



**VESTFOLD OG
TELEMARK**
fylkeskommune

Utfordringer på kort og lang sikt i Vestfold og Telemark

Jernbaneforum Sør, Oslo 7. juni 2018

Regionreformen genererer betydelig pendling



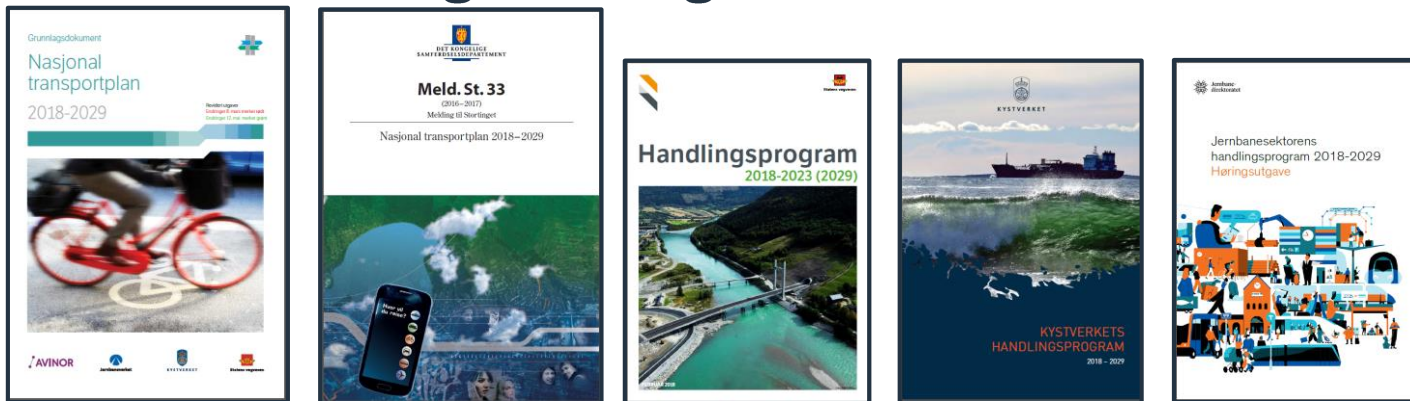
Hovedutfordringer direkte knytta til sammenslåingen

- Det er behov for å utvide driftsdøgnet på Vestfoldbanen for blant annet å korrespondere med morgen- og kveldsavgangene på Torp Sandefjord Lufthavn, samt å knytte den nye arbeidsregionen sammen når fylkene Vestfold og Telemark slås sammen.
- Det er behov for en tidligere avgang sørover på Vestfoldbanen som er i Skien før kl. 08.00 senest fra januar 2020
- Åpning av Eidangerparsellen 24. september i år gir betydelig reisetidsforkortelse og kapasitetsøkning, men kapasitetsøkningen utnyttes ikke til å bedre togtilbudet.

NTP som utgangspunkt for prioriteringer og fremdrift

- Presentasjonen tar utgangspunkt i NTP som en svært viktig prosess og prioriteringsverktøy for utvikling i hele landet.
- Vi peker i denne sammenhengen på hvorfor NTP er viktig for oss og på utfordringer i Vestfold og Telemark knyttet opp mot nylig gjennomført rullering av NTP og nært forestående oppstart av rullering av neste NTP.
- NTP er et hensiktsmessig strukturerende verktøy for å synliggjøre status og behov på kort og lang sikt
- Presentasjonen avgrenses til tema jernbane

NTP er viktig for oss for å legge til rette for vekst og utvikling!!



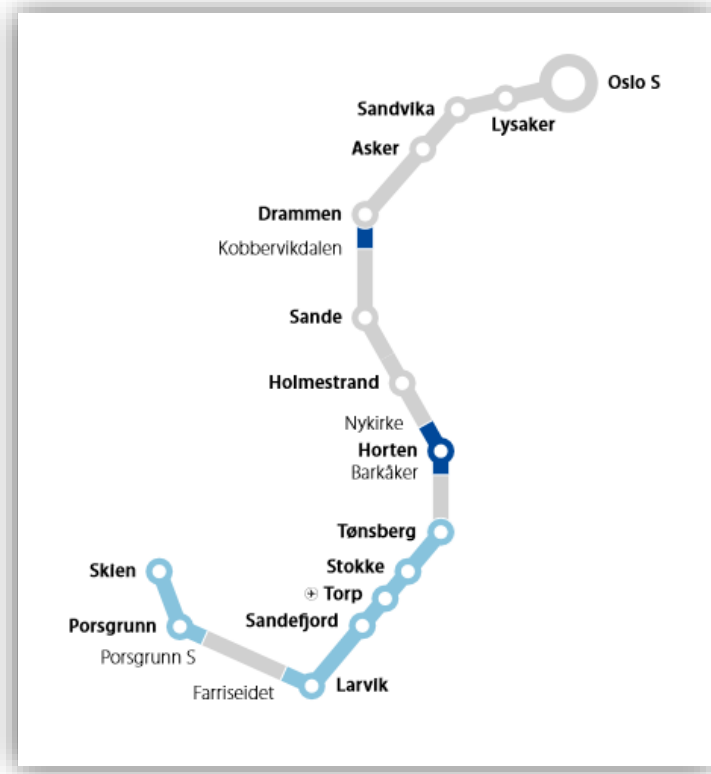
Gir rammer og retning for utvikling av



Fylkesveg, kollektivtilbud- og knutepunkt, belønningsmidler, byvekstavtaler, E18, E134, Rv36, Rv41, Vestfoldbanen, Sørlandsbanen, Bratsbergbanen, farledene inn til Larvik, Grenland og Kragerø

Hovedutfordringer på kort sikt – NTP 2018-2029

- Utbygging av IC må holde forutsatt fremdrift i NTP 2018-2029. Det vil si at Vestfoldbanen må være ferdig utbygd innen 2032. Tilstrekkelige planleggingsmidler må sikres i handlingsplanperioden.
- Det må settes av driftsmidler til to tog i timen til Skien i 2027 i tråd med NTP 2018 – 2029 etter at dobbeltsporparsellen mellom Stokke og Sandefjord er ferdigstilt.
- Det bør snarest settes i gang en utredning om hvordan Bratsbergbanen kan utnyttes bedre mellom Notodden – Grenland og sørlige Vestfold.
- Handlingsprogrammet må vise en tydelig satsing på knutepunktutvikling. Det må avsettes tilstrekkelig med planleggingsmidler tidlig i perioden for å få en snarest mulig planavklaring, da dette er avgjørende for vekst og utvikling i byer og tettsteder. Herunder også midler til detaljplanlegging av Porsgrunn stasjon (videreføring etter mulighetsstudien) og igangsetting av mulighetsstudie Skien stasjon i 2019



Hovedutfordringer på kort sikt forts.

Elektrifisering av Bratsbergbanen må startes opp i 2018 med de midler som allerede er bevilget og ferdigstilles i 2019.

Stortinget har bevilget penger til dette prosjektet flere ganger:

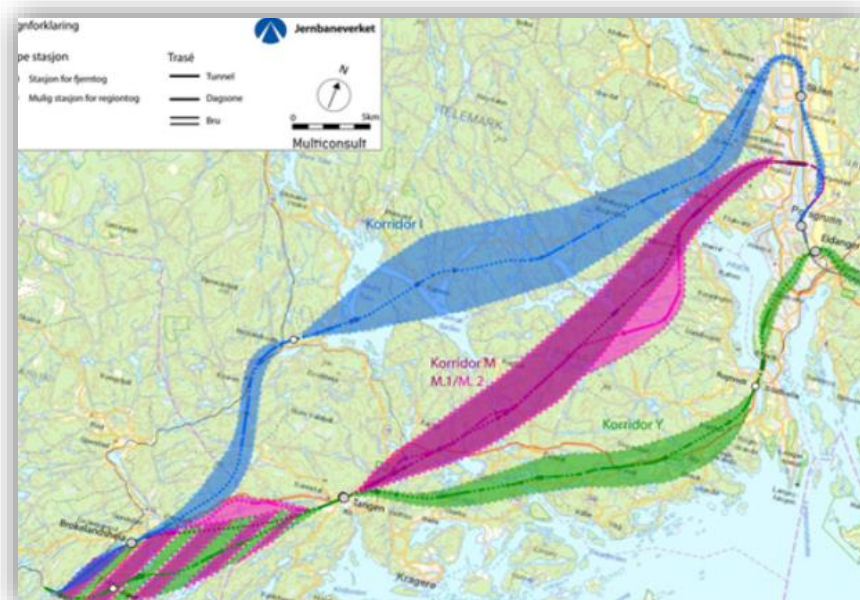
- 17 mill vil videreføring av statlig kjøp av persontransport (St.budsj. 2015)
- 275 mill til ulike prosjekter – herunder Bratsbergbanen (St.budsj. 2016)
- 8 mill til dette prosjektet (St.budsj. 2017)
- TFK har bevilget 6,5 mill til spleiselag

**Prosjektet er likevel ikke startet opp
må komme i gang nå!**



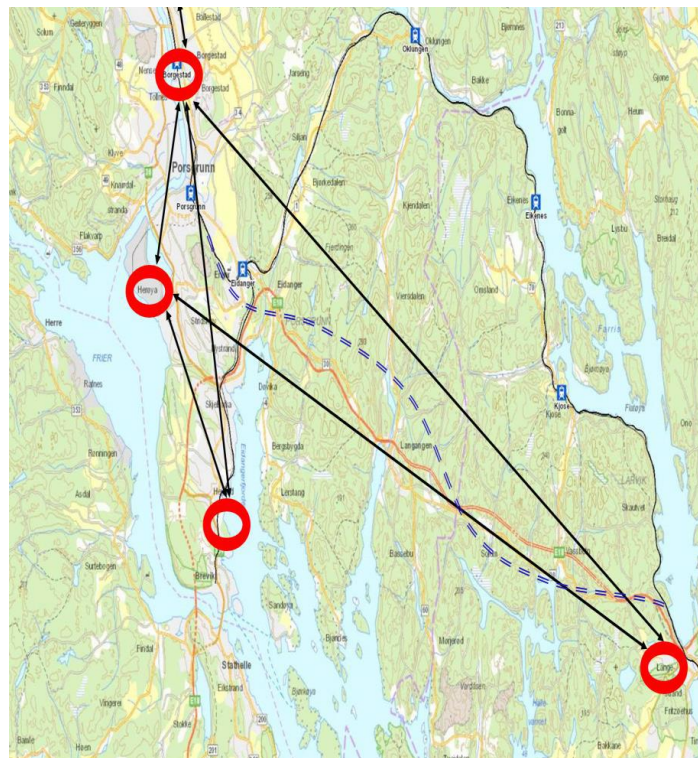
Hovedutfordringer på kort sikt forts.

- Grenlandsbanen er viktig for sammenkoblingen mellom Sørlandsbanen og Vestfoldbanen. Regjeringen må snarest behandle KVU/KS1 for Grenlandsbanen, slik at hindringen for å starte videre planlegging fjernes.
- Det må sikres at oppstartmidler til Grenlandsbanen på 1,5 mrd i siste del av planperioden flyttes fremover i tid og økes slik at utbyggingen kan komme i gang samtidig med slutføringen av InterCity Vestfoldbanen.



Hovedutfordringer på kort sikt forts.

- «Godskonsept Vestfold & Telemark» må forseres og realiseres innen 2021 og ikke i siste 6-årsperiode (Herøya viktig å komme i gang med).
- For å legge til rette for overføring av gods fra vei til båt og bane, må det innføres incentivordninger for å redusere risikoen ved en slik overgang.



Hovedutfordringer på kort sikt forts.

- Ny tømmerterminal i Telemark må stå ferdig i 2022/2023
- Kopstad godsterminal må vurderes i en fremtidig terminalstruktur for Østlandet.



Utfordringer på lang sikt – NTP 2022-2033

- Ferdigstillelse av Vestfoldbanen inkl. midler til utbygging av knutepunkt i Porsgrunn og stasjon nærmere sentrum i Skien.
- Oppstart av Grenlandsbanen med avgrensning til Frier Vest (viktig fordi det ligger an til investeringer på 30-50 mrd. de neste 5-10 årene på dette industriområdet)
- Byvekstavtale med finansiering av viktige satsinger i Grenland
- Vestfoldbyene inn under ordningen med byveksttaler



**VESTFOLD OG
TELEMARK**
fylkeskommune

**Takk for
oppmerksomheten**