

Høyringsfråsegn til Konseptvalutgreiing av Grenlandsbanen

Fylkesrådmannens innstilling

1	Telemark fylkeskommune støtter Jernbaneverkets 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: <ul style="list-style-type: none">• at kommunedelplan for Grenlandsbanen startes opp i 2018, byggestart i andre halvdel av planperioden og ferdigstillelse 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 videre 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 legge til rette for utvikling av heile byområdet og avklare lokalisering av ny stasjon sentralt i Skien.
4	Dobbeltspor i sørøvre 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 personogtilboden til Øvre og Midtre deler av Telemark opprettholdes minst på dagens nivå. Bratsbergbanen er viktig også for å binde sammen 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: KVU Grenlandsbanen, kortversjon

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

Saksutgreiing

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 konseptvalutgreiinger (KVU). JBV har gjennomført både oppstart-/innspekkonferanse og en rekke møter med politisk nivå og administrativt/faglig nivå i kommunar og fylkeskommunar og ei rekke 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 legge til rette for stor grad av einighet og styrke bak saka.

Samfunnsmål for prosjektet

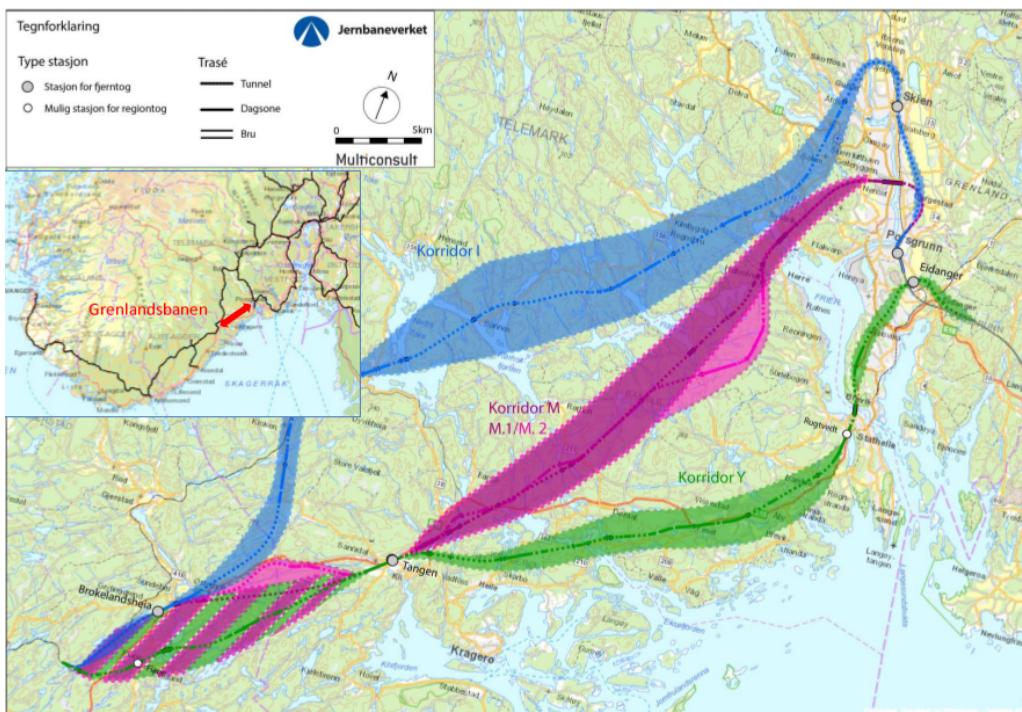
Samfunnsmålet for prosjektet er slik: «*Innan 2035 skal fleire reiser mellom Agder, Grenland, Vestfold og Osloområdet kunne gjennomføras med et miljøvennlig, raskt og effektivt transporttilbod. Transporttilboden skal gje regional utvikling og ein større felles bo- og arbeidsmarknad.»*

Effektmål for prosjektet

Miljø:	<i>Ein transport som kan handtera store volum og som begrenser miljøskadelige verknader av transport.</i>
Regional utvikling:	<i>Utvikla og utvida bo- og arbeidsmarknadsregionane mellom Buskerud/Vestfold og Agderbyane mot hovudstaden.</i>
Avstandskostnader:	<i>Ein transport som er robust, tilgjengeleg og påliteleg for reisande og gods med konkurransedyktig reisetid.</i>

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, trafikanntyte, reisetid, netto noverdi, netto ringverkander og i kva grad konsepta 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 trafikktal 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. Målloppnåelsen for effektmåla (miljø, regional utvikling, avstandskostnader) oppretthaldast sjølv om konseptet optimaliseras.

		Kostnad	Stopp	Reisetid	Netto nåverdi mnok	Netto ringvirkninger	Målloppnåelse 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. Broklands-heia	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 verdiar som kjem heile landet til gode.

Konseptet som jernbaneverket tilrår legg best til rette for jernbanetilknytning 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 KVU-en viser at det ikkje er marknad for fleire stopp på strekningen 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 kommunedelpan 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 høyningsfråsegn 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 robust i høve til framtidig person- og godstransport. Det er også 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 lokaltogtilbod 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 videre 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 eksisterende Sørlandsbane frå Drammen til Kongsberg rustes opp til moderne standard slik det også går fram av høringsuttalelsen til NTP 2018-2029.