

Plattform Vestfold

Referat

Dato: 19.12.2017
Tid: 09:00 – 12:00
Referent: Marit Synnes Lindseth

Plattform Vestfold – møte i samarbeidsgruppen

Møte nr.: 5-2018

Sted: Ælvespeilet, Porsgrunn

Møteleder: Hans Hilding Hønsvall

Til stede: Erik Næs (Skien kommune), , Robin Koss (Porsgrunn kommune), Anne Karin Hansen (Porsgrunn kommune), Øystein Brinck (Porsgrunn kommune), Rune Høiset (Larvik kommune), Bjarne Steen (Larvik kommune), Olav Nordheim (Larvik kommune), Petter Berg (Tønsberg kommune), Hans H. Hønsvall (VFK), Arve Høiberg (VFK), Liv Margit Karto (VFK), Trond Strømstad Olsen (VFK), Kåre Pettersen (VFK), Knut Duesund (TFK), Harald Olsen (LO), Lars Guren (for Gisle Skansen Torp), Tore Kaurin (Statens vegvesen), Siv Tørudbakken (for Sverre Høifødt VFK), Erik Gundersen (VKT), Henning Myckland (NSB), Gunnar Kleven (for Elisabeth Rui FMV), Kristin Saga (NHO), Torgeir Dalene (Jernbanedirektoratet)

Forfall: Roar Jonstang (Færder kommune), Jon Sandnes Andersen (Færder kommune), Bjørn Ole Gleditsch (Sandefjord kommune), Hilde Hoff Håkensen (Sandefjord kommune), Rune Hogsnes (VFK), Are Karlsen (Horten kommune), Alf Johan Svele (Holmestrand kommune), Halgeir Kjeldal (Bamble kommune), Elin Weggesrud (Sande kommune), Sindre Stang (Sande), Thorvald Hillestad (Re kommune), Jone Blikra (Kragerø kommune), Tore Kaurin (SVV), Sverre Høifødt (VFK), Petter Aasen (USN)

Øvrige tilstede: Jarle Krokeide (Tønsberg kommune), Hanne Sofie Solhaug (Bane NOR), Terje Grennes (Bane NOR), Anne Gro Ahnstrøm (TFK), Olav Bache-Hansen (Skien kommune), Tom Olaf Kjær (NHO), Elisabeth Hording Mathisen (Jernbaneforum sør), Jon Olav Strand (Jernbaneforum sør), Jan Arvid Kristengård (Larvik kommune), Tore Rolf Lund (Horten kommune)

	Ansvar / frist
<p>1. Opprop og godkjenning av innkalling, agenda og referat Hans Hilding Hønsvall foretok opprop og registrerte de som var/ikke var til stede. Innkallingen, agendaen og referatet fra møtet 10. oktober 2018 ble godkjent.</p> <p>2. Presentasjon av anbefalingene i kommunedelplan med konsekvensutredning for IC Vestfoldbanen Stokke – Sandefjord og Sandefjord Larvik</p> <p>Hanne Sophie Solhaug og Terje Grennes fra Bane NOR informerte om hva som ligger til grunn av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av de ulike korridorene som er utredet i kommunedelplanen og konsekvensutredningen. Disse vurderingene ligger til grunn for Bane NORs anbefaling av Torp Vest korridoren med ny stasjon på vestsiden av Sandefjordveien og Indre havn høy korridoren i Larvik. Presentasjonen fra Bane NOR ligger vedlagt referatet.</p> <p><u>Kommentarer i møtet:</u></p> <p>Høiseth (Larvik kommune) kommenterte at det er behov for å forklare skrinlagte korridorer. Debatten blusser opp igjen. Sentral stasjonslokalisering har vært avgjørende. Viktig nå og ikke glipe på fremdriften. Vil da risikere å båndlegge store områder i lang tid. Grenlandsbanen og koblingen mot IC er viktig å fremheve.</p> <p>Steen (Larvik kommune) kommenterte at det er stor motstand i Larvik mot Indre havn. Vil bety store visuelle inngrep i havna, i Hammerdalen og konsekvenser for Herregården. Torp Vest er positivt for hele regionen. Det er bekymringer knyttet til steinindustrien. Bane NORs anbefaling er best med noen justeringer. Kongegata-alternativet og Indre havn er ikke vurdert mtp. nytte med Grenlandsbanen, noe som er uheldig.</p> <p>Høiberg (VFK) spurte om når havnesporet skal inn siden det ikke er en del av IC-planleggingen. Bane NOR svarte at det er laget en egen rapport for havnesporet. Begge korridorene ligger til rette for å koble havnesporet på dobbeltsporet, men kunne ikke si noe om videre planer for havnesporet. Dette må ev. Jernbanedirektoratet svare på.</p> <p>Guren (Torp) roste godt arbeid og valg av Torp Vest. Det vil jobbes videre med utvikling av Torp som trafikknutepunkt med en bærekraftig tilbringertjeneste.</p> <p>Kåss (Porsgrunn kommune) påpekte viktigheten av Torp og «flytog» hit, og vil vektlegge dette i høringsuttalelsen. Å legge til rette for</p>	

	Ansvar / frist
<p>Grenlandsbanen er viktig. Må ikke få omkamper i Larvik. En manglende fremdrift vil få konsekvenser for prioriteringer i NTP.</p> <p>Kleven (Fylkesmannen) bemerket at det er viktig å legge begge alternative korridorer ut på høring for å få fram ulike synspunkter i høringen.</p> <p>Høringsfristen for Sandefjord – Stokke er 13. februar, mens Sandefjord – Larvik blir i mars. Plattform Vestfold ønsker å ha mulighet for å uttale seg til alternativet gjennom Larvik. Foreslåtte møte 6. mars vil værere tidsnok for dette.</p>	
<p>3. Innspill fra Skien kommune om behandling av KVU for Grenlandsbanen</p> <p>Båndleggingen av arealene ved Mestadbrua knyttet til KVU for Grenlandsbanen går ut i april. En privat utbygger ønsker å utvikle området for næring. Uheldig om området bygges ut i konflikt med traseen for Grenlandsbanen. Jernbaneforum sør behandlet saken i siste møte, og har oversendt et brev til samferdselsministeren og bedt om at KVUen behandles så snart som mulig. De har også bedt om snarlig et møte med statsråden. Plattform Vestfold stiller seg bak henvendelsen fra Jernbaneforum sør. Saken bør også spilles inn i NTP prosessen.</p>	
<p>4. Kunnskapsbasert strategi for videre prosess</p> <p>Marit S. Lindseth la fram fakta og faglige vurderinger knyttet til videre planlegging og utbygging av IC Vestfoldbanen og påkoblingen av Grenlandsbanen. Presentasjonen ligger vedlagt referatet.</p>	
<p>5. Diskusjon: Hva ønsker Plattform Vestfold å påvirke, og hvordan legge opp løpet?</p> <p>Ruteplan R2027 viser i sin modell et ruteopplegg som innebærer at reisende til og fra stasjonene mellom Drammen og Tønsberg må bytte tog i Tønsberg. Dette anses som uheldig mtp. å bygge nytt fylke. Jernbanedirektoratet påpekte at dette vil være en ulempe for noen og en fordel for andre fordi færre stopp gir raskere reisetid. Dette ruteopplegget vil være et fortrinn for de store byene, og lå også inne som et forslag i KVU for Vestfoldbanen.</p>	
<p>Høiberg kommenterte at ruteplanen kan påvirkes og at Vestfoldbanene etter hvert skal ut på anbud. Når det gjelder prioritering i videre påvirkningsarbeid foreslås:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avklaring av KVU for Grenlandsbanen 2. Fire tog i timen til Tønsberg i 2025 3. Hensettingsanlegg ved Tønsberg i 2024/25 4. Stokke – Sandefjord prioriteres som første strekning for å sikre to tog i timen til Skien i 2027 (R2027). 	

	Ansvar / frist
<p>Myckland (NSB) kommenterte at R2027 er en modell/konsept, og <u>ikke en fastsatt ruteplan</u>. Dvs. at R2027 er <u>et utgangspunkt</u> for videre planlegging av infrastrukturen. Erfaringsmessig fester imidlertid slike utgangspunkter i planmiljøene seg raskt og blir vanskelige å endre etter hvert som tiden går.</p> <p>NSB har allerede i flere år vært tydelige på at i denne saken har de og daværende Jernbaneverket (nå Bane NOR) ulik tilnærming. NSBs utgangspunkt har vært, og er, halvtimes grunnrute med dagens stoppmønstre, supplert med ekstraavganger, herunder ekspress utfra behov. På denne måten får Telemark/Vestfold både et regioninternt IC-tilbud (raskere enn i dag og med relevant frekvens) og de større stasjonene et enda hyppigere tilbud i form av ekspressavganger - og dermed enda raskere forbindelser mot Oslo-regionen (med Grenlandsbanen også mot Agder og Rogaland).</p> <p>Når Bane NOR likevel holder fast på sin opprinnelige rutemodell R2027, med bytte i Tønsberg for fylkesinterne reiser, har Telemark/Vestfold en utfordring i den grad fylkets visjon er som ovenfor beskrevet. Det er på bakgrunn av dette viktig å ha dialog med Jernbanedirektoratet allerede nå, og melde inn ønsker og behov.</p> <p>Hønsvall (VFK) viste til fremdriften på Nykirke – Barkåker og at en oppstart av reguleringsplan i 2019 vil gjøre det mulig å åpne Stokke – Sandefjord i 2027.</p> <p>Konklusjon: Plattform Vestfold utarbeider en enhetlig tekst som kommunene kan vedta. Like uttalelser fra alle kommunestyrene vil gi mer tyngde i påvirkningsarbeidet.</p> <p>Jernbanedirektoratet opplyste om at det i NTP 2018-29 er satt av 212 millioner i første seksårsperiode (2018-2023) og 9 545 millioner i andre seksårsperiode (2024-2029) for ytre InterCity, dvs. Tønsberg-Skien. Som det står i tabellen er kostnadsoverslaget for hele strekningen 20 300 millioner (pr. 1.1.18). Gjennom kommunedelplanarbeidet som Bane NOR har lagt fram nå er kostnadene for nytt dobbeltspor mellom Stokke og Kleivertunellen estimert til 16 550 millioner.</p> <p>Kilde: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-33-20162017/id2546287/sec16</p> <p>I Statsbudsjettet for 2019 er det større rammer (1 100 millioner) for planlegging på IC-strekningene enn i NTP. Fordelingen av disse er uvisst.</p> <p>Kilde: https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/prop.-1-s-gul-bok-20182019/id2613810/sec2?q=vestfoldbanen#match_0</p>	<p>Rune Hogsnes/Marit S. Lindseth</p>

	Ansvar / frist
<p>Eventuelt</p> <p>Forslag til møtedatoer for 2019 ble lagt fram i møtet. Etter en justering etter tilbakemeldinger i møtet foreslås:</p> <ul style="list-style-type: none">• 6. mars kl. 9:00 – 12:00• 19. juni kl. 12:30 – 14:00 (starter med lunsj kl. 12)• 20. september kl. 9:00 – 12:00• 4. desember kl. 9:00 – 12:00 <p>Det bes om tilbakemelding til Marit S. Lindseth dersom det er møtekollisjoner med politiske møter i kommunene.</p>	