

Stoppmønster og marked

Effekt målet for konseptvalgutredningen var å «Utvikle og utvide bo- og arbeidsmarkedsregionene mellom Buskerud/Vestfold, og Agderbyene mot hovedstaden». Derfor mener vi det er uheldig at tilbudskonseptet som ligger til grunn for analysene ikke inkluderer togprodukter som stopper i alle Vestfoldbyene. NSB mener at et togtilbud fra Oslo til Kristiansand, via Vestfold, også bør ha tog som stopper i Sandefjord og Larvik. Det vil ikke oppnås en like god regionsforstørrende effekt om reisende til og fra Vestfold må ta overgang i Porsgrunn.

I dag har Tønsberg med sine 42.200 innbyggere klart flest antall reisende. En viktig årsak er pendleravstand til Oslo. Sandefjord og Larvik har større innbyggertall^[1], men lengre reisetid og færre reiser. Med forbedring av togtilbudet vil antall reisende fra alle byene øke. Ut fra et regionalt utviklingsperspektiv, vil det etter vår oppfatning være naturlig med to IC-produkter; et Oslo-Skien og et Oslo-Kristiansand, begge med stopp i alle vestfoldbyene, i tillegg til et «IC-ekspress»/høyhastighetstilbud med færre stopp.

NSB er skeptiske til at Torp som nytt stort kollektivknutepunkt i Vestfold. Forskjellen på en by og en flyplass er at en by vil alltid ha et befolkningsomland som vil benytte seg av toget både i oppgangstider og nedgangstider. En flyplass derimot er sårbar for svingninger i markedet. Torp har dessuten vesentlig mindre trafikk (og – potensial) enn f.eks. Tønsberg. Derfor må viktigheten av Torp ikke overvurderes. For at jernbane skal ta størst mulig andel av transportveksten er det også et poeng at flest mulig skal kunne gå og eller sykle til jernbanestasjonen. Da er sentralt lokaliserte stasjoner et viktig prinsipp. Valg av Torp som hovedkollektivterminal strider mot dette prinsippet, fordi det vil føre til at de fleste i Vestfold vil kjøre bil for å komme hit. Modellberegningene viser tilnærmet ingen reiser fra Torp til Kristiansand. Vi savner modellberegninger av et alternativt stoppmønster med stopp i Sandefjord og Larvik, i tillegg til Tønsberg og Porsgrunn. Dette vil trolig gi høyere passasjergrunnlag og bedre samfunnsøkonomi. Vanligvis vil to stopp i stedet for ett gi økt reisetid. Muligheten for å oppnå god kurvatur og høy linjehastighet gjennom Torp anses større enn gjennom Sandefjord og Larvik, slik at tidstapet ved et stopp på Torp trolig vil være større enn et stopp i Sandefjord eller Larvik. Tidsforskjellen mellom de to stoppmønstrene er da nødvendigvis ikke så stor.

Det er gjennomført både en transportmodellberegning og en markedsanalyse av tilbudet. Transportmodellberegningen har flere begrensninger, bl.a. i forhold til spesifikke tidskostnader per transportmiddel, overnattinger etc. Markedsanalysen synes å gi en grundigere analyse av det reelle konkurranseforholdet mellom transportformene og gir også resultater som virker riktigere enn det transportmodellen gir. Resultatene fra markedsanalysen (og derav «justert» trafikantnytte) bør derfor tillegges vekt i det videre arbeidet. Det totale markedsgrunnlaget vil kunne være høyere med et alternativt stoppmønster gjennom Vestfold (se over) enn det som er lagt til grunn i beregningene til nå. Dette vil gi positivt utslag på nytten av prosjektet. I tillegg er så kalte bundne flyreiser holdt utenfor i beregningene av trafikkgrunnlag og samfunnsnytte. Med en god, rask togforbindelse fra Kristiansand til Sandefjord- og Oslo lufthavn vil også reisende som skal videre med fly få et godt alternativ til en flyreise Kristiansand-Oslo. Overføring av flyreiser vil derfor kunne være høyere enn lagt til grunn i markedsanalysen.

[1] I følge SSB, per 1.1.2016 har Tønsberg 42.276 innbyggere, Sandefjord 45.820 og Larvik 43.867

NSB er opptatt av å komme så nær som mulig transportmarkedene underveis. I Grenlandsbanens nedslagsfelt utmerker Kragerø og Risør utmerker seg. Vanskelig topografi gjør det imidlertid vanskelig å lokalisere stasjoner sentralt i disse byene. Vi støtter KUVens vurdering i at Tangen som beste tilknytningspunkt. I videre planlegging må det legges til rette for overgang fra gammel Sørlandsbane, slik at Bø, Lunde og Drangedal vil få forbindelse til Grenlandsbanen.

Byutvikling:

NSB er særlig opptatt av at fremdrift av utvikling av Porsgrunn stasjon. Dette både for å komme i gang med by-/ knutepunktutviklingen her og for å trekke ut fullt potensial av investeringen i Eidangerparsellen som snart skal tas i bruk.

Vi er bekymret for at full IC-utbygging til Skien forsinkes eller ikke vil bli realisert og at Porsgrunn stasjon ikke blir oppgradert før eventuelt realisering av Grenlandsbanen. Allerede i dag er det behov for oppgradering av stasjonsfasiliteter ved stasjonen.

Hilsen

Leif Ingholm

Rådgiver, Trafikk og plan

T: (+47) 950 34 482

NSB

Besøk: Oslo S, Jernbanetorget 1

Adresse: Postboks 1800 Sentrum, 0048 Oslo

Oslo, 3.11.16

KVU GRENLANDSBANEN – KONSEPTVALGSUTREDNING – HØRING

Schenker AS vil med dette anbefale at sammenkobling av Vestfold- og Sørlandsbanen gjennomføres dersom banen også tilrettelegges for godstransport. Med en ensidig satsing på persontransport vil vi fraråde investeringen.

Vår begrunnelse for et ja er at dette vil styrke kapasiteten og redusere sårbarheten til jernbanen på disse strekningene. Dette vil igjen kunne åpne for større bruk av bane innen godstransport.

Ved å legge mer vekt på godstransportbehovene og planlegge banen ut fra godsnaeringens behov vil en slik bane kunne bli mer lønnsom enn bare å satse på persontransport. Det er grunn til å tro at det gode veinettet som etter hvert kommer på strekningen Oslo-Kristiansand vil en satsing på persontransport med bane føre til at banen ikke får nok trafikk og vil dermed gi negativ nåverdi, slik det også fremgår av utredningene.

Det er urealistisk å tro at man ikke vil bygge ut E18 uansett hva man gjør på banenettet. Kristiansand-Oslo er i dag nærmest en bilstrekning innen godstransport, mens Oslo-Stavanger er godt tilrettelagt for bane. Forbedring av togkapasiteten gjennom sammenkobling kan øke banevolumene på hele strekningen.

Vi registrerer at interessentanalysen viser at godsnaeringen og togoperatørene på godstog ønsker pålitelig bane og muligheter for omlasting underveis. Analysene viser at det forventes også en betydelig vekst i godstrafikken med bane frem mot 2050. Følgelig må gods vektlegges mye sterkere i den konkrete planarbeidet.

Oslo-Stavanger er den fjerde største korridoren for godstransport målt i tonn, etter Oslo-Sverige, Oslo-Bergen og Oslo Trondheim. Mellom Oslo og Stavanger transporterer lastebilen ca. 75 prosent av tonnmengden, og godstransport på veg følger samme utvikling som den generelle trafikken. Godstransport på sjø står for 16 prosent og jernbanen 10 prosent.

Stykkogs (pakket gods) fraktes med lastebil og jernbane, bulkvarer fraktes i stor grad på skip. Jernbanen har mistet betydelige volumer stykkogs/ kombitransport de siste årene grunnet stor konkurranseflate mot lastebil.

Sammenlignet med strekningene Oslo-Bergen og Oslo-Trondheim har jernbanen i denne korridoren lavere markedsandeler. Konkurranseflaten mot bil er større mellom Oslo og Stavanger enn de øvrige korridorene. Når man ser på volum (fraktet TEU6), er Sørlandsbanen den nest største strekningen etter Bergensbanen.

Vi beklager at det ikke er lagt mer vekt på fremføring av godsvolumer med bane og mener dette må få en tydeligere plass i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen
Schenker AS

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Per A. Kartnes'.

Per A. Kartnes
Direktør/Head of System Freight Norway

F – Interesseorganisasjoner

| | |
|----|--|
| F1 | For Jernbane |
| F2 | Herre Vel, Bamble |
| F3 | Jernbaneforum sør |
| F4 | Naturvernforbundet i Grenland og Naturvernforbundet i Telemark |
| F5 | NHO Telemark |

HØRING KVV GRENLANDSBANEN, SAK 201500759.

13.10.2016

For Jernbane takker for muligheten til å komme med synspunkter i saken. Vi ser positivt på en sammenkopling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Etter vårt syn er dette et prosjekt som det er på høy tid å realisere. Det gir nye reisemuligheter med tog på relasjoner mellom Agder, Grenland og Vestfold. Grenlandsbanen forkorter reisetida mellom Stavanger/Kristiansand/Arendal og Drammen/Akershus/Oslo og den etablerer et nettverk med alternative kjøreruter og nye muligheter for lokaltog.

Prosjektet bør inn i kommende NTP. Ideelt sett burde byggingen av Grenlandsbanen vært en kontinuerlig videreføring av anlegget på Farriseidet - Porsgrunn.

Den videre planleggingen av Grenlandsbanen må også sees i sammenheng med mulighetene for å bygge en Bybane i Grenland. Det må også sees hen til en mulig fremtidig videreføring av banen til byene langs kysten i retning Kristiansand, og en kopling til en fremtidig Vestlandsbane gjennom midt-Telemark.

For Jernbane mener at Grenlandsbanen må bygges med dobbelt spor for minst 250 km/t. Enkeltspor vil være å bygge seg en flaskehals. Mindre fleksibelt, dårligere kapasitet mindre tidsgevinst.

For Jernbane mener den videre utredningen bør konsentrere seg om korridor Y og korridor M. Vi ber også om at det vurderes en tilsving mellom Grenlandsbanen og Bratsbergbanen slik at det blir et deltakryss som muliggjør direkte kjøring i alle retninger.

Om man må velge mellom stasjon på Tangen eller Brokelandsheia, så er det naturlig at det blir Tangen/Kragerø. Tangen behøver likevel ikke utelukke Brokelandsheia, som etterhvert er blitt en viktig senter i Gjerstad kommune. Herfra vil det også være naturlig å etablere bussforbindelser til Risør og Tvedestrand. Vi mener derfor det bør sees på en enkel stasjonsstandard, f.eks. med kort plattform og av/påstigning kun til noen vogner. Alle avganger behøver ikke stoppe ved alle stasjoner. Togene kan kjøres med varierende stoppmønster. Det som da er viktig er at nye stasjoner kan forbikjøres i full linjehastighet.

Vi merker oss at korridor Y er anslått til en lavere kostnad. Vi merker oss også at korridor Y er 1,3 km kortere enn korridor M. Vi er enige i at stasjonsløsningen for korridor Y, Eidanger st., utenfor Porsgrunn by ikke er gunstig. Skal korridor Y vurderes videre må det være under forutsetning av en løsning med stasjon i Porsgrunn by og en annen sporløsning for forbindelsen videre mot Sørlandet. Vi vil derfor peke på det forslaget Norsk Bane har tegnet, se vedlegg. Dette baserer seg på Farriseidet - Porsgrunn som er under bygging. Forbindelsen mot sørvest oppnås via ei sporsløyfe nord for stasjonen som så krysser inngående spor fra Larvik og fortsetter sørover Eidangerhalvøya. Det er også fulle sporforbindelser mot Bratsbergbanen. Noen fordeler med en slik Y korridor kan være kortere bane, kortere reisetider, fleksibelt sporkryss som etablerer en god forbindelse Grenlandsbanen - Bratsbergbanen, bedre flatedekning med stasjon i Grenland sør, ingen høy bru i bybåndet Porsgrunn - Skien.

MVH, Kjell Erik Onsrud, leder

Herre Vel
v/Karsten Tønnevold Fiane (sekretær)

Jernbaneverket
v/ Jarle Jarleson Vaage (prosjektleder)

30.10.2016

Høringsuttalelse KVV Grenlandsbanen – Herre Vel, Bamble

Det vises til Jernbaneverkets (JBV) høring vedrørende konseptvalgutredning for en mulig sammenkobling av Vestfoldbanen med Sørlandsbanen – KVV Grenlandsbanen – med høringsfrist 31.10.2016.

Herre Velforening (Herre Vel) er en sammenslutning av- og for innbyggerne på tettstedet Herre i Bamble kommune. Gjennom ulike tiltak og aktiviteter skal Herre Vel bidra til å skape et trygt, godt og positivt nærmiljø. Herre Vel arbeider aktivt opp mot politikere og andre beslutningstakere i saker som er av interesse for eller påvirker befolkningen på Herre.

Generelt sett stiller Herre Vel seg positive til en sammenkobling av Vestfoldbanene og Sørlandsbanen gjennom en ny Grenlandsbane. Vi anser at dette vil ha både direkte og in-direkte positive sider for befolkningen, næringslivet og industrien i Grenlandsområdet, særlig når det gjelder tilknytning til jernbanenettet inn mot Oslo-området, og de økte muligheter for arbeidspendling og økt godstransport det vil gi (i begge retninger).

Samtidig er vi bekymret for de negative konsekvenser som trasevalgene M1 og M2 potensielt har for Herre –området og innbyggerne på Herre, som vi ikke ser oppveies av noen direkte lokale gevinster. Det er en mål-konflikt mellom lokalbefolkningens mål og behov, og storsamfunnets mål og behov, som vi håper at vil bli nøye vurdert og hensyntatt når trase skal velges.

Mer spesifikt har vi følgende kommentarer til KVV Grenlandsbanen:

- 1) 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 krysningsspor 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 skjærer Herre i langt større grad.

- 2) I vedleggsrapport *Prising av naturinngrep* fremkommer kostnadsvurdering ved ulike økosystemtjenester ved valg av trasealternativ M1 / M2.

Herre Vel etterlyser tilsvarende analyser med høyere oppløsning, slik at det vil være mulig å gjøre en totalvurdering for de ulike geografiske nærområdene som blir påvirket, f.eks. for tettstedet Herre som til en stor grad vil bli påvirket av trasevalg M1/M2. Ved å se på de rene tallene for de ulike traseene, kommer trasevalg M1/M2 på flere områder tilsynelatende mer positivt ut, enn ved valg av trase I1 eller Y2, men hvis en tar for seg enkelte nærområder stiller vi spørsmålsteget ved om analysene totalt sett ville komme ut med så store kostnader for det aktuelle lokalsamfunnet at verken lokalsamfunnet eller storsamfunnet kan akseptere dem.

Herre vel vil til samme delrapport etterlyse en grundigere vurdering av de konsekvenser et valg av M1/M2 vil få for befolkningen på Herre med omegn. Det nevnes f.eks. så vidt i pkt. 7.3.3, vedrørende forventet reduksjon i rekreasjonsverdi og hvilken befolkning som blir berørt, at «et friluftsområdet ved Hellestveitvann og Hammern blir berørt». Etter vår forståelse av trase M1/M2 vil Herre og området rundt bli kraftig påvirket, og vi etterlyser derfor grundigere analyser av direkte og indirekte kostnader for Herres befolkning, særlig ved valg av trase M2 som har en lengre dagsone og bru enn M1.

I samme delrapport brukes «gjennomsnittsnordmannen» som grunnlag for beregninger av rekreasjonsverdi. Herre Vel erfarer at befolkningen i området benytter naturen og de muligheter den gir i stor grad, og at bruk av «gjennomsnittsnordmannen» således leder til for lave rekreasjonsverdier.

I samme delrapport fremkommer det at trasevalg M1/M2 har de arealmessige største negative påvirkninger på naturområder. Herre Vel vil i den sammenheng fremheve viktighetene av å ta vare på beskyttede naturområder, samt at det er viktig at storsamfunnets transportbehov ikke får umiddelbart lov til å trumfe lokalområders behov for nærhet til naturområder.

- 3) I vedleggsrapport *Byutvikling, knutepunkt og arkitektur* listes det opp flere geografiske lokasjoner som vurderes aktuelle for eventuelle stasjoner.

Herre Vel etterlyser en vurdering av en mulig stasjon i tilknytning til Herre i forbindelse med det midtre trasealternativet. Tettstedet Herre ligger strategisk plassert på sørsiden av Frierfjorden, med tilnærmet lik reiseavstand fra byene Skien, Porsgrunn, Brevik og Stathelle, samt ned til E18. Stedet ligger også i umiddelbar nærhet til industrien rundt Frierfjorden, som gir potensiale både for person- og godstrafikk. En stor del av belastningen på veinettet i området skyldes arbeidsreiser for industriansatte mellom arbeid på Herre-siden av Frierfjorden og bosted i Porsgrunn og Skien kommune, samt tungtransport som kunne foregått på tog.

Herre Vel anfører også at en lokal-/regionstasjon på Herre ville ha potensiale for å stimulere nærings- og befolkningsutvikling i området. Dette vil være positivt både for lokalmiljøet spesielt og Grenlandsområdet generelt, da området i dag har en lav sysselsettingsvekst og preges av være blant

de områdene i Sør-Norge med lavest boligpriser, som fungerer både som et økonomisk hinder for mobilitet ut fra området, og som et mentalt hinder for flytting til området.

- 4) Til slutt, i vedleggsrapport *Sammenstilling interessentanalyse* er de identifiserte interessenter delt opp i tre kategorier, hvor «Velforeninger» er samlet i én pott under kategorien «andre interessenter». Herre Vel mener dette er en forenkling, da det sidestiller interessene til velforeninger i områder som kun blir indirekte berørt med velforeninger i områder som potensielt blir direkte berørt, slik som Herre.

Herre Vel mener at velforeninger i områder som potensielt blir direkte berørt burde vært kategorisert under «sekundære interessenter», da den generelle lokalbefolkningen i slike områder kan bli kraftig berørt av prosjektet og de valg som prosjektet tar; særlig da med tanke på valg av trasé. Det er da særlig viktig at lokalbefolkningen og deres interessegrupper / talerør får god og tidsriktig informasjon og gode påvirkningsmuligheter.

Ved eventuelt valg av konsept som inkluderer det midtre trasealternativet forventer Herre Vel å bli involvert i det videre arbeidet.

Kontaktopplysninger Herre Vel

| <i>Generelle henvendelser</i> | <i>Høringsuttalelser / KVV Grenlandsbanen</i> |
|--|---|
| Herre Vel c/o Marthe Edvardsen Berntsen (leder) Adresse: Gamleveien 10, 3965 Herre Mobil: 458 12 978 Epost: marthe_edv@icloud.com | Herre Vel v/ Karsten Tønnevold Fiane (sekretær) Adresse: Herrejordet 24, 3965 Herre Mobil: 958 77 475 Epost: karfi@me.com |

På vegne av Herre Vel

Karsten Tønnevold Fiane
Herre, 30.10.2016

Høringsuttalelse til KVU Grenlandsbanen

Norges viktigste banestrekning må bygges raskt

Grenlandsbanen vil bli genistreken som kobler sammen tre landsdeler, og gir direkte kommunikasjon mellom de befolkningstette stedene på Vest-, Sør- og Østlandet.

Grenlandsbanen er den viktigste banestrekningen som kan bygges i Norge. Den vil umiddelbart gi en times kortere reisetid mot Oslo for 800 000 reisende.

Grenlandsbanen gir mer gods på bane. Vi viser til vår egen rapport om godspotensialet på Sørvestbanen (*Rejlers 2014*).

Flere passasjerer og mer gods på toget er et godt klimatiltak.

Grenlandsbanen har en lang historie og ble første gang omtalt i 1875 i forbindelse med planene om å forlenge Grevskapsbanen (Vestfoldbanen) videre mot Drangedal som en del av en fremtidig kystbane nedover Sørlandet. Senere er strekningen utredet utallige ganger, senest i høyhastighetsutredningen 2012 og nå i KVU for Grenlandsbanen.

Vi har ventet på Grenlandsbanen siden 1875. Nå forventer vi at videre planlegging gjennomføres uten opphold og at banen blir bygget raskt.

Godt trasévalg

Fylkesplankonseptet (M1T) et svært godt og tydelig trasévalg for Grenlandsbanen som følger opp og samsvarer med tidligere utredninger og Høyhastighetsutredningen. Når banen er ferdig bygd, vil det være mulig å reise effektivt mellom Grenland, Vestfoldbyen og Agderbyen. Dette nye togtilbudet betyr større bo- og arbeidsmarkeder og regionutvikling.

Samfunnsøkonomiske vurderinger

Det er gledelig å se at Grenlandsbanen med sammenkoblingen av dagens Sørlandsbane med Vestfoldbanen gir god samfunnsøkonomi.

Utredningen kan få enda større verdi når den følges opp med en utredning av kystbanen fra Brokelandsheia til Kristiansand. Bedre samfunnsøkonomisk effekt oppnås når den store befolkningen i Agderbyen nås. Da vil vi koble sammen Grenland, Agderbyen og deler av Vestfold til ett bo- og arbeidsmarked. Ved å videreføre Grenlandsbanen med ny kystbanen mot Kristiansand øker den samfunnsøkonomiske verdien av investeringene som er gjort på Vestfoldbanen, Eidangerparsellen og Grenlandsbanen. Dette vil øke konkurransekraften og verdiskapingen i landsdelen og landet.

Jernbaneforum Sør ser Grenlandsbanen som første byggetrinn på en ny kystnær bane mot Kristiansand, og senere hele veien til Stavanger; Sørvestbanen. Ferdig utbygd vil Sørvestbanen bli klimanøytral på 13 til 27 år, avhengig av forutsetningene som legges inn. Utbygging av Sørvestbanen medfører et totalt lavere klimagassutslipp, og vil derfor være et positivt tiltak for å redusere nasjonale klimagassutslipp i tråd med nasjonale mål og internasjonale forpliktelser. Best miljøeffekt oppnås dersom banen bygges med enhetlig IC-standard med dobbeltspor og hastighetsprofil på 250 km/t. (*Klimagassberegninger: Utbygging av Sørvestbanen. Asplan Viak 2016*)

Regionalutvikling

Grenlandsbanen blir en viktig bane i et nasjonalt prosjekt for å få ned reisetiden fra Stavanger til Oslo og derigjennom skape større bo- og arbeidsregioner i landsdelen. Sørvestbanen vil skape 4 store bo- og arbeidsmarkeder som til dels overlapper (*Regionale virkninger av Sørvestbanen. Railconsult og Telemarksforskning 2013*). Skal et slikt prosjekt lykkes, må alle strekninger på banen bygges med ensartet standard og vel gjennomtenkte stasjoner og knutepunkt. Vi mener Stortingets vedtak om dobbeltspor og 250 km/t på Vestfoldbanen må følges opp på utbyggingen videre mot Stavanger. IC-prosjektene gjennom Vestfold og Eidangerparsellen bygges i dag med 250 km/t og dobbeltspor. Skal vi få god samfunnsøkonomi på Grenlandsbanen, forutsetter det at både Grenlandsbanen og parsellen Tønsberg - Larvik bygges med dobbeltspor og hastighetsprofil på 250 km/t. Forskjellig standard gir begrenset kapasitet. En eventuell realisering av Grenlandsbanen med lavere hastighetsstandard og enkeltspor vil påføre samfunnet betydelige ekstrakostnader når banen senere må oppgraderes og utvides.

Stasjonsstruktur og togtilbud

Stasjonsstrukturen må tilpasses lokale behov uten at det betyr at alle tog i fremtiden stopper på alle stasjoner. Flere stasjoner gir mulighet for et mer fleksibelt togtilbud. Vi mener at det på Grenlandsbanen må bygges nye stasjoner i Porsgrunn, på Tangen og på Brokelandsheia.

Inntil ny bane bygges langs kysten til Kristiansand er det en stor befolkning i Agderbyen uten et direkte togtilbud mot Stavanger og Oslo. Det er av stor betydning å finne gode løsninger for at dette markedet nås av togtilbudet på Grenlandsbanen. All erfaring viser at villigheten til å bruke toget øker med nærhet til stasjon. Befolkningen fra Grimstad til Risør har behov for å komme på banen nærmest mulig hjemstedet. Stasjon på Brokelandsheia vil fange opp mest trafikk mot Oslo. Bil/buss til Brokelandsheia vil tidsmessig være mest gunstig for trafikk mot Oslo, mens Arendalsbanen fortsatt vil være viktig for trafikk mot Stavanger. Derfor må det bygges stasjon i kombinasjon med innfartsparkering på Brokelandsheia.

Det kan enkelt etableres halvtimesfrekvens fra Brokelandsheia allerede ved åpningen av banen. Når IC er ferdig utbygd til Porsgrunn, blir det to tog i timen herfra. Fra Porsgrunn kan ett tog kjøre videre til Skien og ett til Brokelandsheia. Med timefrekvens på Bratsbergbanen, vil det fortsatt være halvtimesfrekvens fra Skien mot Porsgrunn. Med timefrekvens på Sørlandsbanen vil vi få to tog i timen mot Oslo fra Brokelandsheia. Slik kan banen allerede fra åpningen få et meget godt togtilbud med høy samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Videre planlegging og utbygging

Videre planleggingen av Grenlandsbanen må starte uten opphold. Både for å få økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet på investeringene i Vestfoldbanen og for å få positiv regional bo- og næringsutvikling i Sørlands-regionen, bør Grenlandsbanen stå ferdig samtidig som Vestfoldbanen er ferdig til Porsgrunn.

Vi er opptatt av at banen må bygges kostnadseffektivt og forutsetter at konseptet optimaliseres i den videre planleggingen.

Forholdet til eksisterende Sørlandsbane

Jernbaneforum Sør er opptatt av hvordan vi best mulig kan utnytte den eksisterende Sørlandsbanen når Grenlandsbanen åpner og mener at Sørlandsbanen fra Gjerstad til Drammen over Kongsberg kan åpne for et betydelig bedre lokaltogtilbud i indre Telemark, Grenland og Kongsbergregionen.



Porsgrunn 6. oktober 2016

Til
Jernbaneverket

KVU Grenlandsbanen – Konseptvalgutredning for vurdering av sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen – Offentlig høring

Jernbaneverket har, i samråd med Samferdselsdepartementet, sendt KVU for Grenlandsbanen ut på høring.

Hovedoppgaven for KVU'en har vært å vurdere en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen som kan gi flere reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet, samtidig som transporttilbudet blir miljøvennlig, raskt og effektivt. Transporttilbudet skal også gi regional utvikling og et større felles bo- og arbeidsmarked.

Høringsfrist er 31. oktober 2016.

KVU'en har klarlagt at

- Reisetiden mellom Oslo og Kristiansand blir betydelig redusert
- Antall reisende med tog vil øke betraktelig
- Grenlandsregionen vil bli styrket

Disse punktene er helt i samsvar med Naturvernforbundets prioriteringer for en bærekraftig samfunnsutvikling og vil gi en betydelig klimaeffekt ved at ny Sørvestbane har et stort potensiale i seg til å ta opp konkurransen med både bil og flytrafikk på strekningen. Videre er dette et godt grunnlag for å styrke den regionale utviklingen på en effektiv og bærekraftig måte.

Naturvernforbundet støtter Jernbaneverkets anbefaling om at det midtre alternativet med Porsgrunn som hovedknutepunkt for Grenland blir valgt, og at banen planlegges med dobbeltspor. Vi mener banen må dimensjoneres for 250 km/t for å møte framtidens krav til moderne og bærekraftig kommunikasjon i Norge. Videre at det er viktig å legge til rette for togstopp på Tangen, Kragerø. Stoppmønstre på ny Sørvestbane må drøftes i lys av at det på en slik bane må legges til rett for både regiontog og fjern/ekspresstog.

Skien må knyttes til ny Sørvestbane via et lokaltogtilbud.

Et lokaltogtilbud finnes allerede i dag ved Bratsbergbanen mellom Porsgrunn og Notodden og ved Intercity til Skien. Lokaltogtilbudet fungerer imidlertid dårlig da Skien stasjon, Nylende, ligger usentralt i forhold til Skien sentrum. Vi mener et slikt lokaltogtilbud kan styrkes betraktelig ved å legge til rette for bybanedrift i Grenland. Det er urealistisk å tenke seg at staten vil prioritere dobbeltspor til Nylende med stasjon i fjellet ved Landmannstorvet når Staten kan

spare flere mrd kr på å etablere en bybane med lett-togmateriell på dagens jernbane med trikkespor gjennom Skien sentrum og delvis dobbeltspor mellom Follestad og Porsgrunn. En bybane kan betjene både regionale (Bø, Notodden, Kongsberg) og lokale behov (Skien, Porsgrunn, Herøya, Skjelsvik/Brevik) og være en effektiv matebane til ny Sørvestbane i Porsgrunn.

Vi mener Skien opprettholdes som endepunkt for InterCity slik som i dag.

Vi vil be om at Grenlandsbanen får topp prioritet da de positive virkningene på miljø, klima og samfunn er svært store, og at prosjektet ferdigstilles raskt slik at vi unngår skadelig «konkurransesvridning» i forhold til veg- og flyplassutbygging på strekningen Oslo, Grenland, Kristiansand og Stavanger.

Grenlandsbanen bør startes opp så snart som mulig etter at Eidangerparsellen åpnes i 2018, og ha prioritet før eller parallelt med ny dobbeltspor parsell mellom Tønsberg og Larvik.

Med hilsen

Torstein Fjeld (sign.)
Naturvernforbundet i Grenland

Tormod Svartdal (sign.)
Naturvernforbundet i Telemark

Kopi til:
Skien kommune
Porsgrunn kommune
Bamble kommune
Siljan kommune
Telemark fylkeskommune
Naturvernforbundet, Mariboës gate 8, 0183 Oslo



HØRING OG KS1 PROSESS, KVU GRENLANDSBANEN

Samferdselsminister Kjetil Solvik Olsen la den 4. juli dette året fram forslag til konseptvalgutredning (KVU) for sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Offentliggjøringen skjedde i Porsgrunn, og høringsfristen for konseptvalgutredningen er den 31. oktober 2016. Forslaget betyr en reisetid fra Oslo til Kristiansand ned mot 3 timer, dobbeltspor, høy hastighet og vesentlig flere reisende. Moderne infrastruktur er grunnlag for verdiskaping, god næringsutvikling og valg av bosted..

Utviklingen av det nasjonale jernbanenettet vil ha stor betydning for regionutviklingen i Grenland og Telemark. NHO Telemark ønsker sammenkoblingen av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen velkommen.

Jernbaneverket anbefaler at midtre alternativ blir valgt, og at Porsgrunn stasjon blir knutepunkt for Grenland. NHO Telemark støtter denne vurderingen. Vi mener at dette alternativet vil gi regionen størst attraksjonskraft. En sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen vil ha svært stor betydning for regionutviklingen i hele Telemark, og skape et stort og felles bo- og arbeidsmarked både mot Vestfold og Agder. Sammenkoblingen er i tillegg viktig for samfunns- og næringsutviklingen i hele Sør-Norge.

Ytre alternativ over Eidangerhalvøya skaper en vanskelig og meget kostbar tilknytning til Grenland, samtidig som potensielle industriområder langs Frier Vest blir koblet av. Indre alternativ om Skien vil bli svært kostbart og med lenger reisetid Oslo - Kristiansand som resultat. NHO Telemark mener Skien opprettholdes som endepunkt for InterCity slik som i dag.

Det er viktig at den politiske ledelsen setter regionutvikling høyt på dagsorden i vårt eget land, slik at Norge kommer opp på samme nivå som våre naboland. Samtidig må vi regionalt klare å forene interesser og finne gode løsninger når det gjelder bygging av tjenlig og miljøvennlig infrastruktur.

Sammenkoblingen vil gi regionen det løft vi alle ønsker. Vi må ikke glemme at muligheten for nødvendig støtte til tiltak som regionen er ansvarlig for vil øke, dersom vi finner løsninger som er både kostnadsbesparende og utviklende for staten. Vi ser for oss en løsning hvor tog, lett-tog/bybanemateriell og buss spiller optimalt sammen til en god kollektivløsning, hvor Intercity tilbud til Oslo, lokaltog/Bratsbergbanen, og mulig bybane kan være innholdet. Da vil vi oppnå en effektiv mating til ny Sørvestbane i Porsgrunn.

En utvikling som beskrevet er i tråd med Klimaforliket på Stortinget, Framtidens byer og nasjonale føringer for byutvikling for øvrig. En moderne tilrettelegging for buss/bane og gang/sykkel vil gi mer kollektivtrafikk og mindre biltrafikk og lette næringslivets transporter. Det betyr større trivsel for folk, bedre miljø, mer liv i bysentrene og vil bidra til omdømmebygging og større attraksjonskraft for næringslivet.


Nikolai Boye
Regiondirektør
NHO Telemark

G – Øvrige

| | |
|----|--------------------------|
| G1 | Norsk Maritimt Museum |
| G2 | Skog, Magne |
| G3 | Torp Sandefjord Lufthavn |
| G4 | Sætre, Vidar |
| G5 | Morris, Ivan |

Jernbaneverket
Postboks 4350
NO 2308 Hamar

Deres ref.: 201500759

Vår ref.: 569803

Dato: 19 oktober 2016

Høring KVV Grenlandsbanen, sak 201500759

Norsk Maritimt Museum er kulturvernets landsdelsinstitusjon for forvaltning av kulturminner under vann i Sør-Norge. Blant våre hovedoppgaver er å gjennomføre registrering av automatisk fredede kulturminner under vann, samt vurdere tiltak som omfatter inngrep i sjø eller vassdrag ut fra hensynet til en eventuell konflikt med kulturminner under vann som er fredet eller vernet etter Lov om Kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50.

KVUen for ny Grenlandsbane inneholder flere trasealternativ der vi antar at det i forbindelse med anleggsarbeid og ferdig bane vil måtte gjøres inngrep i vann og vassdrag. Vi varsler herved at det vil bli nødvendig med kulturminneregistreringer under vann, jf kulturminneloven (kml) § 9. Innretning og omfang på disse vil nødvendigvis først kunne utarbeides når omfang av inngrep inkludert anleggsfase er nærmere avklart.

I forhold til når i planprosessen de undervannsarkeologiske registreringene bør være gjennomført vil vi understreke viktigheten av at registrering av kulturminner under vann kommer i gang tidlig, særlig i forhold til spesielle bestemmelser rundt kml § 14 skipsfunn. Bestemmelsen omfatter levninger av skip og båter på land og under vann hvis byggeår er eldre enn 100 år, samt gjenstandsmateriale som stammer fra fartøy. Sistnevnte omfatter kulturlag i havner, ved lasteplasser, kaier og lignende.

Rekkefølgebestemmelsene knyttet til kml 14 er slik at det det ikke er anledning til å gi dispensasjon gjennom planvedtak i henhold til kml. § 8 fjerde ledd, men gjennom enkeltvedtak etter kml. § 14 annet ledd. Slik søknad skal stiles til Riksantikvaren, men sendes til Norsk Maritimt Museum, som er rette myndighet for å gi faglig tilrådning til dispensasjonssøknader etter kml § 14. Av hensyn til prosess og saksbehandlingstid ved eventuell(e) dispensasjonssøknad(er) er det derfor gunstig at det legges opp til å avklare konfliktpotensialet tidlig i planprosessen.

Vennlig hilsen
Norsk Maritimt Museum



Pål Nymo

Post- og fakturaadresse
Stiftelsen Norsk
folkemuseum, avd. Norsk
maritimt museum,
Postboks 720 Skøyen,
0214 Oslo

Telefon
+47 24 11 41 50

Hjemmeside
www.marmuseum.no

E-postadresse
fellespost@marmuseum.no

Send gjerne faktura på e-post:
regnskap@norskfolkemuseum.no

Bankkontonr.
1600.42.53837

Foretaksregisteret
NO 970 010 815

From: Skog, Magne <Magne.Skog@ae.no>
Sent: 10. november 2016 15:14
To: Postmottak Jernbaneverket
Subject: Høring KVV Grenlandsbanen, sak 201500759.
Attachments: 20161110150311.pdf

Hvorfor må det midtre alternativet svinges så langt nordover før den svinger vestover med krapp kurvatur. Ved å flytte stasjonen noen hundre meter mot sørøst kan man krysse med tunell rett fram og med god kurvatur. Kjenner ikke dybdeforholdene i elva, men det skal være mulig å komme tilstrekkelig antall meter nedover etter stasjonen (se vedlegg). Vi som bor på Sørlandet er interessert i at det blir raskest mulig forbindelse nedover her.

Hilsen

Magne Skog
Sivilingeniør



From: Lars Guren <Lars.Guren@torp.no>
Sent: 15. november 2016 08:14
To: Vaage Jarle Jarleson
Subject: Kommentar til KVV Grenlandsbanen

Takk for invitasjon til å kommentere forslaget til KVV Grenlandsbanen!
(Senest ved påminnelse 3.11.d.å.)

Torp Sandefjord lufthavn vil peke på at Grenland og Torp har en vinn/vinn-situasjon ved etablering av denne banestrekningen :

Som en betydelig internasjonal lufthavn, arbeider vi på Torp for å tilby et attraktivt og formålstjenlig rutetilbud til både næringsliv og ferie-/fritidsmarkedet i hele regionen. Vi arbeider for at Torp skal være favorittflyplassen for næringslivet og innbyggerne mellom Asker og Arendal.

Vi vet at nærheten til en internasjonal lufthavn er et viktig moment for å tiltrekke seg/rekruttere kompetanse. Det samme gjelder for lokalisering av enkelte typer næringsliv med internasjonalt nedslagsfelt.

Bostedsattraktiviteten øker med nærhet/god tilgjengelighet til den infrastrukturen lufthavna utgjør.

Satsningen på Intercity Vestfoldbanen/Grenlandsbanen, innebærer at avstanden/reisetiden mellom Sørlandet, Grenland og Torp kortes inn, og at reisen gjøres mer bærekraftig.

Jernbanen har siden 2008 hatt togstopp på Torp Sandefjord lufthavn, der alle tog stanser for av/påstigning med overgang til skyttelbuss til og fra flyplassterminalen. Tilbudet ble raskt populært, og har senere hatt en økning i antall passasjerer.

Torp har de siste 13 årene investert 1.1 milliard NOK på lufthavnen. Behovet for utbygging og vedlikehold av flyplassen krever store investeringer videre. I 2017 skal rullebanen utbedres for 220 mill. kr.

Denne utviklingen ønsker Torp å gjøre på en bærekraftig måte. Det legges til rette for at trafikkveksten for passasjerer skal kunne betjenes med lavest mulig klimaavtrykk, bl.a. ved å utvikle alternativer til bilbasert tilbringertjeneste.

I dette perspektivet er en sammenknytning av Sørlandsbanen med Vestfoldbanen et svært viktig grep for å stimulere til bærekraftig tilbringertjeneste til Torp.

Det er svært viktig for lufthavnen og regionen er at vi får ferdig dobbeltspor og et IC-stopp ved Torp, og at Grenlandsbanen blir etablert som forbindelse til Sørlandsbanen. Dette vil styrke bærekraftig tilbringertjeneste for passasjerer til Torp Sandefjord lufthavn.

Med vennlig hilsen
TORP Sandefjord lufthavn

Lars Guren

Miljøsjef
Telefon: + 47 33 42 70 00
Direkte: + 47 33 42 70 19
Mobil: +47 91 38 88 48
www.torp.no



[Lyst til å reise et sted? Klikk her for TORP Booking vinterbrosjyre](#)



Ta miljøhensyn – vurder om du virkelig må skrive ut denne e-posten!

Høringsfråsegn til KVU om Grenlandsbana, av Vidar Sætre, Åstveitveien 3, 5106 Øvre Ervik, 31.10.16.

Hovudrapporten tilrådde midtre konsept M1 fordi den i alt skåra høgast på indikatorane miljø, regional utvikling og avstandskostnader. Ein viktig grunn til at ytre konsept Y2 skåra lågare, er utan tvil den at hovudstasjonen i Y2 skal liggja ved Eidanger, som ligg forholdsvis lite sentralt til.

Til samanlikning har Norsk Bane AS i sin rapport om 'Telemarkslinken' tilrådd eit ytre konsept men med stasjon nær Porsgrunn sentrum. Og med ei slik plassering istadenfor ved Eidanger, vil Y2 skåra vesentleg betre på både regional utvikling og på avstandskostnader, slik at ytre konsept kan koma mykje betre ut enn det Jbv sin rapport ser for seg.

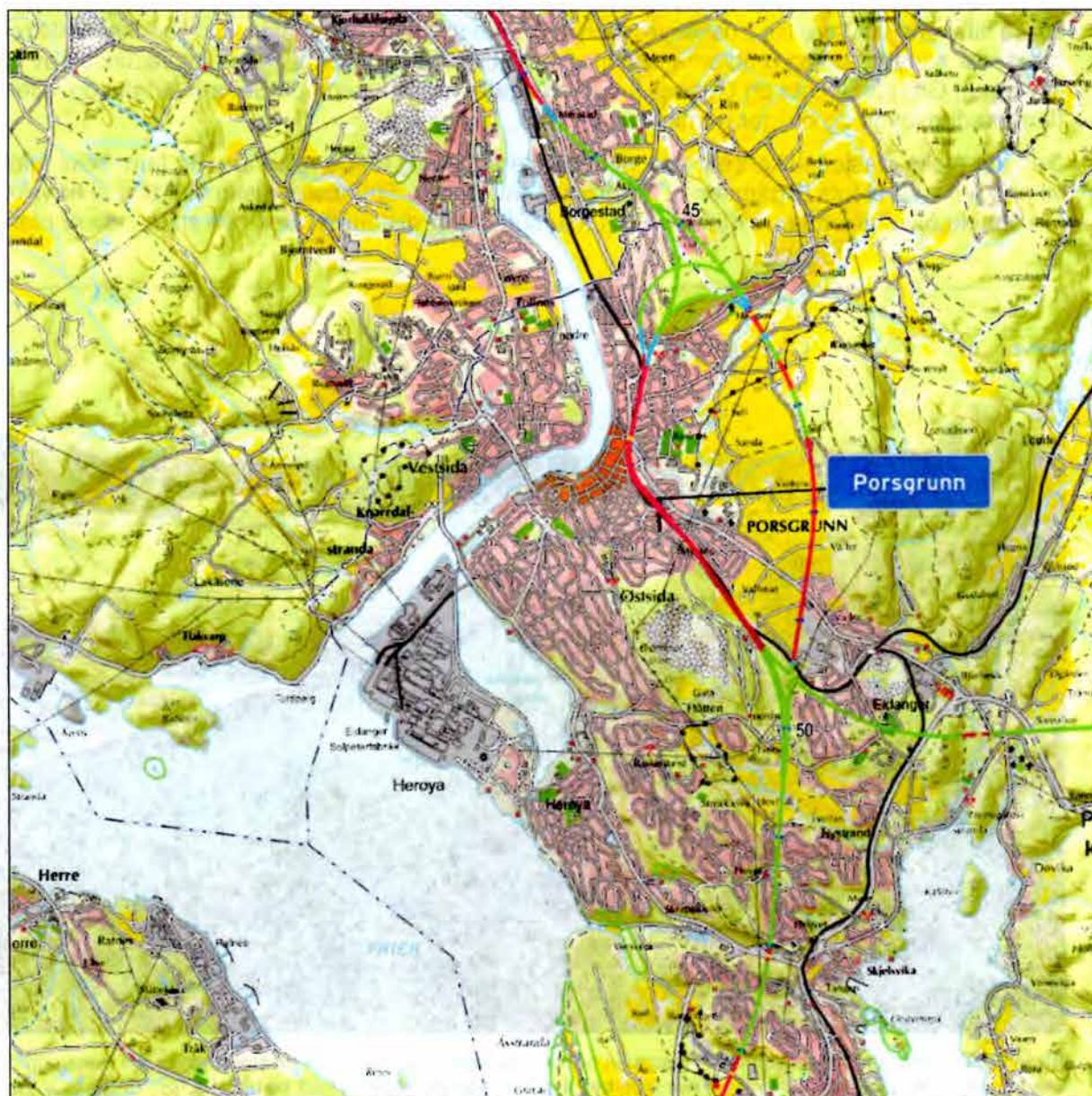
Eg legg ved 3 sider frå 'Telemarkslinken'; to av desse er ein enkel presentasjon av heile rapporten (som i samla versjon er på 108 sider), og ei side frå sjølve rapporten som viser konkret kvar Norsk Bane AS har funne det høveleg å plassera Porsgrunn stasjon.

'Telemarkslinken' er å finna på norskbane.no, og vidare under 'utredninger', og deretter under overskrifta VESTLANDSBANEN.

lagt på et noe høyere nivå enn den eksisterende. Det gjør det mulig å passere under stasjonen og anlegge et kollektivknutepunkt og parkeringsplasser der. I tillegg vil mesteparten av parkeringsarealet ved nåværende Porsgrunn stasjon fortsatt kunne benyttes.

Stasjonen er planlagt med fire spor og to, hver 10 meter brede plattformer på innsiden av de to ytterste sporene.¹¹⁰ Denne plattformløsningen vil bidra til kort vei ved togbytte, f.eks. mellom tog fra Vestfold til Sørlandet og tog fra Sørlandet til Vestlandet eller Oslo via Notodden.

Porsgrunn stasjon vil inngå i et banesystem der Vestfoldbanen er knyttet til stasjonen i sørøst, linjen fra Oslo/Vestlandet via Skien i nordvest og linjen fra Sørlandet i både sørøst og nordvest. Tog fra Sørlandet via Kragerø og Stathelle til Vestfold vil kjøre til Porsgrunn stasjon via en bane



Detaljkart 7: Den planlagte stasjonen i Porsgrunn og tilgrensende banestrekninger. © Norsk Bane AS. Dagstrekninger er vist i rødt, broer i gult, tunneler i grønt og kulverter i cyan. Den nye banen fra Larvik er vist i en mørkere tone. Tunneler og broer på mindre enn 25 meters lengde er ikke inntegnet. Kilometerangivelsene (blå merker) viser distansen fra den nordre enden av forbindelsen mellom Vestlandsbanen og Grenland. Kartutsnittet er på 10 km x 10 km.

¹¹⁰ Plattformbredden på 10 meter gjelder for en 270 meter lang strekning. I den sørøstre enden av stasjonen vil de to plattformene bli smalere. Hver plattform vil i tråd med internasjonale standarder bli 400 meter lang.

du er ferdig.

For å sende til flere mottakere: separer adressene med komma.

Mottaker: *

Avsender: *

Kommentar:

Sikkerhetssjekk: $11 + 13 =$

(Skriv inn
summen)

Send tips



Telemarkslinken - ny trasérapport frå Norsk Bane AS
04.09.14 (oppdatert 14.12.14)

Norsk Bane AS har i dag gleda å kunne leggje fram ein ny trasérapport. Rapporten omhandlar eit moderne banesamband mellom den planlagte Vestlandsbanen og Grenland, med tilknytting til Vestfoldbanen og vidareføring til Sørlandet i ny, kystnær trasé, førebels fram til Risør.

Telemarkslinken er eit om lag fem mil langt banesamband mellom Vestlandsbanen og Grenland, dimensjonert for både gods- og persontog, og for eit fartsnivå på opp mot 300 km/t for persontoga. Rapporten viser at eit slikt samband vil gi store samfunnsvinstar. Det vil t.d. berre ta 58 minutt å reise med tog Skien til Oslo, og om lag to timar til Bergen eller Stavanger. Gjennom samspelet med Vestlandsbanen og tilknyttinga til Vestfoldbanen vil reisetidene internt i Telemark fylke og til tilgrensede regionar bli sterkt redusert, ikkje minst ved ei vidareføring av høgfartsbanen via Stathelle og Kragerø til Sørlandet. Grenland vil då bli eit knutepunkt i eit moderne banenettverk, med snøgge og hyppige avgangar i mange retningar og maksimalt éin times reisetid til ein av dei 10 nye togstasjonane i Telemark fylke. Til Oslo vil ein kunne velje mellom minst fire avgangar per time, to via Vestfold og to via Notodden og Kongsberg.

Utgreingsarbeidet er gjort mogleg gjennom tilskot frå Telemark fylkeskommune. Sjølve traséframlegget er utvikla av Deutsche Bahn International på oppdrag frå Norsk Bane AS. Rapporten elles, med m.a. detaljert grunngjeving for, og utfyllande omtale av traséframlegget, er utarbeidd av Norsk Bane AS.

Rapporten femner m.a. om inngåande drøftingar av konseptuelle spørsmål på både nasjonalt og lokalt nivå. Rapporten inneheld òg analysar av ulike trasékorridorar og stasjonslokaliseringar, både mellom knutepunktet med Vestlandsbanen i Midt-Telemark og Grenland, og frå Grenland mot Sørlandet. Tiltrådd trasé går frå avgreingspunkt på Vestlandsbanen nær Hjuksebø og Sætersbø i Sauherad kommune via ein ny stasjon på Nordagutu til Skien og Porsgrunn, stort sett i same område som Bratsbergbanen. Ei detaljert grunngjeving for og ein omtale av denne traséen med kart og illustrasjonar er no tilgjengeleg, sjå nedanfor.

Sørvest for Grenland ligg tilrådd trasé for det meste noko nærare kysten enn E18 og har stasjonar nær Stathelle, Kragerø og Risør. Trasékart og tilhøyrande rapporttekst er tilgjengeleg.

Ein har òg undersøkt i detalj kvar ein vil kunne byggje ein bane som går frå Porsgrunn via ei bru over Vollsforden og stasjonar på Tangen og Brokelandsheia til Skorstøl. Risør og Skorstøl ligg om lag like langt frå Tvedestrand (som vil kunne bli neste stasjon før Arendal), men ein trasé via Skorstøl vil bli ca. ei halv mil lengre og monaleg dyrare å byggje, m.a. grunna 35 % større samla tunnallengd og 30 % større samla brulengd. Samstundes taler marknadsmessig gunstigare stasjonslokaliseringar, kortare køyretider og vurderingar knytte til natur, miljø og tryggleik for ein trasé via Stathelle,

Kragerø og Risør. Å føre banen til Skorstøl, vil òg krevje monalege investeringar i eksisterande Sørlandsbane vest for Skorstøl. Desse pengane vil berre ha mellombels effekt og bør heller nyttast til ein moderne bane langs Sørlandskysten.

Framtidig oppfølging

Utgreiingsarbeidet har til no vore avgrensa til ei traséutgreiing, med detaljerte traséframlegg fram til Risør. Ein har førebels ikkje utarbeidd detaljerte analysar av marknad og lønsemd. Det vil difor vere viktig å kunne komplettere utgreiinga med trafikkprognosar og bedrifts- og samfunnsøkonomiske analysar, og helst også med traséframlegg for strekninga til Kristiansand og/eller Stavanger.

Slike analysar vil vere særns interessante av di kalkylane for Vestlandsbanen konkluderte med økonomiske resultat som vil gjere det mogeleg å finansiere banen med låneopptak og betale ned lånet med løpande frakt- og billettinntekter i løpet av 30 år. Eit samband mellom Vestlandsbanen og Grenland vil truleg gje ein monaleg auke i togtrafikken, sett i høve til tilleggsinvesteringa. Det er difor ikkje usannsynleg at Telemarkslinken vil styrkje dei økonomiske resultatane. Ei slik eigenfinansiering av infrastrukturen vil kunne gjere det mogeleg å realisere prosjekta langt tidlegare enn om investeringane i sin heilskap måtte bli finansierte berre av offentlege løyvingar.

Tilsvarande økonomiske resultat vil òg kunne vere oppnåelege ved ei vidareføring av høgfartsbanen til Sørlandet, men dette må òg bli undersøkt i detalj.

Nedlasting av rapporten

Rapporten kan ein laste ned i fire delar:

- **Del 1, fram til side 35 (18,1 MB)**, inneheld føreordet og samandraget, konseptutviklinga, trasévurderingar på overordna nivå for Telemark og Sørlandet og korridoranalyser for området mellom Midt-Telemark og Skien.
- **Del 2, fram til side 61 (17,1 MB)**, inneheld ei detaljert omtale av traséframlegget fram til Porsgrunn.
- **Del 3, fram til side 81 (13,8 MB)**, inneheld ei detaljert omtale av tilrådd trasé mellom Porsgrunn og Kilsfjorden i Kragerø.
- **Del 4, fram til side 108 (19,5 MB)**, inneheld ei detaljert omtale av tilrådd trasé mellom Kilsfjorden og Porsgrunn og av ein ikkje-tilrådd trasé mellom Porsgrunn og Skorstøl. I tillegg finn ein kostnadskalkylen og reise- og frakttider.

Ein kan òg laste ned **HEILE RAPPORTEN (19,8 MB)**, men med noko redusert oppløysing på kart og bilete.

Biletet øvst i oppslaget viser det franske høgfaststoget TGV-Duplex ved Crest (mellom Valence og Avignon). Med Vestlandsbanen, Telemarkslinken og andre høgfastssamband vil også Noreg kunne nyte godt av ein liknande kommunikasjonsutvikling som i Frankrike. Nokre døme på framtidige reisetider, med talet på stopp undervegs i parentes: Skien - Oslo: 58 min. (4), Skien - Notodden: 16 min. (0), Skien - Nordagutu: 11 min. (0), Skien - Bø: 20 min. (1), Skien - Brunkeberg: 33 min. (2), Skien - Åmot: 41 min. (2), Skien - Haukeligrend: 54 min. (3), Skien - Porsgrunn: 5 min. (0), Porsgrunn - Stathelle: 6 min. (0), Porsgrunn - Kragerø: 16 min. (1), Porsgrunn - Risør: 21 min. (1) og Skien - Bergen: 1:58 t. (8).

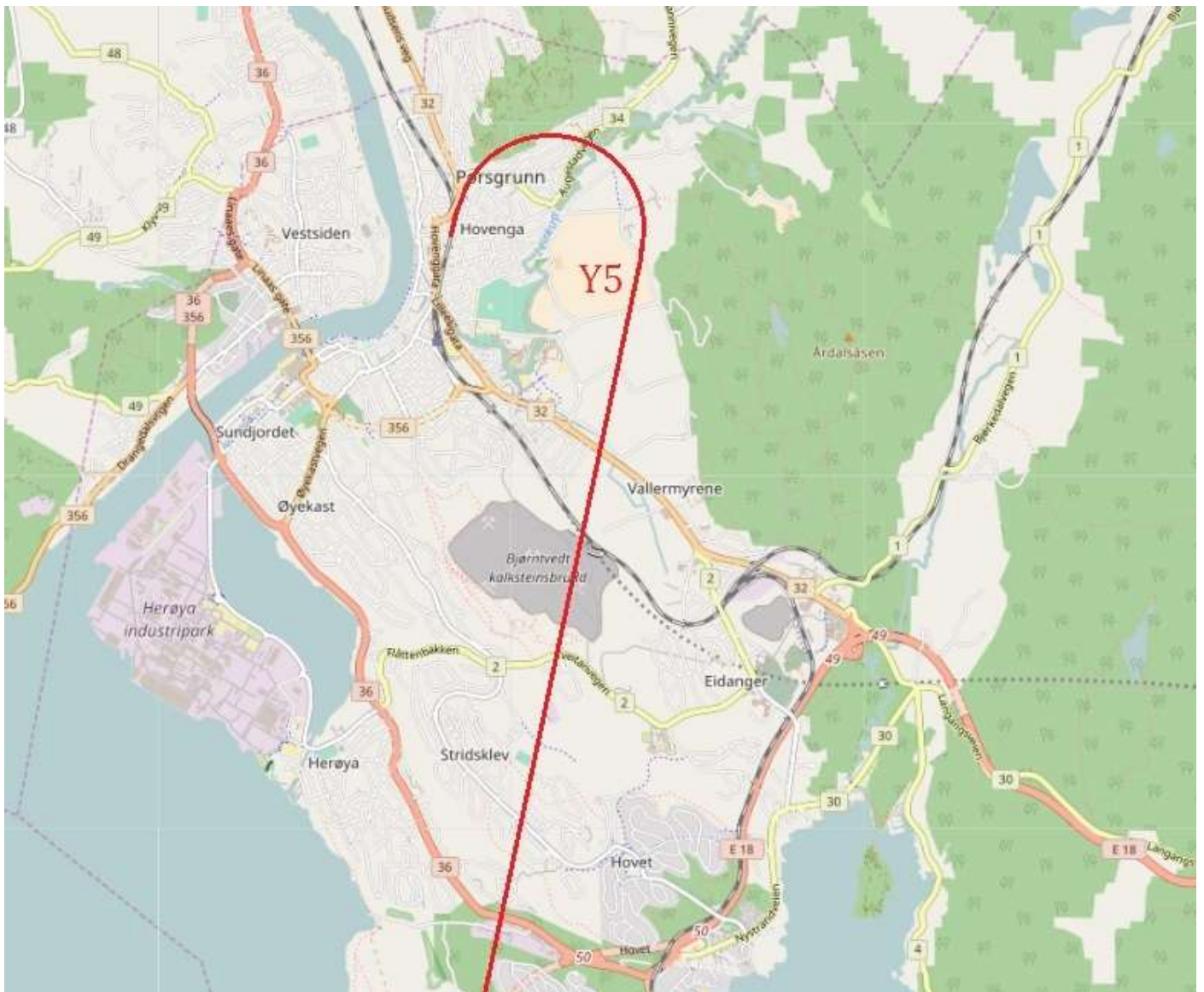
Fra: Morris <rikecfon@gmail.com>
Dato: 8. desember 2016 kl. 19.48.28 CET
Til: <vaajar@jbv.no>
Emne: Høring Grenlandsbanen

Kjære Jarle Jarleson Vaage

Jeg ser at høringsfristen for innspill til KVU Grenlandsbanen forlengst er utløpt. Jeg har et (veldig) kortfattet innspill, illustrert ved 2 bilder, som jeg legger ved i håp om at det likevel vil bli tatt i betraktning.

Med vennlig hilsen
Ivan Morris

1. Y5 – Ytre trasé via Porsgrunn:

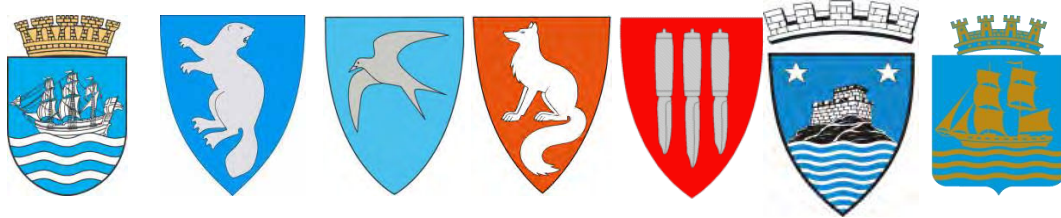


2. Dividing train: Toget deles i to på Nelaug, bakre halvdel fortsetter mot Arendal. Dette gir direkte tog Oslo-Arendal med en reisetid på ca. 2:45 (mot Oslo-Kristiansand 3:21)



Vedlegg

| | |
|---|--|
| 1 | Rapport: Analyser av Brokelandsheia som stoppested langs Grenlandsbanen (Analyse & Strategi, 2016) |
| 2 | Nye analyser av Brokelandsheia stasjon (Kommunesamarbeidet Østre Agder, 2016) |



Høringsuttalelse KVU Grenlandsbanen

Vedlegg 2

Nye analyser av Brokelandsheia stasjon

Innhold

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1. | INNLEDNING | 3 |
| 2. | BROKELANDSHEIA SOM ET VEKSTSENTER – REGIONFORSTØRRING | 3 |
| 2.1 | REGIONFORSTØRRING BROKELANDSHEIA, RESULTATER | 3 |
| 3. | BROKELANDSHEIA SOM ET REGIONALT KNOTEPUNKT – TOGETS KONKURRANSEKRAFT | 5 |
| 3.1 | TOGETS KONKURRANSEKRAFT, RESULTATER | 6 |
| 4. | KONKLUSJON | 10 |

1. Innledning

Vi ønsker i vår høringsuttalelse å argumentere for at det bør etableres et togstopp for fjerntoget på Sørlandsbanen ved Brokelandsheia. Østre Agder har på eget initiativ utarbeidet en alternativ analyse for utviklingen av Brokelandsheia som vi mener må ligge til grunn for beregningen i KVVU-en. Analysen er utarbeidet med bistand fra Multiconsult Analyse & Strategi AS, som også utarbeidet grunnlagsmaterialet for KVVU-en.

Analysen er delt i to. Den første delen ser på utviklingen på selve Brokelandsheia og hvordan Brokelandsheia kan være et vekstsenter som bidrar til regionforstørring. Regionforstørring handler om å utvide mulighetsrommet for reiserelasjoner. Redusert reisetid, økt frekvens, ny infrastruktur og stasjoner vil legge til rette for nye reiserelasjoner med toget, som tidligere ikke har vært mulige eller ikke ansett som attraktive.

Den andre delen av analysen belyser hvordan Brokelandsheia vil kunne bli en viktig stasjon for store deler av Aust Agder ved å være inngangsporten til tognettet.

2. Brokelandsheia som et vekstsenter – regionforstørring

Analyse og Strategi har analysert potensialet for regionforstørring basert på det anbefalte konseptet i KVVUen, men med alternative input-verdier for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. Ved å knytte Agder nærmere Grenland og Vestfold kan Grenlandsbanen bidra til regionforstørring. Utbyggingen vil kunne legge til rette for nye reiserelasjoner og styrke eksisterende reiserelasjoner. Potensialet for regionforstørring analyseres ved en modell som beskriver et teoretisk mulighetsrom for hvor man kan bo og hvor man kan jobbe innenfor rimelig reisetid med toget via Grenlandsbanen. Underlagsrapport fra Analyse & Strategi beskriver metoden mer utfyllende.

Brokelandsheia er i sterk vekst og er et prioritert handelssted i regionale planer. Basert på utviklingsplan for Brokelandsheia¹, og regional plan for senterstruktur og handel², samt flere regionale føringer og den historiske utviklingen de siste 20 årene har vi kunnet gi en realistisk vurdering av både arbeidsplasser og befolkningen i og rundt Brokelandsheia i 2035. Vedtatt utviklingsplan for Brokelandsheia er basert på to års arbeid med flere workshops og en ukes lang plansmie med alle parter involvert; Arkitekter, studenter, urbanister, administrasjon, politikere, næringsdrivende/-foreninger, nabokommuner og lokalbefolkningen generelt. De siste 20 årene har vi også sett at det har vært en stor vekst på Brokelandsheia (5 % årlig vekst i arbeidsplasser). Som et regionalt knutepunkt med ferdig utarbeidet utviklingsplaner er det ingen grunn til å anta at denne veksten ikke vil vedvare.

Det mest realistiske scenarioet vi derfor kan se for er at det i 2035, innenfor 500 meter fra stasjonen er 500 arbeidsplasser. Innenfor 750 meter fra ny stasjon antar vi at det er 750 arbeidsplasser.

Som boareal er området også attraktivt og vil kunne videreutvikles. I utviklingsplanen for Brokelandsheia er det regulert for om lag 2000 nye innbyggere innen 2035 som høyst sannsynlig vil bli meget attraktive og realisert med en eventuell ny Brokelandsheia stasjon. Vi antar derfor at det innenfor fem minutters reisetid fra Brokelandsheia vil være 2000 innbygger i 2035. Det er ingen særskilte utviklingsplaner for området med mellom fem og ti minutters reise fra Brokelandsheia og vi antar her derfor kun en utvikling basert på SSBs prognoser (som også ligger til grunn i dagens KVVU).

2.1 Regionforstørring Brokelandsheia, resultater

Resultatene vises for ulike forutsetninger for akseptabel reisetid med tog, kjøretid fra bosted til stasjon og gangavstand fra stasjon til arbeidssted. I modellen er det den relative forskjellen

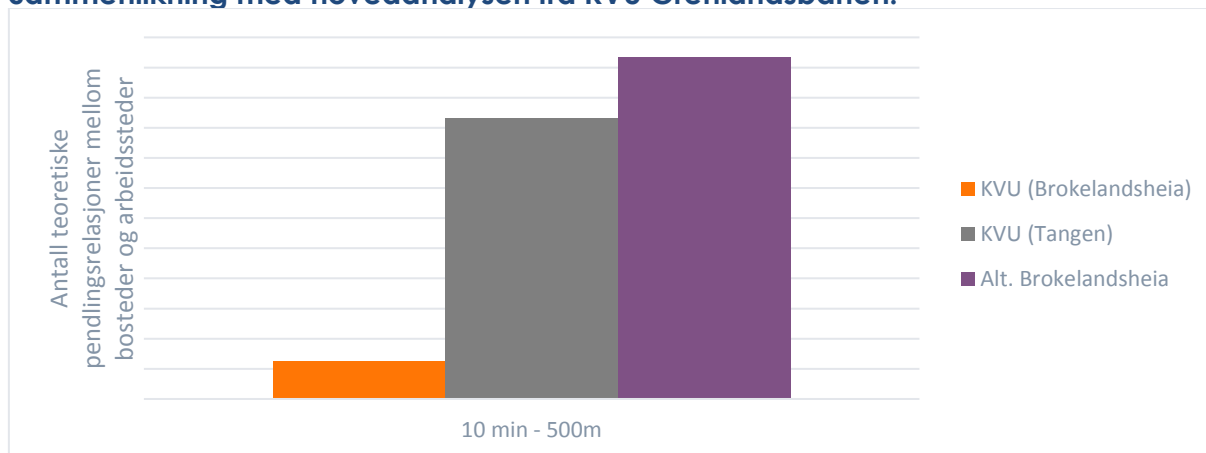
¹ Utviklingsplan for Brokelandsheia – underveis til en stasjonsby. Vedtatt av Gjerstad kommunestyre 19.11.2009

² Regional plan for senterstruktur og handel i Aust Agder. Vedtatt av fylkestinget i Aust Agder 20.10.2015

mellom ulike konsepter/alternativer som er av interesse. Resultatene presenteres derfor for følgende alternativer:

1. KVV Brokelandsheia: Anbefalt konsept fra KVUen med stopp på Brokelandsheia
2. KVV Tangen: Anbefalt konsept fra KVUen med stopp på Tangen
3. Alt. Brokelandsheia: Anbefalt konsept fra KVUen med stopp på Brokelandsheia, med alternative tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon.

Sammenlikning med hovedanalysen fra KVV Grenlandsbanen:

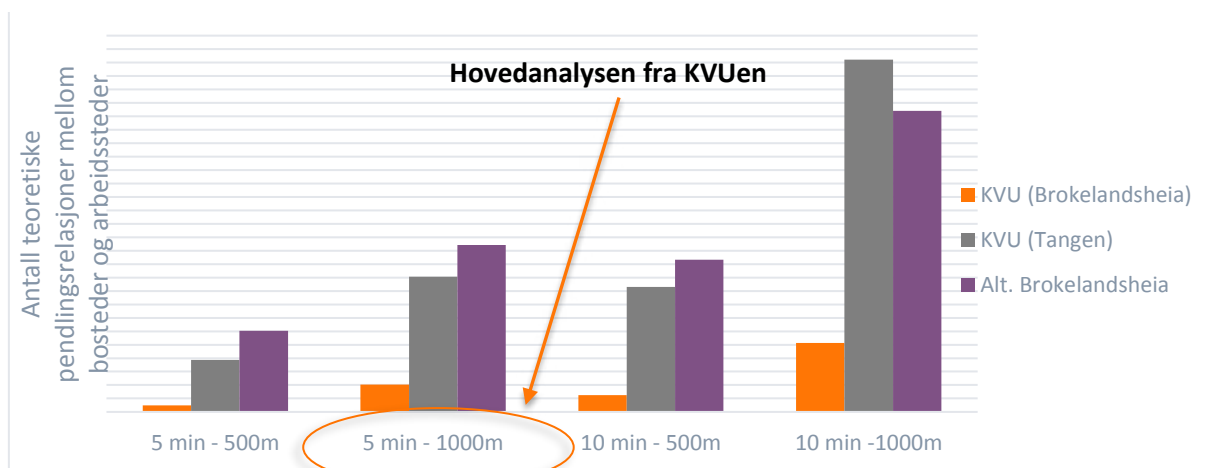


Figur 1 Potensialet for regionforstørring i det anbefalte konseptet med stopp på henholdsvis Tangen eller Brokelandsheia (med og uten oppdaterte tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon). Hver linje i figuren tilsvare 1 mill. teoretisk mulig pendlingsrelasjoner. Forutsetninger: 45 minutters reisetid med tog, 10 minutter kjøretid fra bosted til stasjon, 500 meter (5 min) gangavstand fra stasjon til arbeidssted.

En økning i befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon øker potensialet for regionforstørring. Årsaken er at mulighetsrommet for pendling både til og fra Brokelandsheia øker hvis det blir flere arbeidsplasser, samtidig som en større befolkning gir flere potensielle reiser til arbeidsplasser ved andre stasjoner i tognettverket. Alternative tall for befolkning og arbeidsplasser ved Brokelandsheia stasjon reduserer den relative forskjellen mellom stasjon på Tangen (gitt forutsetningene i KVUen) og Brokelandsheia.

Akseptabel reisetid med tog på 45 minutter:

Med den nye Grenlandsbanen kan man reise mellom Brokelandsheia og Porsgrunn eller Larvik på henholdsvis litt over 20 minutter og 35 minutter. Grunnet bytte til buss med omstigningstid og omstigningsulempe på tilsammen 20 minutter i Porsgrunn, når man ikke Skien med 45 minutters reisetid.



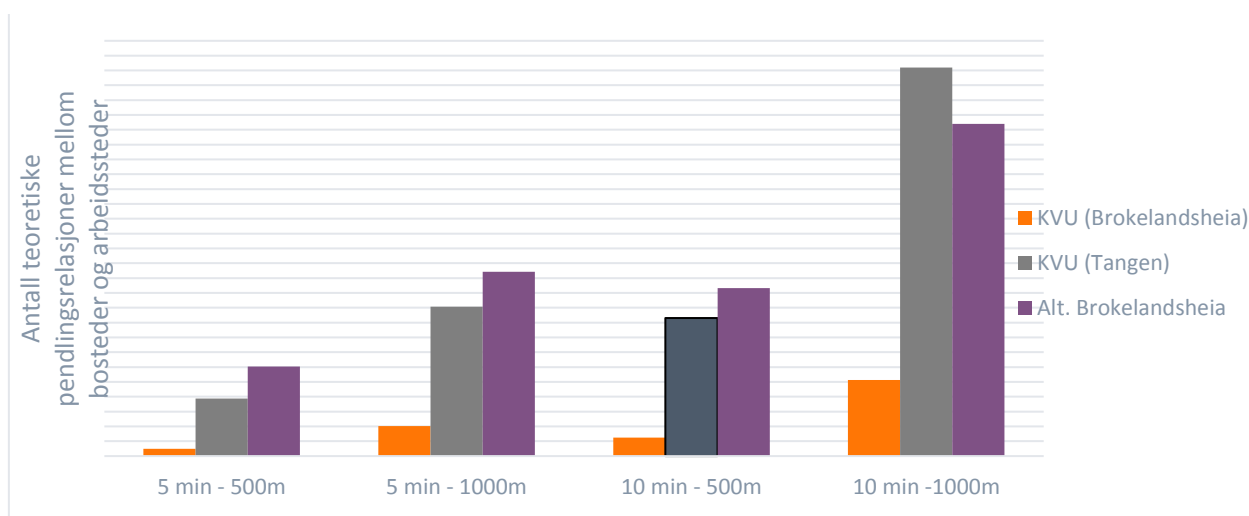
Figur 2 Potensialet for regionforstørring i det anbefalte konseptet med Kommunesamarbeidet Østre Agder sine tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon.

Sammenliknet med resultatene fra KVUen gitt ulike forutsetninger knyttet til avstand fra bo- og arbeidssted til stasjonen. Hver linje i figuren tilsvarer 1 mill. teoretisk mulig pendlingsrelasjoner.

Gitt 45 minutters reisetid med tog, og nye tall for befolkning og arbeidsplasser, gir Brokelandsheia større potensial for regionforstørring enn det som er lagt til grunn i KVUen. Dersom folk er villige til å kjøre ti minutter fra bosted til stasjonen, og deretter gå 1000 meter til arbeidsplasser vil stopp på Tangen (gitt forutsetninger fra KVUen) gi størst potensiale for regionforstørring.

Akseptabel reisetid med tog på 60 minutter:

En reisetid med toget på 60 minutter medfører at man fra Brokelandsheia kan reise via Grenlandsbanen til Porsgrunn, Larvik, Skien, Torp, Tønsberg og Sandefjord. Tilsvarende som for 45 minutters reisetid med tog, og nye tall for befolkning og arbeidsplasser, gir Brokelandsheia ved 60 minutters reisetid størst potensial for regionforstørring. Unntaket er hvis folk er villige til å kjøre ti minutter fra bosted til stasjonen, og deretter gå 1000 meter til arbeidsplasser.



Figur 3 Potensialet for regionforstørring i det anbefalte KVU-konseptet med Kommunesamarbeidet Østre Agder sine tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. Sammenliknet med resultatene fra KVUen gitt ulike forutsetninger knyttet til avstand fra bo- og arbeidssted til stasjonen. Hver linje i figuren tilsvarer 1 mill. teoretisk mulig pendlingsrelasjoner.

3. Brokelandsheia som et regionalt knutepunkt – togets konkurransekraft

En stasjon på Brokelandsheia vil betjene hele Østre Agder. Analyse og Strategi har gjennomført en analyse av togets konkurransekraft på flere reisesegementer for en person som er villig til å kjøre 30 minutter til Brokelandsheia stasjon. Med ny e-18 mellom Tvedestrand og Arendal inkluderer dette store deler av Arendal kommune. Til sammen finner vi i dag om lag 50- 60 000 innbyggere i Agder med under 30 minutters reisetid til Brokelandsheia. Med befolkningsøkning frem til 2035 vil man innenfor 30 minutter betjene 60 – 75 000 innbyggere. Selv om analysen kun gjelder for 30 minutter vil vi kunne se mye av den samme tendensen om vi strekker oss til 45 minutter og inkluderer hele markedet på om lag 120 000 innbyggere i 2035.

I rapporten er konkurranseflateanalysen utført for følgende to strekninger og segmenter:

1. 30 minutter → Brokelandsheia – Porsgrunn sentrum (arbeidsreiser)
2. 30 minutter → Brokelandsheia – Oslo sentrum (fritids- og tjenestereiser)

Følgende alternative reisemåter vurderes i analysen:

- Bil: Bil på hele strekningen
- Bil m/kø: Bil på hele strekningen, men med forsinkelse grunnet kø
- Buss: Buss på hele strekningen

- Bil + Tog (B): Bil til Brokelandsheia, tog videre fra Brokelandsheia,
- Bil + Tog (T): Bil til Tangen, tog videre fra Tangen,

I konkurranseflateanalysen undersøker vi reisendes valg mellom bil, tog og buss på strekningene. Vi antar en reisende bør omtrent 30 minutter i kjøretid fra Brokelandsheia. For alle transportartene legges det derfor til 30 minutters kjøretid til Brokelandsheia. Det betyr at reisene varer 30 minutter lenger enn reisetiden fra Brokelandsheia tilsier. I diskusjonen av resultatene mener vi reisende inntil 30 minutter fra Brokelandsheia ved omtale av Brokelandsheia.

3.1 Togets konkurransekraft, Resultater

Tolkningen av konkurranseflatemodellen gjøres i et diagram som viser sammenhengen mellom generalisert reisekostnad på vertikalaksen, og den reisendes verdsetting av tid (VaT) på horisontalaksen. Alle reisende forutsettes å velge den transportarten som ligger lavest i diagrammet (dvs. har lavest generalisert reisekostnad) for den verdsettingen av tid som gjelder for hver enkelt reisende.

Der grafen til to transportarter krysser hverandre, leses verdien for Verdsetting av tid (VaT) av. Ved hjelp av den avleste VaT og akkumulert log-normal distribusjon, identifiseres andelen av de reisende i segmentet som har en betalingsvilje som ligger høyere og lavere enn krysningspunktet, og som således har en preferanse for en av de to transportartene. Endring i arealet under distribusjonskurven (altså integralet) gir skiftet i antall reisende.

Det henvises til underlagsrapporten fra Analyse og Strategi for mer utfyllende beskrivelse av metode og forutsetninger i analysen.

Fra Brokelandsheia (+ 30 minutter) til Porsgrunn

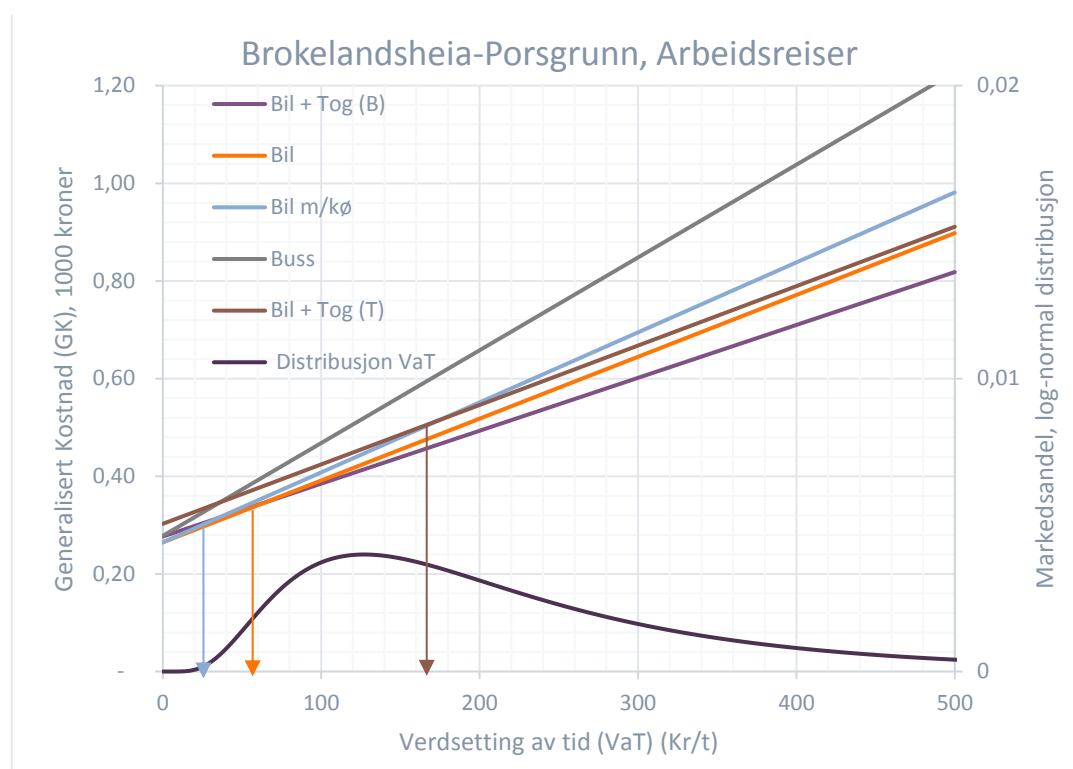
ARBEIDSREISER

Arbeidsreisende mellom Aust-Agder (omtrent 30 minutter fra Brokelandsheia) og Porsgrunn har valget mellom *bil, tog fra Brokelandsheia (eventuelt fra Tangen) og buss*. Reisetiden med tog er raskere enn de andre transportartene på strekningen. For bilen forutsettes gratis parkering (hos arbeidsgiver) og bompenggekostnader for å kjøre inn i Porsgrunn. Dersom bilføreren må betale parkering svekkes bilens konkurransekraft ift de viste analysene

Tabell 1 Reisetid, Brokelandsheia (+ 30 min) til Porsgrunn

| | Bil | Bil m/kø | Buss | Tog (Brokelandsheia) | Tog (Tangen) |
|-----------------|-------|----------|-------|-------------------------|-----------------|
| Reisetid | 01:16 | 01:26 | 01:54 | 01:05 | 01:13 |

Figur 4 (under) viser konkurranseflaten for transportartene på strekningen. Toget har sterk konkurransekraft for arbeidsreiser på strekningen (illustrert ved at grafen for toget ligger lavest i diagrammet).



Figur 4 Konkurransflate for arbeidsreiser på relasjonen Brokelandsheia (+30 minutter) til Porsgrunn.

Resultatet fra analysen viser at toget vil bli et attraktivt reisemiddel for arbeidsreisende inn til Porsgrunn. De aller fleste som skal til arbeidsplasser sentralt i Porsgrunn sentrum vil foretrekke toget (den mørkeblå linjen ligger lavest i nesten hele diagrammet). Selv i en situasjon uten kø vil kun de bilreisende med relativt lav verdsetting av egen tid (mindre enn ca 65 kr) velge bilen (der den turkise linjen ligger lavere enn den mørkeblå). Merk imidlertid at forskjellene er små, og at bil og tog (B) er svært konkurransedyktige med hverandre for de som verdsetter sin tid til under 150 kr pr time (om lag halvparten av markedet). I en situasjon med 10 min kø inn til Porsgrunn sentrum svekkes bilens konkurransekraft og store deler av markedet vil foretrekke toget (alle med tidsverdi over ca 30 kr). Bussen fremstår ikke som et konkurransedyktig alternativ.

Konkurransekraft for toget med påstigning på Brokelandsheia

Forklaringen til togets konkurransekraft på strekningen er først og fremst rask reisetid, men også lave reisekostnader som tilsammen bidrar til at toget fra Brokelandsheia har lave generaliserte reisekostnader for ulik verdsetting av tid. Dersom bilen har et belegg på 1,8 personer eller lavere i henhold til forutsetningene i analysen vil alle fritidsreisende på strekningen som ikke er låst til et annet transportmiddel foretrekke toget.

Togets fortrinn forutsetter at den reisende har tilgang på bil som kan parkeres på Brokelandsheia stasjon eller blir kjørt til stasjonen på Brokelandsheia.

Konkurransekraft hvis bilen har høyt belegg

Dersom bilen har høyt belegg (3 personer) reduserer det togets relative konkurransekraft. Høyt belegg medfører at reisende som verdsetter tiden sin lavere enn ca 200 kr/time vil velge bilen fremfor toget. Dette tilsvarer at omtrent 1/4 av de reisende – de med høyest verdsetting av egen tid - vil velge toget.

Forskjell mellom påstigning på Tangen og Brokelandsheia

Dersom reisende fra Aust-Agder får påstigning på Tangen istedenfor Brokelandsheia øker deres totale reisetid med 8 minutter. Årsaken er at man med bil bruker 12 minutter på å kjøre fra Brokelandsheia til Tangen stasjon, mens toget kjører samme strekningen på 4 minutter. Ettersom vi forutsetter i analysen at fritidsreisende benytter seg av miniprisbilletter er kostnaden for togbilletten det samme fra Tangen og Brokelandsheia, mens bilkostnaden øker

med 19 kroner ved påstigning på Tangen³. Totalt sett vil reisende fra Aust-Agder ved påstigning på Tangen oppleve økte generaliserte reisekostnader, gjennom høyere reisekostnad og noe lenger reisetid. Dette medfører at togets konkurransekraft mot bilen reduseres. I valget mellom tog fra Tangen og buss eller bil vil omtrent alle de reisende velge toget. Det samme gjelder i valget mellom tog fra Tangen, og bil med normalt fritidsbelegg. Ved høyt belegg (3 personer i bilen), vil reisende som verdsetter sin tid til ca 350 kr/time eller høyere – ca 1 av 10 - foretrekke toget.

TJENESTEREISER

Tjenestereisende mellom Aust-Agder (omtrent 30 minutter fra Brokelandsheia) og Oslo har valget mellom *tog fra Brokelandsheia (eventuelt fra Tangen)*, *buss* og *bil*. Vi antar at tjenestereiser utføres både i og utenom rushtid. Både bil og buss fremstilles derfor i analysen med og uten kø. Returen fra Oslo til Brokelandsheia er ikke uviktig. Tjenestereiser som krever fremmøte kl 9, slik at man blir sittende i kø innover kan være ferdig tidlig, slik at returen blir køfri. Eller man kan ha en køfri innreise, men så havne i kø på vei ut av Oslo. I denne analysen belyses konkurransesituasjonen for to enveis tjenestereise, den ene i rushtiden og den andre utenfor rushtiden. En tjenestereiser som utføres i rush den ene retningen og utenom rush i den andre er ikke spesifikt belyst, men vil ligge omtrent midt i mellom de to.

Vi forutsetter i analysen at kostnader knyttet til billetter, bompenger og drivstoff refunderes av arbeidsgiver. For bilførere påløper det likevel kapitalkostnader og kostnader knyttet til slitasje av dekk, olje, reparasjoner etc. som fordeles etter antall kilometer som kjøres. Dette medfører at alle reisemåter som inkluderer bilkjøring i analysen har en reisekostnad også for tjenestereisende. Dette er i tråd med analysene i KVV Grenlandsbanen.

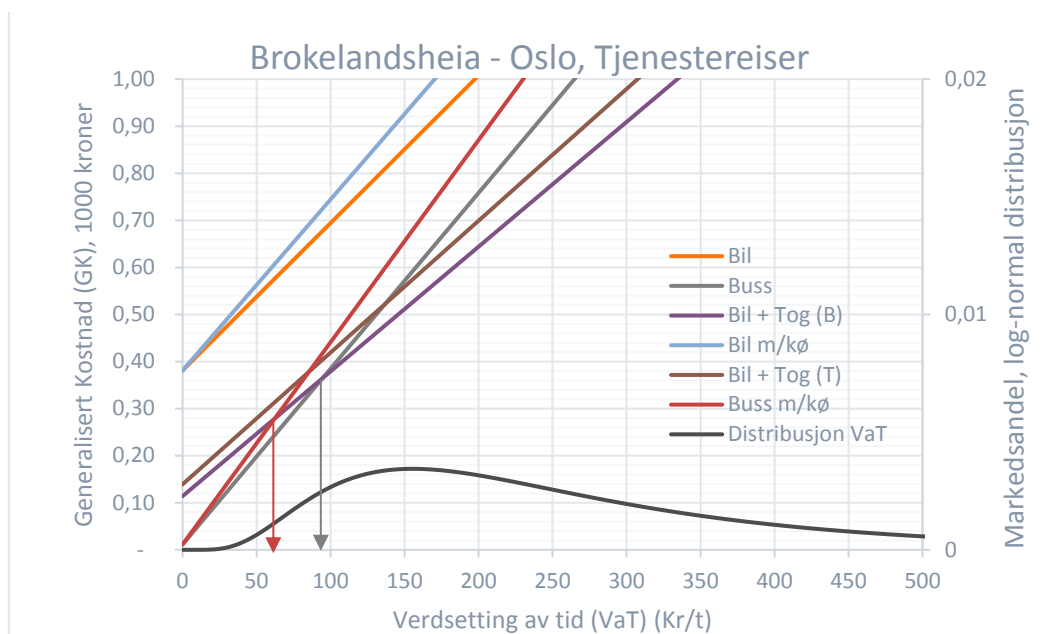
Tabell 2 Reisetid 30 minutter fra Brokelandsheia til Oslo

| | Bil | Bil m/kø | Bil m/kø Fullt godgjort | Buss | Buss m/kø | Tog (Broke- landsheia) | Tog (Tangen) |
|----------|-------|-------------|-------------------------------|-------|--------------|------------------------------|-----------------|
| Reisetid | 03:08 | 03:38 | 03:38 | 03:54 | 04:24 | 02:39 | 02:47 |

Reisetiden med tog er over 30 minutter raskere enn det raskeste alternativet på strekningen, og bidrar til at toget har sterk konkurransekraft for tjenestereise på strekningen. Bussen har lavest reisekostnad, men lang reisetid bidrar til å redusere bussens konkurransekraft.

Figur 5 (under) viser konkurranseflaten for transportartene på strekningen.

³ Mindre enn for arbeidsreisende, pga høyere belegg i bilen ved fritidsreiser enn arbeidsreiser.



Figur 5 Konkurransflate for tjenestereiser mellom Brokelandsheia (+30 minutter) og Oslo.

Bilen fremstår som lite konkurransedyktig uansett om reisen gjøres i rushtid (rød) eller ikke (turkis). Om Bussen (oransje) fremstår som attraktiv for de reisende med lavest tidsverdi, også i rushtiden (lilla). For reisende med høyere tidsverdi så er toget mest attraktivt (mørkeblå).

Konkurranseskraft for toget med påstigning på Brokelandsheia

Forklaringen til togets konkurranseskraft på strekningen er kombinasjonen av rask reisetid og lave reisekostnader, som bidrar til at toget har lave generaliserte reisekostnader for ulike verdsettinger av tid. Dersom reisen skjer utenom rush vil reisende som verdsetter tiden under ca 100 kroner foretrekke buss fremfor tog – det vil si om lag 1 av 10. Dersom reisen skjer i rushtid synker andelen som foretrekker buss fremfor tog – svært få vil foretrekke bussen.

En storstilet satsning på utbygging av motorvei eller annen høystandard i Agder og nordover gjennom Grenland vil øke konkurranseskraften til både bilen og bussen, og togets konkurranseskraft vil bli tilsvarende svekket, relativt sett.

For innbyggere langt sør i Aust-Agder kan det være relevant å vurdere å fly fra Kjevik til OSL Gardemoen. Det er usikkert hvor aktuelt dette vil være for de som bor innenfor 30 minutter fra Brokelandsheia. Dette alternativet er ikke vurdert i denne analysen.

Togets fortrinn forutsetter at den reisende har tilgang på bil som kan parkeres på Brokelandsheia stasjon eller blir kjørt til stasjonen på Brokelandsheia.

Forskjell mellom påstigning på Tangen og Brokelandsheia

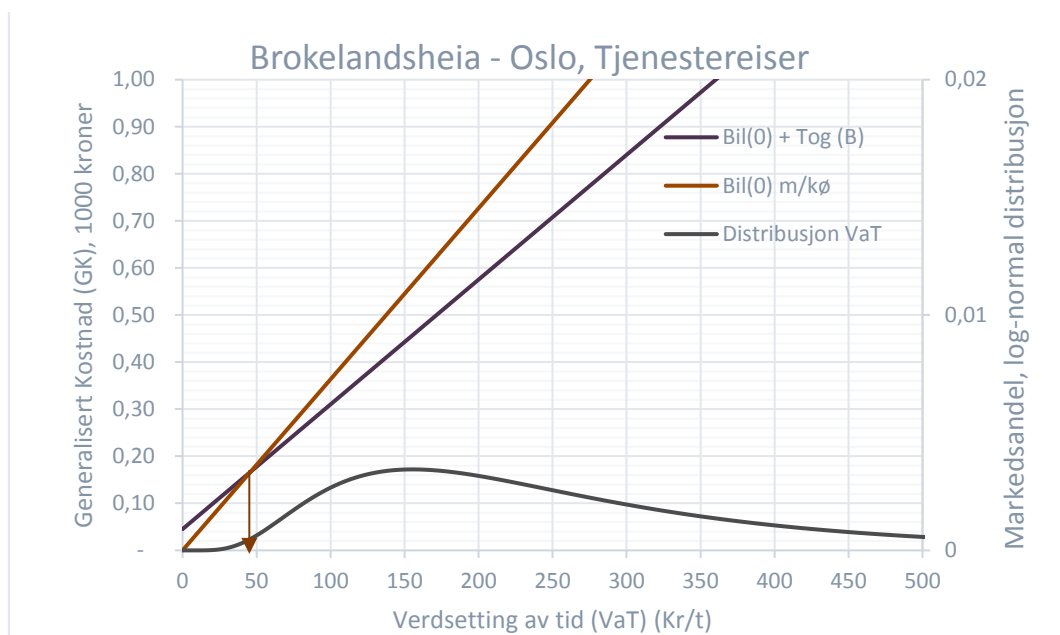
Dersom reisende fra Aust-Agder får påstigning på Tangen istedenfor Brokelandsheia øker deres totale reisetid med 8 minutter. Årsaken er at man med bil bruker 12 minutter på å kjøre fra Brokelandsheia til Tangen stasjon, mens toget kjører samme strekningen på 4 minutter. Togets konkurranseskraft på strekningen ved påstigning på Tangen er noe lavere enn ved påstigning på Brokelandsheia grunnet noe lenger reisetid, og høyere generaliserte reisekostnader.

Bilens konkurranseskraft

Bilens konkurranseskraft for tjenestereiser på strekningen Brokelandsheia – Oslo er lav. Årsaken til dette er at det påløper kostnader i form av kapitalkostnader, slitasje på dekk, olje, reparasjoner etc. per kjørte kilometer. De generaliserte reisekostnadene for en bilreise blir derfor høyere enn alternativene.

Dersom den tjenestereisende anser at arbeidsgivers reise godtgjørelse kompenserer til fulle alle kostnader som påløper ved bruk av bilen, inklusive slitasje, forsikring etc og følgelig ser bort i fra disse kostnadene i valg av reisemiddel, øker bilens konkurranseskraft. I et slikt tilfelle blir bilen

konkurransedyktig for de med lavest verdsetting av egen tid (ca 50 kr og lavere). For resten av markedet blir tog fortsatt det foretrukne alternativet.



Figur 6 Konkurransflate for tjenestereiser mellom Brokelandsheia (+30 minutter) og Oslo, dersom det ikke påløper kostnader for bilreise.

4. Konklusjon

Brokelandsheia fremstår som en attraktiv lokasjon for etablering av ny togstasjon ved en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Området er ferdig regulert og det foreligger grundig og detaljerte planer for videre utvikling på området. Brokelandsheia er i regionale planer utpekt som et vekstsenter. Ved etablering av ny stasjon ligger alt til rette for at disse planene vil bli realisert. Med en realistisk vekst på Brokelandsheia ser vi at lønnsomheten ved utbyggingen av stasjonen er helt annen enn den som fremgår av KVUen. Våre analyser viser også at Brokelandsheia blir et viktig knutepunkt for trafikken i hele Østre Agder, og at toget vil ta en stor andel av både arbeidsreisene til Grenlandsområdet, og på fritids- og tjenestereisene til Oslo.

RAPPORT

Analyser av
Brokelandsheia som
stoppested langs
Grenlandsbanen

KUNDE

Kommunesamarbeidet Østre Agder

KONTAKTPERSON

Bård Birkedal

Tonje Berger Ausland

TEMA

Analyser av Brokelandsheia som stoppested langs Grenlandsbanen

SELSKAP

Analyse & Strategi AS

FORFATTERE

Maren Louise Salte
Kaj W. Halvorsen

DATO

06.10.2016

INNHALDSFORTEGNELSE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Bakgrunn | 4 |
| 1.1 | <i>Om oppdraget</i> | 4 |
| 1.2 | <i>Analyser og forutsetninger</i> | 4 |
| 2 | Analyser..... | 6 |
| 2.1 | <i>Potensialet for regionforstørring.....</i> | 6 |
| 2.1.1 | Metode - om modellen | 6 |
| 2.1.2 | Data og forutsetninger..... | 7 |
| 2.1.3 | Resultat | 9 |
| 2.2 | <i>Togets konkurransekraft</i> | 11 |
| 2.2.1 | Metode – om modellen | 11 |
| 2.2.2 | Data og forutsetninger..... | 12 |
| 2.2.3 | Resultater..... | 14 |
| 3 | Oppsummering av funn | 22 |
| | Vedlegg - Data og forutsetninger i konkurranseflateanalysen | 24 |

1 BAKGRUNN

1.1 OM OPPDRAGET

Jernbaneverket (JBV) har gjennomført og lagt frem en konseptvalgutredning (KVU) for en sammenkobling av Vestfoldbanen og Sørlandsbanen, kalt Grenlandsbanen. En av konklusjonene i KVUen er at det ikke planlegges stopp for fjerntog på Brokelandsheia. KVUen er nå ute til høring, med høringsfrist 31. oktober. Kommunesamarbeidet i Østre Agder ønsker i sin høringsuttalelse å argumentere for at det bør etableres et togstopp for fjerntoget på Sørlandsbanen ved Brokelandsheia

Analyse & Strategi (A&S) bisto JBV i KVU-arbeidet, og utarbeidet blant annet markedsbasert grunnlagsinformasjon for beslutningen knyttet til Brokelandsheia stasjon. Til høringsuttalelsen ønsker Kommunesamarbeidet i Østre Agder å benytte metoder og analyseapparat fra markedsanalysen i KVUen til å vurdere alternative fremtidsscenarier for Brokelandsheiaområdet.

Kommunesamarbeidet Østre Agder ønsker også å få belyst hvordan Brokelandsheia vil kunne bli en viktig stasjon for store deler av Aust-Agder ved at den er inngangsporten til tognettet. Analysen skal legge til grunn at reisende fra Aust-Agder er villig til å kjøre inntil 30 minutter til Brokelandsheia for å ta tog nordover i jernbanenettet. Resultatene fra analysene fremstilles i denne rapporten. Analysene fokuserer på virkningene for Brokelandsheia, uten å sette Brokelandsheia direkte opp mot alternative stasjonsplasseringer.

1.2 ANALYSER OG FORUTSETNINGER

Analysene av Brokelandsheia som stoppested langs Grenlandsbanen tar utgangspunkt i metodeverket som ble anvendt i markedsanalysen i KVUen. Analysene som benyttes belyser potensialet for regionforstørring og togets konkurransekraft på utvalgte strekninger ved stopp på Brokelandsheia.

Definisjoner:

Regionforstørring: Regionforstørring handler om å utvide mulighetsrommet for reiserelasjoner. Redusert reisetid, økt frekvens, ny infrastruktur og stasjoner vil legge til rette for nye reiserelasjoner med toget, som tidligere ikke har vært mulige eller ikke ansett som attraktive.

Konkurransekraft: En transportarts konkurransekraft handler om attraktiviteten til denne transportarten, relativt til andre tilgjengelige transportarter. Vi beregner konkurransekraft i monetære verdier – generaliserte kostander (definert i kapittel 2.2.1). For eksempel vil redusert reisetid for toget øke togets konkurransekraft. Det samme vil redusert billettpris eller økt frekvens.

Analysen av potensialet for regionforstørring utføres for det anbefalte konseptet¹ i KVUen, men med alternative input-verdier for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon.² Analysen av togets konkurransekraft utføres for strekningene Brokelandsheia – Porsgrunn, og Brokelandsheia – Oslo. For begge strekningene gjelder antakelsen om at personer i Agder er villige til å reise inntil 30

¹ Konsept M1 – Fylkesplankonseptet. Midtre korridor med stasjon i Porsgrunn, kryssing av Porsgrunnselva ved Heistad, videre trasée med stopp ved Sannidal/Tangen og tilkobling til eksisterende sørlandsbane ved Skorstøl. Bygges med dobbeltsporstandard.

² Tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon er oppgitt av Kommunesamarbeidet Østre Agder, og basert på utviklingsplaner for området.

minutter for å komme til en stasjon. Dersom ikke annet er oppgitt benyttes det i analysene samme forutsetninger, verdier og parametere som i KVUen.

2 ANALYSER

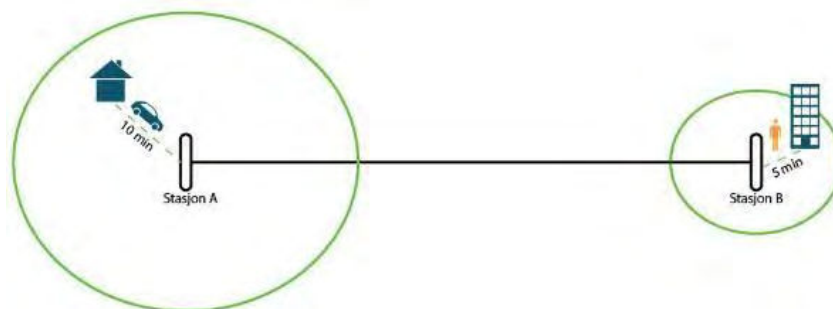
2.1 POTENSIALET FOR REGIONFORSTØRRING

Ved å knytte Agder nærmere Grenland og Vestfold kan Grenlandsbanen bidra til regionforstørring. Utbyggingen vil kunne legge til rette for nye reiserelasjoner og styrke eksisterende reiserelasjoner. Potensialet for regionforstørring analyseres ved en modell som beskriver et teoretisk mulighetsrom for hvor man kan bo og hvor man kan jobbe innenfor rimelig reisetid med toget via Grenlandsbanen. Modellen bidrar først og fremst til å belyse forskjeller mellom konsepter/alternativer gitt ulike forutsetninger. Modellen kan ikke benyttes for å predikere volumer av pendling.

2.1.1 METODE - OM MODELLEN

Arbeidsreiser utgjør et viktig markedsgrunnlag for toget. Denne gruppen reisende representerer et relativt stabilt kundesegment som reiser ofte og forutsigbart. Regionforstørringsmodellen tar utgangspunkt i mulighetsrommet for disse reisende ved å finne pendlingsrelasjonene som er mulige med tog i ulike alternativer eller konsepter. Potensialet for regionforstørring analyseres ved å se på antall mulige relasjoner mellom befolkning og arbeidsplasser. Kobles nye eller store bo- og arbeidsområder sammen øker potensialet for regionforstørring. Analysen utføres for det anbefalte konseptet i KVUen, men med alternative input-verdier for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon (se kap. 2.1.2).

Figur 2-1. Illustrasjon av en potensiell pendlingsrelasjon i regionsforstørringsmodellen (forutsetning 10 min kjøretid fra bosted til stasjonen, og 5 minutter gangtid fra stasjonen til arbeidsstedet)



Regionforstørring beregnes ved å summere produktet av befolkning og arbeidsplasser som kan kobles sammen innen akseptabel reisetid innenfor togsystemet.

Et togsystem med kun to stasjoner, stasjon A og stasjon B, kan brukes som eksempel: Stasjon A ligger i et boområde utenfor en liten by og stasjon B ligger i sentrum av den lille byen. Reisetiden med tog mellom A og B er innenfor det som er definert som akseptabelt. Hvis det bor 100 personer innenfor 10 minutters kjøretid fra stasjon A

og det finnes 100 arbeidsplasser innen 5 minutters gange fra stasjon B, gir dette en regionforstørring = 10 000 (100 personer x 100 arbeidsplasser). Beregningen gjøres i begge retninger for hvert stasjonspar. En tilsvarende summering gjøres følgelig for antall innbyggere innenfor 10 min kjøring av stasjon B og antall arbeidsplasser i 5 minutters gange fra stasjon A.

Beregning av Regionforstørring:

$$\text{Regionforstørring}_K = \sum_K B_i * A_j | t, f, d$$

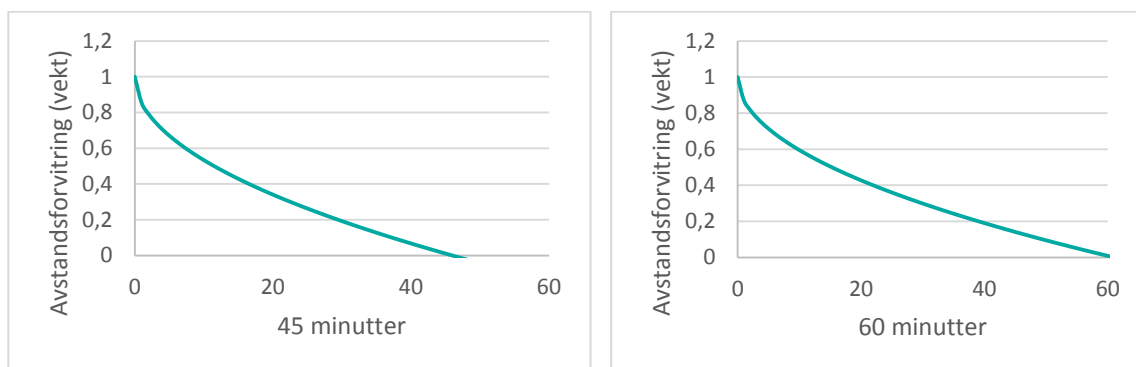
| | |
|-----|-------------------------|
| K = | Konsept |
| i = | Stasjon nært bosted |
| j = | Stasjon nært arbeidsted |
| B = | Befolkning |
| A = | Arbeidsplasser |
| t = | Reisetid |
| f = | Frekvens |
| d = | Reisetidsfølsomhet |

Frekvensen angir antall togavganger per time. Høyere frekvens øker mulighetsrommet for pendling, og gir dermed økt potensiale for regionforstørring. Potensialet for pendling reduseres med økt avstand (avstandsforvitring). Bosteds- og arbeidsrelasjoner med lang avstand vektlegges derfor mindre i modellen.

2.1.2 DATA OG FORUTSETNINGER

Tabell 1 (under) gir en oversikt over parametere, inputverdier og forutsetninger som er benyttet i analysen av potensialet for regionforstørring. Forskjellen mellom analysen i KVV Grenlandsbanen og i denne rapporten er knyttet til befolkning, og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. I KVV analysene ble det lagt til grunn befolkningstall fra Geodata for 2014 og SSBs befolkningsfremskriving (MMMM) for alle kommuner i analyseområdet. Dette for å sikre både transparens og likebehandling i analysene. I denne analysen benytter vi alternative verdier for befolkning og arbeidsplasser ved Brokelandsheia stasjon i 2035 oppgitt av Kommunesamarbeidet Østre Agder. De alternative verdiene er basert på *Utviklingsplan for Brokelandsheia – underveis til en stasjonsby*³ og *Regional plan for senterstruktur og handel i Aust-Agder*⁴. At vi i denne analysen benytter alternative verdier for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia medfører at resultatene i de ulike alternativene som vises ikke er direkte sammenliknbare.

I KVV Grenlandsbanen har vi i hovedanalysen forutsatt at 60 minutter er maksimal akseptabel reisetid mellom bo- og arbeidssted (Fearnley m. fler. (2012); Kjørstad m. fler. (2010)). Reisetiden var delt i 10 minutters kjøring med bil fra bosted, 45 minutters reisetid med tog (inkludert bytte for relasjoner der det var aktuelt), og 500 meter (ca. 5 minutter) gange fra stasjon til arbeidsplass. Alle relasjoner som tilfredstilte disse kriteriene var med i analysen. Avstandsforvitring medførte at relasjonene ble vektlagt mindre når reisetiden økte.



Figur 2-2 Avstandsforvitring ved akseptabel reisetid på toget på henholdsvis 45 minutter (til venstre) og 60 minutter (til høyre.)

Avstandsforvitringen betyr at reiserelasjoner som på marginen er innenfor akseptabel reisetid vektlegges tilnærmet like null i analysen. Avstandsforvitring bidrar dermed til en mer stabil modell der

³ Utviklingsplan for Brokelandsheia – underveis til en stasjonsby. Vedtatt av Gjerstad kommunestyre 19.11.2009.

⁴ Regional plan for senterstruktur og handel i Aust Agder. Vedtatt av fylkestinget i Aust Agder 20.10.2015

resultatet fra analysen er mindre sensitivt for om en stasjon på marginen er innenfor eller utenfor den akseptable reisetiden.

Tabell 1 Oversikt over parametere, inputverdier og forutsetninger som er benyttet i analysene i KVUen og i alternative analyser av Brokelandsheia stasjon.

| Parametere og inputverdier | KVU Grenlandsbanen | Analyser av Brokelandsheia |
|--|--------------------|----------------------------|
| Arbeidsplasser Brokelandsheia 2014 | | |
| - 500 meter | 114 | 180 |
| - 1000 meter | 200 | 270 |
| Årlig vekst i arbeidsplasser | 1,4 % ⁵ | 5 % ⁶ |
| Arbeidsplasser Brokelandsheia 2035 | | |
| - 500 meter | 153 | 500 |
| - 1000 meter | 268 | 750 |
| Befolkning Brokelandsheia 2014 ⁷ | | |
| - 5 minutter | 568 | |
| - 5-10 minutter | 1003 | |
| - Sum innen 10 minutter | 1571 | |
| Samlet befolkningsvekst 2014-2035 ⁸ | 10,8% | |
| Befolkning Brokelandsheia 2035 | | |
| - 5 minutter | 629 | 2000 |
| - 5-10 minutter | 1111 | 1111 ⁹ |
| - Sum innen 10 minutter | 1740 | 3111 |
| Reisetid med tog | 45 min | 45 og 60 minutter |
| Avstandsforvitring | Ja | Ja |
| Omstigningstid | 20 min | 20 min |
| - Bytte | 5 min | 5 min |
| - Ulempe | 15 min | 15 min |

I modellen er kun reisestrekninger som benytter Grenlandsbanen til hele eller deler av reisen inkludert. Det er altså slik at reiser til avgreiningpunktet (Skorstøl) fra vest, eller til Porsgrunn fra øst, ikke tillegges vekt i modellen ettersom disse ikke påvirkes av en utbygging av Grenlandsbanen. I modellen tillates bytte til andre tog (Intercity, Bratsbergbanen, Sørlandsbanen) for å nå andre viktige arbeidsteder enn der fjerntoget stopper. Et bytte medfører imidlertid økt reisetid (5 min) og en ulempe (15 min) for den reisende.

I analysene i denne rapporten er det forutsatt stopp på Brokelandsheia. Øst for Grenlandsbanen er det i analysen lagt til grunn at fjerntoget stopper på stasjonene Larvik, Torp, Tønsberg, Drammen og Oslo. Vest for Grenlandsbanen er det i analysen lagt til grunn likt stoppmønster for fjerntoget som for dagens Sørlandsbane.

⁵ Kilde: Regjeringens perspektivmelding 2013

⁶ Oppgitt av Kommunesamarbeidet Østre Agder. Basert på historisk årlig vekst i arbeidsplasser for Brokelandsområdet.

⁷ Tall for befolkning og befolkningsanalyser er gjort etter MMMM alternativet fra SSB i KVUen. Dette ble ansett som den mest objektive og likebehandlende tilnærmingen når vi jobbet med mange stasjoner i et stort system.

⁸ Kilde: Prognoser for befolkningsvekst fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) i Gjerstad kommune. Alternativ MMMM. Prosentvis befolkningsvekst er for perioden 2014 – 2035.

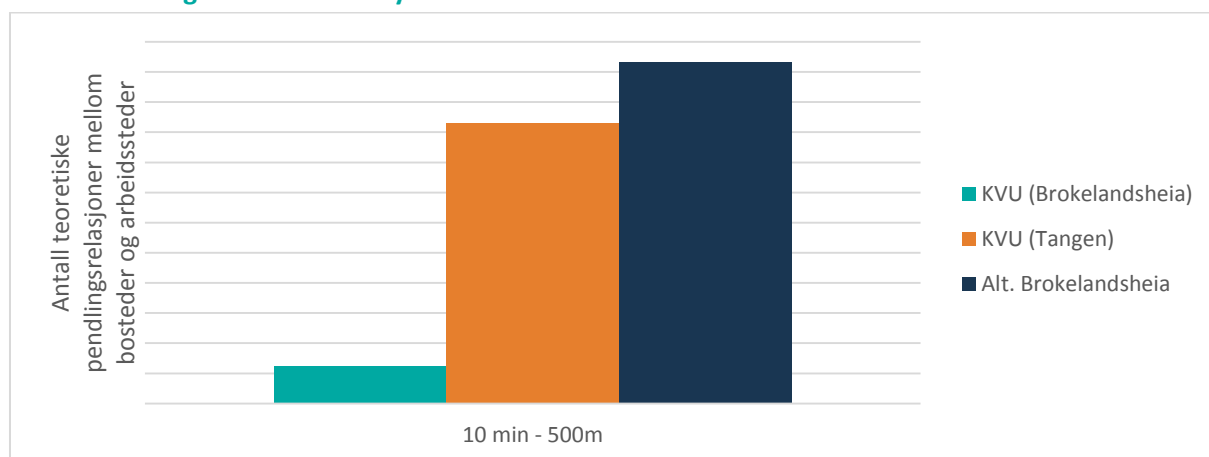
⁹ Utviklingsplanen for Brokelandsheia og Regionalplanen inneholder ikke informasjon om befolkning innen 10 minutter fra Brokelandsheia i 2035. Vi forutsetter derfor samme vekst som i KVU Grenlandsbanen som gir en befolkning på 1111 personer fra 5 til 10 minutter fra Brokelandsheia stasjon.

2.1.3 RESULTAT

I dette kapittelet presenteres resultatene for analysen gitt de alternative verdiene for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. Resultatene vises for ulike forutsetninger for akseptabel reisetid med tog, kjøretid fra bosted til stasjon og gangavstand fra stasjon til arbeidssted. I modellen er det den relative forskjellen mellom ulike konsepter/alternativer som er av interesse. Resultatene presenteres derfor for følgende alternativer:

1. KVVU Brokelandsheia: Anbefalt konsept fra KVVUen med stopp på Brokelandsheia
2. KVVU Tangen: Anbefalt konsept fra KVVUen med stopp på Tangen
3. Alt. Brokelandsheia: Anbefalt konsept fra KVVUen med stopp på Brokelandsheia, med alternative tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon.

Sammenlikning med hovedanalysen fra KVVU Grenlandsbanen:

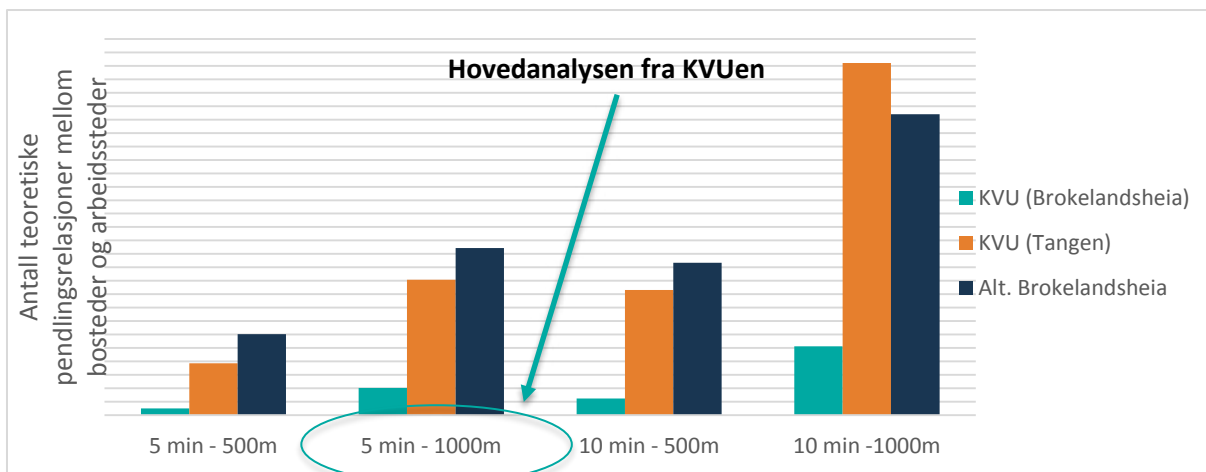


Figur 2-3 Potensialet for regionforstørrelse i det anbefalte konseptet med stopp på henholdsvis Tangen eller Brokelandsheia (med og uten Kommunesamarbeidet Østre Agder sine tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. Hver linje i figuren tilsvarer 1 mill. teoretisk mulig pendlingsrelasjoner. Forutsetninger: 45 minutters reisetid med tog, 10 minutter kjøretid fra bosted til stasjon, 500 meter (5 min) gangavstand fra stasjon til arbeidssted.

En økning i befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon øker potensialet for regionforstørrelse. Årsaken er at mulighetsrommet for pendling både til og fra Brokelandsheia øker hvis det blir flere arbeidsplasser, samtidig som en større befolkning gir flere potensielle reiser til arbeidsplasser ved andre stasjoner i tognettverket. Alternative tall for befolkning og arbeidsplasser ved Brokelandsheia stasjon reduserer den relative forskjellen mellom stasjon på Tangen (gitt forutsetningene i KVVUen) og Brokelandsheia.

Akseptabel reisetid med tog på 45 minutter:

Med den nye Grenlandsbanen kan man reise mellom Brokelandsheia og Porsgrunn eller Larvik på henholdsvis litt over 20 minutter og 35 minutter. Grunnet bytte til buss med omstigningstid og omstigningsulempe på tilsammen 20 minutter i Porsgrunn, når man ikke Skien med 45 minutters reisetid.

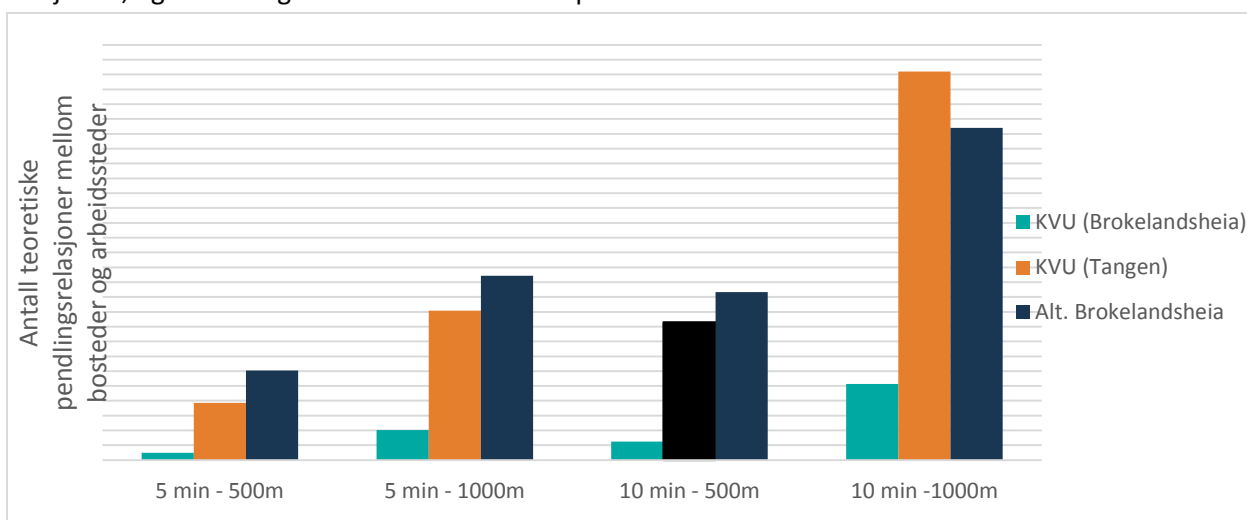


Figur 2-4 Potensialet for regionforstørrelse i det anbefalte konseptet med Kommunesamarbeidet Østre Agder sine tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. Sammenliknet med resultatene fra KVUen gitt ulike forutsetninger knyttet til avstand fra bo- og arbeidssted til stasjonen. Hver linje i figuren tilsvarer 1 mill. teoretisk mulig pendlingsrelasjoner.

Gitt 45 minutters reisetid med tog, og nye tall for befolkning og arbeidsplasser, gir Brokelandsheia større potensial for regionforstørrelse enn det som er lagt til grunn i KVUen. Dersom folk er villige til å kjøre ti minutter fra bosted til stasjonen, og deretter gå 1000 meter til arbeidsplasser vil stopp på Tangen (gitt forutsetninger fra KVUen) gi størst potensiale for regionforstørrelse.

Akseptabel reisetid med tog på 60 minutter:

En reisetid på toget på 60 minutter medfører at man fra Brokelandsheia kan reise via Grenlandsbanen til Porsgrunn, Larvik, Skien, Torp, Tønsberg og Sandefjord. Tilsvarende som for 45 minutters reisetid med tog, og nye tall for befolkning og arbeidsplasser, gir Brokelandsheia ved 60 minutters reisetid størst potensial for regionforstørrelse. Unntaket er hvis folk er villige til å kjøre ti minutter fra bosted til stasjonen, og deretter gå 1000 meter til arbeidsplasser.



Figur 2-5 Potensialet for regionforstørrelse i det anbefalte KVU-konseptet med Kommunesamarbeidet Østre Agder sine tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia stasjon. Sammenliknet med resultatene fra KVUen gitt ulike forutsetninger knyttet til avstand fra bo- og arbeidssted til stasjonen. Hver linje i figuren tilsvarer 1 mill. teoretisk mulig pendlingsrelasjoner.

2.2 TOGETS KONKURRANSEKRAFT

Et økt togtilbud mellom Grenland, Vestfold og Agder, med redusert reisetid og økt frekvens, vil bidra til å styrke togets konkurransekraft på viktige reiserelasjoner. Styrket konkurransekraft for toget vil bidra til økt markedsandel og høyere etterspørsel etter togreiser. Analysen tar utgangspunkt i den valgsituasjonen som ulike grupper reisende står overfor på de aktuelle strekningene i form av generaliserte kostnader.

For å belyse hvordan Brokelandsheia vil kunne bli en viktig stasjon for store deler av Aust-Agder, ved at den er inngangsporten til tognettet, benytter vi en konkurranseflateanalyse tilsvarende som i KVUen. Analysen skal legge til grunn at reisende fra Aust-Agder er villige til å kjøre inntil 30 minutter til Brokelandsheia for å ta toget nordover. I denne rapporten er konkurranseflateanalysen utført for følgende to strekninger og segmenter:

1. 30 minutter → Brokelandsheia – Porsgrunn sentrum (arbeidsreiser)
2. 30 minutter → Brokelandsheia – Oslo sentrum (fritids- og tjenestereiser)

Generaliserte reisekostnader estimeres i analysen for en reisevei (f.eks Borkelandsheia – Porsgrunn), men resultatene vil også gjelde for den andre veien (f.eks Porsgrunn – Brokelandsheia).

Følgende alternative reisemåter vurderes i analysen:

- Bil: Bil på hele strekningen
- Bil m/kø: Bil på hele strekningen, men med forsinkelse grunnet kø
- Buss: Buss på hele strekningen
- Bil + Tog (B): Bil til Brokelandsheia, tog videre fra Brokelandsheia,
- Bil + Tog (T): Bil til Tangen, tog videre fra Tangen,

2.2.1 METODE – OM MODELLEN

Modellen tar sikte på å belyse valgsituasjonen som reisende har når de skal velge transportart på en gitt strekning. Formålet er å belyse togets konkurransekraft på strekningen.

Det er flere forhold som er med på å bestemme konkurranseforholdet mellom transportartene. Pris og tid er de to viktigste variablene, men tilleggsfaktorer som sitteplass på reisen, byttetid, frekvens (skjult ventetid) er også med på å bestemme valget av transportmiddel. Reisende har ulik verdsetting av tid (VaT) og tar derfor forskjellige valg av transportart. En reisende med lav verdsetting av egen tid vil være tilbøyelig til å velge en treg transportart, mens en reisende med høy verdsetting av egen tid, oftere vil velge et raskere alternativ, selv om transportarten vanligvis har høyere betalbare kostnader (eks. billett-kostnad).

Definisjoner:

Generalisert reisekostnad (GK): Angir trafikantenes samlede reiseoppofrelse ved en reise, målt ved summen av billettpris og verdsetting av gangtid, reisetid, byttetid osv.

Verdsetting av tid (VaT): Verdien ulike reisende tillegger tiden sin. Fritidsreisende har lav generelt lavere verdsetting av tid enn arbeidsreisende og tjenestereisende

Arbeidsreiser: Private reiser til/fra arbeidsted og skole/studiested

Tjenestereiser: Reiser i arbeidstiden, betalt av arbeidsgiver

Fritidsreiser/Andre reiser: Øvrige private reiser

2.2.2 DATA OG FORUTSETNINGER

Data

Tabell 2 viser en oversikt over billettpriser, frekvens og reisetid for strekningene og segmentene som er med i analysen fordelt på transportart. For en mer detaljert oversikt over forutsetninger, og parametere i analysen, se vedlegg 1.

Tabell 2 Oversikt over billettpriser, frekvens og reisetid for strekningene og segmentene i analysen, fordelt på transportart

| | Brokelandsheia (+30 min) – Porsgrunn | Brokelandsheia (+30 min) – Oslo | |
|----------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| | Arbeidsreiser | Fritidsreiser | Tjenestereiser |
| Billettpriser (kr) | | | |
| • Buss | 140 | 319 | 478 |
| • Tog (B) | 79 | 249 | 570 |
| • Tog (T) | 72 | 249 | 507 |
| Frekvens (avgang pr time) | | | |
| • Buss | 0,67 | 0,67 | 0,67 |
| • Tog | 1 | 1 | 1 |
| Reisetid (tt:mm) | | | |
| • Bil | 01:16 | | 03:08 |
| • Bil m/kø | 01:26 | | 03:38 |
| • Buss | 01:54 | | 03:49 |
| • Bil + Tog (B) | 01:00 | | 02:34 |
| • Bil + Tog (T) | 01:08 | | 02:43 |

Forutsetninger

Vi forutsetter i modellen at alle reisende velger transportarten som gir lavest generalisert reisekostnad (GK). Vi forutsetter også at informasjon om reisen (og kostnadene reisen medfører) er kjent for den reisende i forkant av valget. Alle kostnader som inngår i beregning av GK er inflasjonsjustert til 2016-kroner. Dette er samme forutsetninger som ligger til grunn for analysene i KVUen.

Modellen kan være sensitiv for små endringer i generaliserte kostnader som billettpris. Dersom to transportarter har like lang reisetid på en strekning så vil modellen forutsette at transportarten med lavest generaliserte kostnad velges, selv om den andre transportarten kanskje har en generalisert kostnad som bare ligger marginalt høyere.

Konkurranseflateanalysen egner seg best for analyse av punkt til punkt reiser. Resultatene kan derfor ikke overføres til å gjelde reisende med et annet start/sluttpunkt enn i analysene. I analysen legges det til grunn at den reisende som kommer med toget til Porsgrunn/Oslo og bussen til Oslo¹⁰ må gå 5 min, fra stasjon/terminal til endelig destinasjon for reisen. Bilen antas å kjøre direkte til alle destinasjoner innenfor 5 min av sentrum, på samme kjøretid som til sentrum. Analysen er slik sett strengt fokusert på reiser til sentrum av Porsgrunn og Oslo. For destinasjoner som ligger lenger unna stasjon/terminal vil bilen få styrket konkurransekraft.

¹⁰ Unntatt i analysen av arbeidsreiser til Porsgrunn. Da har den reisende byttet til lokal metrobuss ved Skjelsvik og denne bussen har flere stopp i Porsgrunn sentrum. Det gis derfor ikke 5 min tillegg i reisetid for arbeidsreisende som velger bussalternativet til Porsgrunn.

For bilreiser beregnes bompengekostnader for alle bomstasjoner på strekningen. Kostnadene for bilreiser deles på antall reisende i bilen. Antall reisende i bilen for de ulike segmentene er basert på analyser av reisevanedata utført av Transportøkonomisk Institutt (TØI).¹¹ Vi antar at arbeids- og tjenestereiser i snitt har 1,15 personer i bilen, og fritidsreiser i snitt har 1,8 personer i bilen.

For kollektivreiser beregnes ulempen knyttet til avgangsfrekvens (skjult ventetid), tilsvarende halvparten av tiden mellom hver avgang. For å bruke tog med avgang en gang i timen som eksempel, beregnes en skjult ventetid på 30 min. I tillegg legges det til ulemper ved å måtte bytte transportmiddel. Det er ikke lagt til ulempe knyttet til trengsel på kollektivreisen.

For reisende med buss legges det til grunn samme reisetid til Brokelandsheia som bilen, altså 30 min fra hjemmet/startsted. Det betyr at de bussreisende bor i en kortere avstand fra Brokelandsheia enn de bilreisende, ettersom de innefor de 30 min også må komme seg fra hjemmet til bussholdeplassen langs E18.

Reiseformål og verdsetting av egen tid

Alle reisende verdsetter tid forskjellig. Det er likevel slik at ulike reisehensikter ofte bidrar til å påvirke hvordan den reisende verdsetter tiden sin. En som er på tjenestereise vil som regel vurdere tiden sin som svært viktig ettersom reisetiden ofte er betalt, eller går på bekostning av mulig betalt arbeidstid. Motsatt vil en som reiser på fritiden ofte ha en lavere verdsetting av sin tid. Verdsetting av tid er jevnt over høyere på lange reiser, enn på korte reiser (Ramjerdi m. fler. 2012). Figurene Figur 2-6 og Figur 2-7 (nedenfor) er distribusjonene som brukes i konkurranseplateanalysene og er verdsetting av tid på lange reiser.

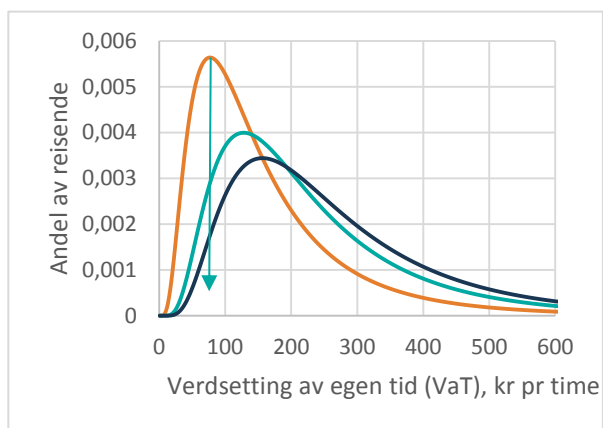
Det antas at andelen reisende med ulik tidsverdi innenfor de tre kategoriene Tjenestereiser, Arbeidsreiser (til/fra arbeid) og Fritidsreiser kan beskrives med en log-normal distribusjon som vist i Figur 2-6¹². Variasjonen i verdsetting er skjevfordelt, som gjør at gjennomsnittlig verdsetting ligger høyere enn medianen for alle reisehensikter.

Figur 2-7 viser en akkumulering av arealet under figuren til venstre. Den oransje kurven viser Fritidssegmentet. Den turkise kurven er Arbeidsreisesegmentet og den blå kurven er Tjenestereisesegmentet.

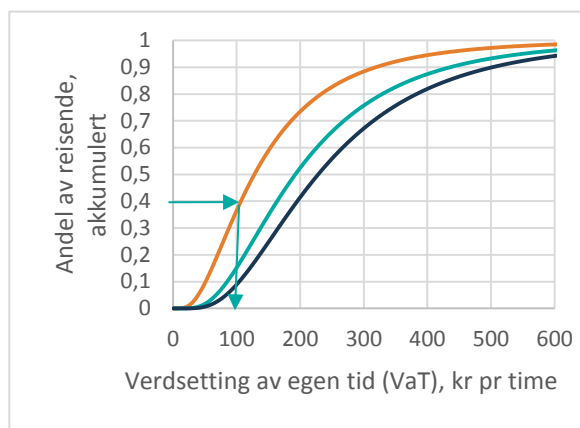
¹¹ TØI – RVU 2013/14 – Faktaark 4 – «Bilhold og bilbruk»

¹² Basert på Ramjerdi m. fler. (2010) «Den norske verdsettingsstudien 2010» TØI-rapport 1053

Figur 2-6. Verdsetting av tid på lange reiser, distribusjon.



Figur 2-7. Verdsetting av tid på lange reiser, akkumulert.



Kommentar: Ut av figuren kan man lese at omtrent 40% (0,4) av de reisende i dette segmentet har en verdsetting av egen tid mindre enn eller lik 100 kr per time. Omtrent 75% verdsetter sin tid til 200 kr per time eller mindre – det vil si at 25% av de reisende i fritidssegmentet verdsetter sin tid til mer enn 200 kr per time.

Kilde: Ramjerdi m.fler. (2012)

2.2.3 RESULTATER

I konkurranseflateanalysen undersøker vi reisendes valg mellom bil, tog og buss på strekningene. Vi antar en reisende bor omtrent 30 minutter i kjøretid fra Brokelandsheia. For alle transportartene legges det derfor til 30 minutters kjøretid til Brokelandsheia. Det betyr at reisene varer 30 minutter lenger enn reisetiden fra Brokelandsheia tilsier. I diskusjonen av resultatene mener vi reisende inntil 30 minutter fra Brokelandsheia ved omtale av Brokelandsheia.

Togreisen medfører et bytte på Brokelandsheia som vi antar tar omtrent 10 minutter. Dette legges til den totale reisetiden. For begge strekningene i analysen er reisetiden med tog betydelig kortere enn reisetiden med de andre transportartene noe som medfører et fortrinn for toget.

Tolkning av resultater

Tolkningen av konkurranseflatemodellen gjøres i et diagram som viser sammenhengen mellom generalisert reisekostnad på vertikalaksen, og den reisendes verdsetting av tid (VaT) på horisontalaksen. Alle reisende forutsettes å velge den transportarten som ligger lavest i diagrammet (dvs. har lavest generalisert reisekostnad) for den verdsettingen av tid som gjelder for hver enkelt reisende.

På grunn av ulik reisetid har de ulike transportartene ulik helning på tilhørende graf. Kortere reisetid gir flatere graf, og linjene vil dermed krysse hverandre. Ofte vil de raskeste transportartene ligge lavest ut til høyre i diagrammet, det vil si at de som har høy verdsetting av egen tid ofte vil velge en transportart med kort reisetid.

Der grafen til to transportarter krysset hverandre, leses verdien for Verdsetting av tid (VaT) av. Ved hjelp av den avleste VaT og akkumulert log-normal distribusjon, identifiseres andelen av de reisende i segmentet som har en betalingsvilje som ligger høyere og lavere enn krysningspunktet, og som således

har en preferanse for en av de to transportartene. Endring i arealet under distribusjonskurven (altså integralet) gir skiftet i antall reisende.

Ikke alle reisende står ovenfor en reell valgsituasjon. Mange vil i noen tilfeller oppfatte et transportmiddel som eneste reelle alternativ. Det kan f.eks. være bil til/fra hytten med hele familien, eller til/fra hjemsted langt unna kollektivnettet. Reisende som er bundet til en transportart er ikke tilgjengelige for å øke togets markedsandeler.

Fra Brokelandsheia (+ 30 minutter) til Porsgrunn

ARBEIDSREISER

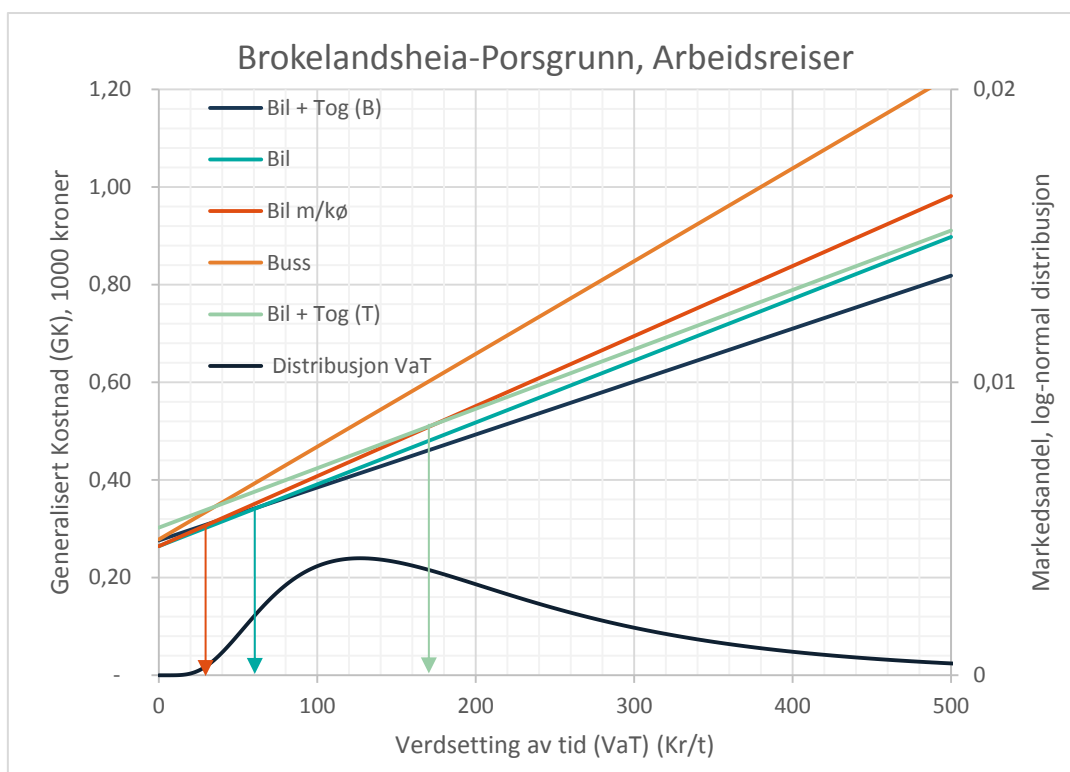
Arbeidsreisende mellom Aust-Agder (omtrent 30 minutter fra Brokelandsheia) og Porsgrunn har valget mellom *bil*, *tog fra Brokelandsheia (eventuelt fra Tangen)* og *buss*. Reisetiden med tog er raskere enn de andre transportartene på strekningen. For bilen forutsettes gratis parkering (hos arbeidsgiver) og bompengekostnader for å kjøre inn i Porsgrunn. Dersom bilføreren må betale parkering svekkes bilens konkurransekraft ift de viste analysene

Tabell 3 Reisetid, reisekostnad og generalisert reisekostnad Brokelandsheia (+ 30 min) til Porsgrunn

| | Bil | Bil m/kø | Buss | Tog (Brokelandsheia) | Tog (Tangen) |
|----------------------------|-------|----------|-------|-------------------------|-----------------|
| Reisetid | 01:16 | 01:26 | 01:54 | 01:05 | 01:13 |
| Generalisert reisekostnad, | | | | | |
| VaT = 0 | 265 | 265 | 278 | 277 | 303 |
| VaT = 500 | 898 | 981 | 1228 | 818 | 911 |

Kommentar: VaT = Verdsetting av tid

Figur 2-7 (under) viser konkurranseflaten for transportartene på strekningen. Toget har sterk konkurransekraft for arbeidsreiser på strekningen (illustrert ved at grafen for toget ligger lavest i diagrammet).



Figur 2-8 Konkurransflate for arbeidsreiser på relasjonen Brokelandsheia (+30 minutter) til Porsgrunn.

Resultatet fra analysen viser at toget vil bli et attraktivt reisemiddel for arbeidsreisende inn til Porsgrunn. De aller fleste som skal til arbeidsplasser sentralt i Porsgrunn sentrum vil foretrekke toget (den mørkeblå linjen ligger lavest i nesten hele diagrammet). Selv i en situasjon uten kø vil kun de bilreisende med relativt lav verdsetting av egen tid (mindre enn ca 65 kr) velge bilen (der den turkise linjen ligger lavere enn den mørkeblå). Merk imidlertid at forskjellene er små, og at bil og tog (B) er svært konkurransedyktige med hverandre for de som verdsetter sin tid til under 150 kr pr time (om lag halvparten av markedet). I en situasjon med 10 min kø inn til Porsgrunn sentrum svekkes bilens konkurransekraft og store deler av markedet vil foretrekke toget (alle med tidsverdi over ca 30 kr). Bussen fremstår ikke som et konkurransedyktig alternativ.

Konkurranskraft for toget med påstigning på Brokelandsheia

Forklaringen til togets konkurransekraft på strekningen er kombinasjonen av rask reisetid og lav reisekostnad. Bussen har lavest reisekostnad, men også lengst reisetid, lavest frekvens og en byttekostnad ved omstigning til metrobuss på Skjelsvik. Totalt sett betyr dette at den generaliserte reisekostnaden til bussen stiger raskt spesielt for reisende med høy verdsetting av tid, og medfører at bussen har lav konkurransekraft på strekningen. Bilen har noe lenger reisetid enn toget, og noe høyere kostnad. Dette medfører at toget er det mest attraktive transportmiddelet for mange arbeidsreisende på strekningen.

Togets fortrinn forutsetter at arbeidstakeren har tilgang på bil som kan parkeres på Brokelandsheia stasjon, og gangavstand til arbeidsplassen fra Porsgrunn stasjon. Dersom arbeidstakeren må bytte transportmiddel i Porsgrunn for å komme til arbeidsplassen påføres han både økt reisetid, og en bytteulempe som vil redusere togets konkurransekraft. Toget konkurransflate for arbeidsreiser til f.eks. Herøya kan derfor ikke belyses gjennom denne analysen.

Forskjell mellom påstigning på Tangen og Brokelandsheia

Dersom reisende fra Aust-Agder får påstigning på Tangen istedenfor Brokelandsheia øker deres totale reisetid med 8 minutter. Årsaken er at man med bil bruker 12 minutter¹³ på å kjøre fra Brokelandsheia til Tangen stasjon, mens toget kjører samme strekningen på 4 minutter. Reisende fra Tangen er ventet å spare 5 kroner på togbilletten, mens bilkostnader øker med 33 kroner grunnet lengre kjøreavstand. Totalt sett vil reisende fra Aust-Agder ved påstigning på Tangen oppleve økte generaliserte reisekostnader, gjennom høyere reisekostnad og lenger reisetid. Dette medfører at togets konkurransekraft mot bilen reduseres. I valget mellom tog fra Tangen og bil som er 10 minutter forsinket grunnet kø i Porsgrunn vil omtrent $\frac{3}{4}$ av de reisende velge tog.

Fra Brokelandsheia (+ 30 minutter) til Oslo

FRITIDSREISER

Fritidsreisende mellom Aust-Agder (omtrent 30 minutter fra Brokelandsheia) og Oslo har valget mellom *tog fra Brokelandsheia (eventuelt fra Tangen)*, *buss* og *bil*. Vi antar at fritidsreiser utføres utenfor rushtid, og bil med kø vises derfor ikke. Fritidsreisende vil i mange tilfeller reise flere sammen. For å vise betydningen av antall personer i bilen har vi inkludert bil med høy belegg, tilsvarende 3 personer, i analysen. Bilen betaler bompenger både på E18 og for å kjøre inn i Oslo. Vi har forutsatt at fritidsreisende parkerer gratis, f.eks hos noen de besøker, eller store destinasjoner. Parkering koster om lag 20-40 kroner pr time i Oslo. Om Parkeringskostnader inkluderes, så svekker dette bilens konkurransekraft ift analysene som vises her.

Tabell 4 Reisetid 30 minutter fra Brokelandsheia til Oslo

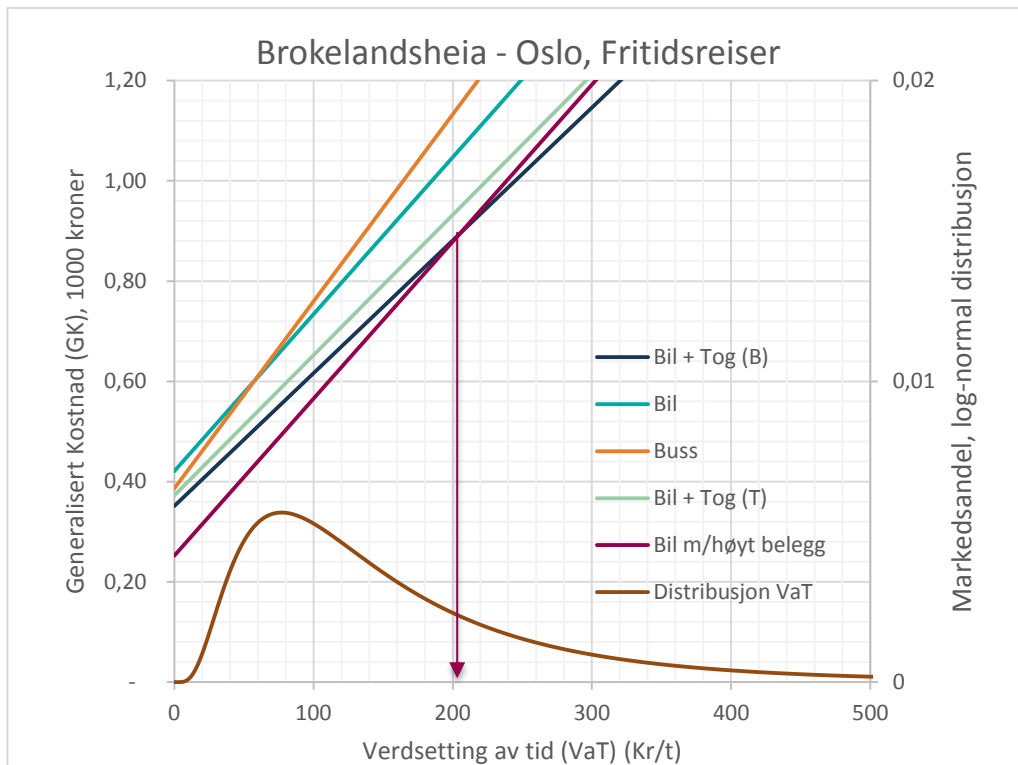
| | Bil | Bil Høyt belegg | Buss | Tog (Brokelandsheia) | Tog (Tangen) |
|----------------------------|-------|--------------------|-------|-------------------------|-----------------|
| Reisetid | 03:08 | 03:08 | 03:49 | 02:39 | 02:47 |
| Generalisert reisekostnad: | | | | | |
| - VaT = 0 | 421 | 252 | 424 | 414 | 435 |
| - VaT = 50 | 1987 | 1819 | 2290 | 2237 | 1835 |

Kommentar: VaT = Verdsetting av tid

Reisetiden med tog er 30-60 minutter raskere enn de andre transportartene på strekningen, og bidrar til at toget har sterk konkurransekraft for fritidsreiser på strekningen. Reisekostnaden for toget med påstigning på Brokelandsheia er lavere enn for de andre transportartene (med unntak av bilen hvis den har høyt belegg) og bidrar til å styrke togets konkurransekraft.

Figur 2-8 (under) viser konkurranseflaten for transportartene på strekningen.

¹³ Forutsetter samme avstand i km mellom Brokelandsheia og Tangen som i dag, men med hastighet tilsvarende gjennomsnittshastighet etter utbygging av ny vei.



Figur 2-9 Konkurransflate for fritidsreise på relasjonen Brokelandsheia (+30 minutter) til Oslo.

Toget fra Brokelandsheia fremstår som veldig konkurransedyktig. Kun en bil med høyt belegg (lilla) klarer å konkurrere med toget. Toget fremstår som det foretrukne alternativet for alle reisende, om man legger til grunn normalt fritidsbelegg i bilen. Bussen fremstår ikke som konkurransedyktig.

Konkurranskraft for toget med påstigning på Brokelandsheia

Forklaringen til togets konkurranskraft på strekningen er først og fremst rask reisetid, men også lave reisekostnader som tilsammen bidrar til at toget fra Brokelandsheia har lave generaliserte reisekostnader for ulik verdsetting av tid. Dersom bilen har et belegg på 1,8 personer eller lavere i henhold til forutsetningene i analysen vil alle fritidsreisende på strekningen som ikke er låst til et annet transportmiddel foretrekke toget.

Togets fortrinn forutsetter at den reisende har tilgang på bil som kan parkeres på Brokelandsheia stasjon eller blir kjørt til stasjonen på Brokelandsheia.

Konkurranskraft hvis bilen har høyt belegg

Dersom bilen har høyt belegg (3 personer) reduserer det det togets relative konkurranskraft. Høyt belegg medfører at reisende som verdsetter tiden sin lavere enn ca 200 kr/time vil velge bilen fremfor toget. Dette tilsvarer at omtrent 1/4 av de reisende – de med høyest verdsetting av egen tid - vil velge toget.

Forskjell mellom påstigning på Tangen og Brokelandsheia

Dersom reisende fra Aust-Agder får påstigning på Tangen istedenfor Brokelandsheia øker deres totale reisetid med 8 minutter. Årsaken er at man med bil bruker 12 minutter på å kjøre fra Brokelandsheia til Tangen stasjon, mens toget kjører samme strekningen på 4 minutter. Ettersom vi forutsetter i analysen at fritidsreisende benytter seg av miniprisbilletter er kostnaden for togbilletten det samme

fra Tangen og Brokelandsheia, mens bilkostnaden øker med 19 kroner ved påstigning på Tangen¹⁴. Totalt sett vil reisende fra Aust-Agder ved påstigning på Tangen oppleve økte generaliserte reisekostnader, gjennom høyere reisekostnad og noe lenger reisetid. Dette medfører at togets konkurransekraft mot bilen reduseres. I valget mellom tog fra Tangen og buss eller bil vil omtrent alle de reisende velge toget. Det samme gjelder i valget mellom tog fra Tangen, og bil med normalt fritidsbelegg. Ved høyt belegg (3 personer i bilen), vil reisende som verdsetter sin tid til ca 350 kr/time eller høyere – ca 1 av 10 - foretrekke toget.

TJENESTEREISER

Tjenestereisende mellom Aust-Agder (omtrent 30 minutter fra Brokelandsheia) og Oslo har valget mellom *tog fra Brokelandsheia (eventuelt fra Tangen), buss og bil*. Vi antar at tjenestereiser utføres både i og utenom rushtid. Både bil og buss fremstilles derfor i analysen med og uten kø. Returen fra Oslo til Brokelandsheia er ikke uviktig. Tjenestereiser som krever fremmøte kl 9, slik at man blir sittende i kø innover kan være ferdig tidlig, slik at returen blir køfri. Eller man kan ha en køfri innreise, men så havne i kø på vei ut av Oslo. I denne analysen belyses konkurransesituasjonen for to enveis tjenestereise, den ene i rushtiden og den andre utenfor rushtiden. En tjenestereiser som utføres i rush den ene retningen og utenom rush i den andre er ikke spesifikt belyst, men vil ligge omtrent midt i mellom de to.

Vi forutsetter i analysen at kostnader knyttet til billetter, bompenger og drivstoff refunderes av arbeidsgiver. For bilførere påløper det likevel kapitalkostnader og kostnader knyttet til slitasje av dekk, olje, reparasjoner etc. som fordeles etter antall kilometer som kjøres. Dette medfører at alle reisemåter som inkluderer bilkjøring i analysen har en reisekostnad også for tjenestereisende. Dette er i tråd med analysene i KVV Grenlandsbanen.

Tabell 5 Reisetid 30 minutter fra Brokelandsheia til Oslo

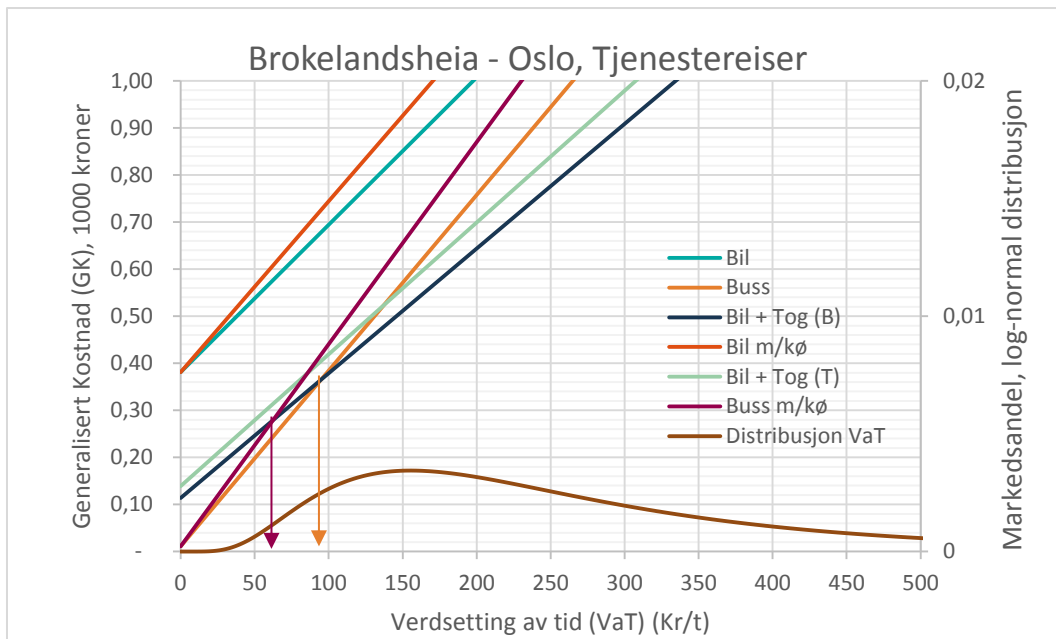
| | Bil | Bil m/kø | Bil m/kø Fullt godgjort | Buss | Buss m/kø | Tog (Brokelandsheia) | Tog (Tangen) |
|----------------------------|-------|----------|-------------------------|-------|-----------|----------------------|--------------|
| Reisetid | 03:08 | 03:38 | 03:38 | 03:54 | 04:24 | 02:39 | 02:47 |
| Generalisert reisekostnad: | | | | | | | |
| - VaT = 0 | 381 | 381 | 0 | 105 | 105 | 176 | 202 |
| - VaT = 500 | 1948 | 2198 | 1817 | 1971 | 2221 | 1501 | 1602 |

Kommentar: VaT = Verdsetting av tid

Reisetiden med tog er over 30 minutter raskere enn det raskeste alternativet på strekningen, og bidrar til at toget har sterk konkurransekraft for tjenestereise på strekningen. Bussen har lavest reisekostnad, men lang reisetid bidrar til å redusere bussens konkurransekraft.

Figur 2-9 (under) viser konkurranseflaten for transportartene på strekningen.

¹⁴ Mindre enn for arbeidsreisende, pga høyere belegg i bilen ved fritidsreiser enn arbeidsreiser.



Figur 2-10 Konkurransflate for tjenestereiser mellom Brokelandsheia (+30 minutter) og Oslo.

Bilen fremstår som lite konkurransedyktig uansett om reisen gjøres i rushtid (rød) eller ikke (turkis). Om Bussen (oransje) fremstår som attraktiv for de reisende med lavest tidsverdi, også i rushtiden (lilla). For reisende med høyere tidsverdi så er toget mest attraktivt (mørkeblå).

Konkurranskraft for toget med påstigning på Brokelandsheia

Forklaringen til togets konkurranskraft på strekningen er kombinasjonen av rask reisetid og lave reisekostnader, som bidrar til at toget har lave generaliserte reisekostnader for ulike verdsetting av tid. Dersom reisen skjer utenom rush vil reisende som verdsetter tiden under ca 100 kroner foretrekke buss fremfor tog – det vil si om lag 1 av 10. Dersom reisen skjer i rushtid synker andelen som foretrekker buss fremfor tog – svært få vil foretrekke bussen.

En storstilet satsning på utbygging av motorvei eller annen høystandard i Agder og nordover gjennom Grenland vil øke konkurranskraften til både bilen og bussen, og togets konkurranskraft vil bli tilsvarende svekket, relativt sett.

For innbyggere langt sør i Aust-Agder kan det være relevant å vurdere å fly fra Kjevik til OSL Gardemoen. Det er usikkert hvor aktuelt dette vil være for de som bor innenfor 30 minutter fra Brokelandsheia. Dette alternativet er ikke vurdert i denne analysen.

Togets fortrinn forutsetter at den reisende har tilgang på bil som kan parkeres på Brokelandsheia stasjon eller blir kjørt til stasjonen på Brokelandsheia.

Forskjell mellom påstigning på Tangen og Brokelandsheia

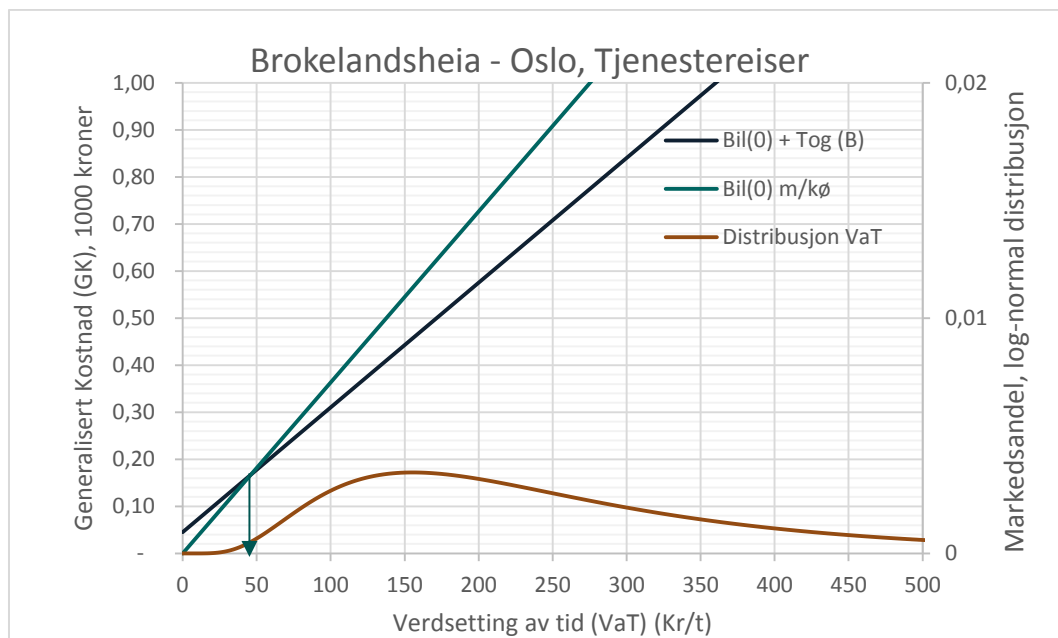
Dersom reisende fra Aust-Agder får påstigning på Tangen istedenfor Brokelandsheia øker deres totale reisetid med 8 minutter. Årsaken er at man med bil bruker 12 minutter på å kjøre fra Brokelandsheia til Tangen stasjon, mens toget kjører samme strekningen på 4 minutter. Togets konkurranskraft på

strekningen ved påstigning på Tangen er noe lavere enn ved påstigning på Brokelandsheia grunnet noe lenger reisetid, og høyere generaliserte reisekostnader.

Bilens konkurransekraft

Bilens konkurransekraft for tjenestereiser på strekningen Brokelandsheia – Oslo er lav. Årsaken til dette er at det påløper kostnader i form av kapitalkostnader, slitasje på dekk, olje, reparasjoner etc. per kjørte kilometer. De generaliserte reisekostnadene for en bilreise blir derfor høyere enn alternativene.

Dersom den tjenestereisende anser at arbeidsgivers reisegodtgjørelse kompensere til fulle alle kostnader som påløper ved bruk av bilen, inklusive slitasje, forsikring etc og følgelig ser bort i fra disse kostnadene i valg av reisemiddel, øker bilens konkurransekraft. I et slikt tilfelle blir bilen konkurransedyktig for de med lavest verdsetting av egen tid (ca 50 kr og lavere). For resten av markedet blir tog fortsatt det foretrukne alternativet.



Figur 2-11 Konkurranseflate for tjenestereiser mellom Brokelandsheia (+30 minutter) og Oslo, dersom det ikke påløper kostnader for bilreise. .

3 OPPSUMMERING AV FUNN

Analysen er utført på oppdrag av Kommunesamarbeidet i Aust-Agder i forbindelse med deres arbeid med høringsuttalelse til KVU Grenland. Oppdragsgiver har ønsket en analyse av Brokelandsheia stasjon der man i størst mulig grad har benyttet samme rammeverk og forutsetninger som i KVUen, men med et annet antall innbyggere og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia i 2035 og et annet syn på hvem som vil benytte stasjonen.

Som i KVUen er funnene delvis basert på en regionsforstøringsanalyse og en konkurranseflateanalyse.

Potensialet for regionforstørning

I analysen av potensialet for regionforstørning har antall arbeidsplasser og størrelsen på befolkning rundt en stasjon stor betydning. Med alternative tall for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia for 2035, gitt fra Kommunesamarbeidet Østre Agder, er potensialet for regionforstørning som følge av stopp på Brokelandsheia stort sammenliknet med resultatene fra KVUen. Resultatet gjelder for både for akseptabel reisetid til/fra Brokelandsheia på 45 og 60 minutter knyttet til de tre kombinasjonene:

- Befolkning innen 5 minutter – arbeidsplasser innen 500 meter,
- Befolkning innen 5 minutter – arbeidsplasser innen 1000
- Befolkning innen 10 minutter – arbeidsplasser innen 1000 meter.

For kombinasjonen av befolkning innen 10 minutter, og arbeidsplasser innen 1000 meter gir KVU resultatene for Tangen størst potensiale for regionforstørning både for 45, og 60 minutters reisetid med toget.

For å sikre transparens og likebehandling i analysene ble det i KVU analysene lagt til grunn befolkningstall fra Geodata for 2014 og SSBs befolkningsfremskriving (MMMM) for alle kommuner i analyseområdet. Ved å benytte alternative verdier for befolkning og arbeidsplasser rundt Brokelandsheia er ikke resultatene direkte sammenliknbare med resultatene fra KVUen. I et likebehandlingsperspektiv burde også andre stasjoner vært analysert med utgangspunkt i lokale planer og prognoser.

Togets konkurransekraft

Analysen av togets konkurransekraft viser at Brokelandsheia stasjon vil kunne bli en viktig stasjon for reisende fra Aust-Agder som inngangsport til tognettverket. Resultatene forutsetter at de reisende kan kjøre/bli kjørt til Brokelandsheia på 30 minutter.

For arbeidsreiser på strekningen mellom Brokelandsheia (+30 minutter) og Porsgrunn sentrum har toget stor konkurransekraft grunnet rask reisetid og lave kostnader. På strekningen er det størst konkurranse fra bilen, gitt at det ikke er kø inn til Porsgrunn. Grunnet lenger reisetid og omstigning i Skjelsvik har bussen dårlig konkurransekraft på strekningen. Analysen gjelder for arbeidsplasser i sentrum av Porsgrunn. For reiser til arbeidsplasser lenger unna Porsgrunn stasjon vil bilen trolig ha en sterkere konkurransekraft.

For fritidsreiser på strekningen Brokelandsheia (+30 minutter) til Oslo sentrum har toget stor konkurransekraft grunnet rask reisetid og lave kostnader. Analysene viser at omtrent alle reisende som ikke er bundet til andre transportmidler vil foretrekke tog på strekningen. Dersom bilen har høyt belegg med passasjerer (3 stk) øker bilens konkurransekraft og rundt 3/4 vil foretrekke bilen.

For tjenestereiser på strekningen Brokelandsheia (+30 minutter) og Oslo har toget stor konkurransekraft grunnet rask reisetid. Analysen viser at 9 av 10 vil foretrekke tog fremfor buss på strekningen dersom reisen ikke foregår i rush. Er reisen i rushtid vil de fleste foretrekke tog fremfor buss. Bilen har svak konkurransekraft på strekningen primært på grunn av lang reisetid og kapitalkostnader knyttet til den relativt lange bilreisen der det er få personer i bilen. Dersom man ser bort i fra disse kapitalkostnadene vil omtrent 1 av 10 foretrekke bilen.

Analysene av togets konkurransekraft er basert på reiser fra et punkt (her: 30 minutter fra Brokelandsheia stasjon) og til et annet punkt (her: Porsgrunn sentrum, eller Oslo sentrum). For reisende som har reisestart/-mål i et annet punkt enn analysen tar utgangspunkt i vil konkurransekraften til de ulike transportartene forandre seg ved at det påløper ekstra billett-, kjøre-, bytte- og tidskostnader.

Noen reisende vil av ulike grunner være bundne til et bestemt transportmiddel. Andelene som foretrekker ulike transportarter som er beskrevet i analysen er uten disse reisende som er bundne til bestemte transportmidler.

En viktig forutsetning for at Brokelandsheia stasjon skal kunne bli en viktig stasjon for reisende fra Aust-Agder som inngangsport til tognettverket er at reisestrømmene på de ulike strekningene som er tilgjengelig for togreiser er tilstrekkelig store.

VEDLEGG - DATA OG FORUTSETNINGER I KONKURRANSEFLATEANALYSEN

| Forutsetninger | |
|------------------|--|
| Tog | Reisende med tog har start-/måltpunkt inntil 30 min fra stasjonen på Brokelandsheia. Kjører bil i 30 min for å komme til/fra Brokelandsheia. |
| Buss | Reisende med buss starter/avslutter bussreisen inntil 30 min før Brokelandsheia |
| Bil | Reisende med bil har start-/måltpunkt inntil 30 min kjøretid fra stasjonen på Brokelandsheia. |
| Reisetid | Antar samme forhold mellom buss/bil i 2035 som i dag |
| Frekvens | Antar samme bussfrekvens som idag |
| Parkering | Gratis. Gjelder innfartsparkering på Brokelandsheia stasjon, arbeidsplasser i Porsgrunn sentrum og for fritidsreiser til Oslo. |

| Parametre | | Merknad |
|--|----------|--|
| Omstigningstid mellom bil og tog ved Brokelandsheia eller Tangen | 00:10:00 | Parkering, gå til plattform, sikkerhetsmargin |
| Omstigningstid buss – buss (Ved Skjelsvik) | 00:10:00 | Forventet gjennomsnittlig omstigning mellom kommersiell langdistansebuss og lokalbuss Grenland i Skjelsvik (E18) |
| Reisetid til Brokelandsheia | 00:30:00 | Ønsket forutsetning fra oppdragsgiver |
| Tillegg kø i Porsgrunn | 00:10:00 | Antatt forsinkelse pga kø fra E18 inn til Porsgrunn med bil. |
| Kilometer tilsvarende 30 min med bil | 41 | Forutsatt snitthastighet på 82 km/t ¹⁵ , |
| Kilometer Brokelandsheia - Tangen | 15 | Vegvesen.no/trafikk |
| Tillegg kø i Oslo i rushtid | 00:30:00 | Antatt forsinkelse pga kø på E18 gjennom Asker, Bærum og Oslo, inn til Oslo sentrum. |
| Kjøretid Tangen – Brokelandsheia med bil | 00:12:00 | Forutsatt snitthastighet på 82 km/t, |
| Kjøretid Tangen – Brokelandsheia med tog | 00:04:00 | Kilde: KVV Grenlandsbanen |
| Reisetid m/tog Tangen - Oslo | 01:51:00 | Kilde: KVV Grenlandsbanen |
| Reisetid m/tog Tangen - Porsgrunn | 00:16:00 | Kilde: KVV Grenlandsbanen |
| Gangtid fra Porsgrunn stasjon til arbeidsplass | 00:05:00 | Gjelder kun reisende med tog |

¹⁵ Snitt hastighet på 82 km/t er basert på gjennomsnittshastighet på E18 i dag mellom Larvik og Oslo.

| Verdsettinger | | | | |
|--|-----------------|--------------|--|--|
| Element | Verdi (2016 kr) | Enhet | Kommentar | Kilde |
| Gangtid til/fra kollektivtransport | 1,14 | kr/min | Snitt kollektivtransport. Antar til sammen 10 min gange. | Den norske verdsettingsstudien (2010) |
| Bytte | 33,77 | kr/per bytte | Snitt (Drammen). Antar 10 min ventetid | Norheim og Siedler (2012) |
| Frekvens (Skjult ventetid) | 2,08 | kr/min | Skjult ventetid beregnes til halvparten av intervallet mellom hver avgang | Den norske verdsettingsstudien (2010) |
| Frekvens (Skjult ventetid), arbeidsreiser | 125 | kr/t | Skjult ventetid beregnes til halvparten av intervallet mellom hver avgang | Basert på distribusjoner fra Den norske verdsettingsstudien (2010) |
| Frekvens (Skjult ventetid), fritidsreiser | 75 | kr/t | Skjult ventetid beregnes til halvparten av intervallet mellom hver avgang | Basert på distribusjoner fra Den norske verdsettingsstudien (2010) |
| Frekvens (Skjult ventetid), tjenestereiser | 155 | kr/t | Skjult ventetid beregnes til halvparten av intervallet mellom hver avgang | Basert på distribusjoner fra Den norske verdsettingsstudien (2010) |
| Sitteplass | 0 | kr/min | Vi antar at alle har sitteplass på hele reisen. Sitteplass ligger som default. | |

| Bil enhetspriser | | | | | |
|--------------------|--------------|---------|-----------------|---------|---|
| | Verdi (2006) | Enhet | Verdi (2016-kr) | Enhet | Kilde |
| Drivstofforbruk | 0,15 | l/km | 0,1809 | l/km | TØI-rapport 924/2007 «Følsomhetsberegninger for persontransport basert på grunnprognoser for NTP 2010-32019», (Stenslien & Madsen, 2007) https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=7902 |
| Drivstoff | 0,69 | kr/kjkm | 0,69 | kr/kjkm | |
| Dekk, olje | 0,15 | kr/kjkm | 0,15 | kr/kjkm | |
| Reparasjoner mv. | 0,54 | kr/kjkm | 0,54 | kr/kjkm | |
| Kapitalkostnader | 0,7 | kr/kjkm | 0,7 | kr/kjkm | |
| Sum (arb. og frit) | 2,08 | kr/kjkm | 2,08 | kr/kjkm | |
| Sum tjenestereise | 1,39 | | 1,39 | kr/kjkm | |

| Priser månedskort og bompenger | | | |
|--|-------|---|---|
| Produkt | Pris | Kommentar | Nettsted |
| Månedskort NSB Drammen - Sandvika (17 min) | 1 455 | Tilsvare Porsgrunn – Tangen. Antar 20 arb.dager t/r | nsb.no |
| Månedskort NSB Drammen - Lysaker (23 min) | 1 587 | Tilsvare Brokelandsheia – Porsgrunn. Antar 20 arb.dager t/r | nsb.no |
| Månedskort nettbuss, Oslo - Moss | 2 390 | Tilsvare Brokelandsheia – Porsgrunn. Antar 20 arb.dager t/r | http://www.nettbuss.no/reisedager/r/bestilling/kjop-reisedager |
| Månedskort Grenland | 400 | Antar 20 arb.dager t/r | |
| Bom i Grenland (rush) | 21 | | https://bypakka.no/Om-Bypakka/Bompenger |
| Bom i Oslo | 69 | | |
| Bom i Oslo (rush) | 59 | | |
| Rabatt bom | 10 % | | |

| Billettpriser | | | | | |
|---------------|--|-------------|----------------------|--------------------|--|
| Pris | | Nettsted | Tid/dato prissjekk | Utreise | Kommentar |
| | Fritidsreiser: Brokelandsheia - Oslo | | | | |
| 319,- | Buss | nettbuss.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 13.10.2016 | Lavest nettpris |
| 249,- | Tog Brokelandsheia | nsb.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 13.10.2016 | Minipris |
| 249,- | Tog Tangen | nsb.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 13.10.2016 | Minipris |
| | Tjenestereiser: Brokelandsheia - Oslo | | | | |
| 478,- | Buss | nettbuss.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 30.09.2016 | Inkl. seterreservasjon og avbestilling |
| 570,- | Tog Brokelandsheia | nsb.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 30.09.2016 | Ordinær pris og komfort |
| 507,- | Tog Tangen | nsb.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 30.09.2016 | Ordinær pris og komfort |
| | Arbeidsreiser: Brokelandsheia - Porsgrunn | | | | |
| 139,- | Buss | nettbuss.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 13.10.2016 | Månedskort |
| 79,- | Tog Brokelandsheia | nsb.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 13.10.2016 | Månedskort |
| 73,- | Tog Tangen | nsb.no | 29.09.2016 kl. 09:00 | Utreise 13.10.2016 | Månedskort |

| | 30 min -> Brokelandsheia – Porsgrunn | 30 min -> Brokelandsheia – Oslo | |
|-----------------|--------------------------------------|---------------------------------|----------------|
| | Arbeidsreiser | Fritidsreiser | Tjenestereiser |
| Frekvens | | | |
| Buss | 0,67 | 0,67 | 0,67 |
| Tog | 1 | 1 | 1 |
| Reisetid | | | |
| Bil | 01:16 | 03:08 | |
| Bil m/kø | 01:26 | 03:38 | |
| Buss | 01:54 | 03:54 | |
| Bil + Tog (B) | 01:05 | 02:39 | |
| Bil + Tog (T) | 01:13 | 02:48 | |

| Kilde frekvens | | | |
|-----------------------------------|-----------------|-----------------------------|---|
| Oslo - Brokelandsheia | | | |
| Konkurrenten | 5 avganger/døgn | man-fre, ekskl. helgetilbud | http://konkurrenten.no/assets/Dokumenter/rutetider_vinter_vaar_2016.pdf |
| Nettbuss | 9 avganger/døgn | man-fre, ekskl. helgetilbud | http://www.nettbuss.no/system/script/getfile.aspx?NkM1QzcyMkQ5QzBCM TY0OUQ4N0QzN0YzOUFGNEM1OURGRkFCQTIBQw== |
| Porsgrunn - Brokelandsheia | | | |
| Konkurrenten | 5 avganger/døgn | man-fre, ekskl. helgetilbud | http://konkurrenten.no/assets/Dokumenter/rutetider_vinter_vaar_2016.pdf |
| Nettbuss | 9 avganger/døgn | man-fre, ekskl. helgetilbud | http://www.nettbuss.no/system/script/getfile.aspx?NkM1QzcyMkQ5QzBCM TY0OUQ4N0QzN0YzOUFGNEM1OURGRkFCQTIBQw== |

Reisetider

Bil

| Fra | Til | 2014 | 2028 | Delta |
|----------------|----------------|-------|-------|-------|
| Brokelandsheia | Porsgrunn | 00:57 | 00:46 | 00:11 |
| Porsgrunn | Kristiansand | 00:57 | 00:46 | 00:11 |
| Brokelandsheia | Oslo | 02:47 | 02:38 | 00:09 |
| Oslo | Larvik | 01:39 | 01:39 | 00:00 |
| Larvik | Brokelandsheia | 01:08 | 00:59 | 00:09 |

Utregning

| | | 2014 | | | 2028 (ny hastighet) | | |
|----------------|----------------|-------------------|-------|---------------------|---------------------|-------|----------|
| Fra | Til | Km (visveg.no) | Tid | Km/t (visveg.no) | Tid | Timer | Minutter |
| Brokelandsheia | Porsgrunn | 62,4 | 00:57 | 81,94 | 0,76 | 0 | 46 |
| Oslo | Larvik | 135,2 | 01:39 | 81,94 | 1,65 | 1 | 39 |
| Larvik | Brokelandsheia | 79,9 | 01:08 | 81,94 | 0,98 | 0 | 59 |
| 30 min | Brokelandsheia | 41,0 | 00:30 | 81,94 | | | |
| Tangen | Brokelandsheia | 15,0 | | | | | |

kilde: vegvesen.no/trafikk

Målesteder

Oslo (Sentralstasjonen)

Kristiansand (torget)

Porsgrunn (stasjon)

Brokelandsheia

Larvik (Larviksporten)

Bil og buss

2014

| Fra | Til | Bil | Buss (gj.snitt) | Påstigningstid | Buss | Delta bil-buss |
|----------------|-----------|-------|-----------------|----------------|-------|----------------|
| Brokelandsheia | Porsgrunn | 00:57 | 01:14 | 00:00 | 01:14 | 00:17 |
| Brokelandsheia | Oslo | 02:47 | 03:13 | 00:05 | 03:18 | 00:31 |

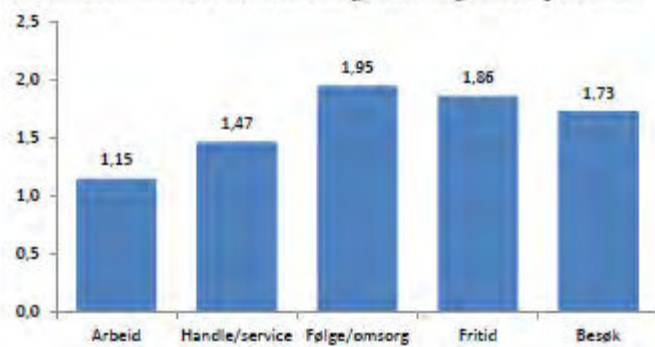
2028

| Fra | Til | Bil | Buss |
|----------------|-----------|-------|-------|
| Brokelandsheia | Porsgrunn | 00:46 | 01:03 |
| Brokelandsheia | Oslo | 02:38 | 03:09 |

Belegg bil

| Reiseformål | Bilbelegg | Kommentar |
|-----------------------------|-----------|--|
| Arbeidsreiser | 1,15 | |
| Fritidsreiser | 1,80 | Gjennomsnitt av fritids- og besøksreiser. |
| Fritidsreiser m/høyt belegg | 3,00 | Antar tre personer i bilen ved høyt belegg |

Bilbelegget varierer først og fremst med formålet for reisen. Arbeidsreisen har det laveste belegget, mens det er høyest på reiser der formålet er å hente, bringe eller følge andre personer.



Antall personer i hver bil pr reise etter reisens formål. RVU 2013/14.

Kilde: Reisevaneundersøkelsen 2013/2014 – Samling av faktaark. Faktaark 4. Bilhold og bilbruk



**UTARBEIDET FOR KOMMUNESAMARBEIDET ØSTRE AGDER
06.10.2016**