



**KONGSBERGREGIONEN**

Vi er store nok – sammen

Vår referanse: 2020/857-3  
Deres referanse  
Tlf sentralbord: 32 86 60 00

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET  
Postboks 8010 DEP  
0030 OSLO

11.05.2020

## Høringsuttalelse fra Kongsbergregionen til transportetatenes prioriteringer i NTP 2022-2033

Kongsbergregionen har tidligere levert innspill til samferdselsdepartementet til høringen på rapporten 'Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet', samt innspill til hovedprioritet hos fylkeskommunene i Viken og Vestfold Telemark.

Kongsbergregionen består av kommunene; Tinn, Hjartdal, Rollag, Notodden, Kongsberg, Flesberg og Nore og Uvdal.

Kongsbergregionen har tidligere spilt inn følgende tiltak i prioritert rekkefølge:

### **Innen kollektivtrafikk**

1. Styrket togtilbud
  - A. Kongsberg- to tog i timen
  - B. Bratsbergbanen- et tog i timen
2. Styrking av busstilbud

### **Innen veg**

- A. Planlegging og utbygging av E134

### **Øvrige samferdselstiltak**

- A. Økt satsning på Notodden flyplass
- B. Oppgradering av fylkesveier og økt vedlikehold
- C. Teknologisatsning

Vi vil under benytte denne inndeling til å gi tilsvar på transportetatenes oppdrag.

## Innen kollektivtrafikk

1. Styrket togtilbud
  - A. Kongsberg- to tog i timen
  - B. Bratsbergbanen- et tog i timen

### Generelt:

Kongsbergregionen er bekymret for signalene fra Jernbanedirektoratet og BaneNor som sier at både Ramme A og ramme B innebærer en reduksjon av de prosjektene som ligger inne i dagens NTP, og at flere av disse må dyttes frem i tid. Prosjekter som er under bygging, eller som har fått oppstartsbevilgning binder opp store deler av de tekniske rammene, og begrenser mulighetene for nye tiltak. Det kan ikke aksepteres at man reduserer bevilningene ut ifra både nærings- og klimaperspektiv. Ambisjonene bør minst være å opprettholde nivået i gjeldene NTP, men helst øke. I Kongsbergregionens uttalelse til Klimakur 2030 legges det vekt på at jernbane er den mest miljøvennlige transporten, og satsningen må løftes for å innfri nasjonale og internasjonale klima- og miljømål.

⇒ *Ramme B må legges til grunn for utbygging av jernbane i NTP for å nå klima- og miljømål.*

### A. Kongsberg- to tog i timen

I Kongsberg kommune er det internasjonale virksomheter med stor nasjonal verdi. Næringslivet er tydelig på at de trenger et økt togtilbud til Oslo og spesielt til Gardermoen flyplass. De har mange ansatte som reiser utenlands, og de har mange gjester med fly. Kort reisetid til flyplass er et viktig konkurransefortrinn for bedriftene og man må legge tilrette for å få reisetiden så kort som mulig.

Det er også verdt å merke seg at Midt-Telemark og Nome kommuner har spilt inn dagens Sørlandsbane som sin høyeste prioritet til Vestfold og Telemark fylkeskommune. Notodden kommune legger vekt på bedre innmatingsmuligheter til toget i Kongsberg. Et godt togtilbud til Kongsberg og en robust Sørlandsbane i dagens trase, har store ringvirkninger i vår region og i naboregionene. I Midt-Telemark er det for eksempel større netto utpendling til Kongsberg/Oslo enn til Grenland, dvs. langs Sørlandsbanen. Med en utbedret Sørlandsbane med hyppigere avganger i dagens trase, vil det være et potensiale både for å få flere pendlere over på tog og for å utvide bo- og arbeidsmarkedet.

Hovedutfordringen i dag er å få økt kapasiteten i Oslo –navet, slik at togtilbudet bedrer seg utover i omlandet. Kongsbergregionen mener at det er viktig at det satses på bedret kapasitet ved å utbedre flaskehalsen rundt navet. For at grenbanene til pendlebyene skal få tilstrekkelig kapasitet må det satset stort på å oppjustere kapasiteten på Oslo S/ny Oslostunnel og bygge ut Intercity raskt. Utbygging av Ringeriksbanen vil medføre økt kapasitet fra Sandvika mot Kongsberg, og må ikke forsinkes da vi utsetter mulighetene dette gir.

Prosjektene på ytre Intercity-strekninger med blant annet dobbeltspor Gulskogen–Hokksund, er omtalt i NTP 2019–2029, og skal være en del av Jernbanedirektoratets videre vurderinger i andre seksårsperiode. Kongsbergregionen mener dette er for lite offensivt og ønsker en klarere målsetning og rask utbygging for å sikre forutsigbarhet for kommunene.

⇒ *Økning av kapasiteten i Oslo- navet må prioriteres slik at det gir økt handlingsrom for styrket togtilbud i omlandet.*

## Tiltak på kort sikt:

På kortere sikt bør man se på hvordan optimaliseringen av linjene kan gi bedre utnyttelse og kapasitetsøkning på dagens togtilbud. I effektpakkene som ligger til grunn i prioriteringene er det generelt svært lite fokus på Sørlandsbanen og strekningen Oslo-Drammen-Kongsberg. De store utbyggingene er knyttet til Vestfoldbanen, Gjøvikbanen m.fl. Det betyr at det vil gå svært mange år før nye utbygginger i vår strekning vil bli prioritert. Det må derfor være et stort fokus på hvordan man i denne tiden kan utnytte eksisterende kapasitet i dagens banenett bedre for å øke tilbudet.

Jernbanedirektoratet og BaneNor legger frem mulige tilbudsforbedringer i andre seksårsperiode *‘Jernbanen er viktig for arbeidspendling, og ny bolig og tettstedsutvikling støtter opp om eksisterende struktur og reisemønster. Det er i dag liten eller ingen restkapasitet. Også i Buskerudbyen, som strekker seg fra Lier via Drammen til Kongsberg, er det utfordringer med kapasiteten. Det jobbes videre med å utrede og planlegge aktuelle løsninger som vil styrke de voksende bo- og arbeidsmarkedene i disse regionene og knytte dem tettere sammen med hverandre og med Oslo. Det kan være rom for oppstart av nye prosjekter knyttet til disse utfordringene i ramme B.’*

Dette understreker hvor viktig det er at det legges opp til ramme B for å sikre fremdrift for togtilbudene i omlandet til Oslo. Det er naturlig at denne overordnede vurderingen kommer i andre seksårsperiode, når man har bedre oversikt på de andre prosjektene. Men selve temaet bør styrkes i innhold og gis midler og prioritet i NTP. Det må også være mulighet for å gjøre tilpasninger i første periode, slik at ikke alle gode tiltak blir stående på vent.

- ⇒ *Det må tydeliggjøres og gis forpliktelse i NTP 2022-2033 om at det skal gjennomføres en grundig vurdering av kapasitetsutbedringer i eksisterende banenett. Det må også i første periode være fokus på å se på muligheter for utbedringer ettersom muligheter kommer. Det må settes av midler til utbedringer i begge perioder.*

Det er positivt at GoAhead ved drift av Sørtoget har økt tilbudet. Spesielt gledelig er det at man kan reise tidligere på dagen med tog fra Kongsberg til Gardermoen.

## Vedlikehold- Sørlandsbanen

Det må fortsatt være fokus på godt vedlikehold og opprustning av Sørlandsbanen, slik at denne ikke forringes i verdi fremover, men fortsatt er en velfungerende toglinje. En infrastruktur med lite etterslep og riktig vedlikehold gir en pålitelig jernbane som leverer punktlig togreiser, og gir en forutsigbarhet for de reisende og godstransport. Det er essensielt at det gis tilstrekkelig midler til vedlikehold av eksisterende banenett, da Jernbanedirektoratet påpeker at 94 prosent av det norske jernbanenettet ble bygget for mer enn 60 år siden og har stedvis stor slitasje. Dette påvirker punktligheten til toget og dets konkurransekraft mot biltrafikken. Sørlandsbanen er en kurverik bane med korte kryssingsspor og lang avstand mellom kryssingssporene. Utfordringer med gammel infrastruktur på Sørlandsbanen skaper forsinkelser.

- ⇒ *Det må legges inn tilstrekkelig midler til vedlikehold av Sørlandsbanen, for å få opp punktlighet.*

## Hensetning Kongsberg stasjon

Det er i statsbudsjettet satt av midler for arbeid med hensetningsanlegg i 2020. Kongsberg som er en endestasjon er nevnt spesielt. Kongsberg kommune har arbeidet for å få avklart arealer for hensetning, og det er positivt at det når er prioritert i statsbudsjettet. Jernbanedirektoratet og BaneNor har ikke med seg hensetning i Kongsberg i sin oversikt (s. 24/25) i neste NTP, og denne må inn i prioriteringsoversikten og oversikt over bundne midler.

⇒ *Det må legges inn tilstrekkelig midler til planlegging og utbygging av hensetningsanlegg ved Kongsberg stasjon i første seksårsperiode.*

## B: Bratsbergbanen – et tog i timen

Bratsbergbanen og Rv 36 er viktige transport årer for knytte sammen det nye fylket. Det er viktig at man ser på muligheten for god kobling av Bratsbergbanen og Sørlandsbanen. Selv om RV 36 utbedres vil ikke den kunne ha samme funksjon som toget. For å kunne gi pendleren et godt tilbud så bør de ha en frekvens på en gang i timen i rushtid.

⇒ *Bratsbergbanen bør kobles bedre til Sørlandsbanen og få et økt tog tilbud for pendlere.*

## Innen vei:

### A. Planlegging og utbygging av E134

Øst Vest utredningen konkluderte med at E134 er den valgte løsningen for korridor mellom Øst og Vest. Dagens veianlegg har store utfordringer vinterstid og farten er lav. Det er behov for utbedringer som reduserer reisetiden mellom endepunktene. En vintersikker fjellovergang er nøkkelen til utvikling av E134 som øst-vestkorridor.

Det bes helt konkret om at strekningen Saggrenda –Gvammen blir prioritert i første halvdel av neste NTP. Strekningen E134 Saggrenda-Elgsjø er en naturlig videreføring av prosjektet E134 Damåsen-Saggrenda. Det er store utfordringer over Meheia knyttet til trafikkisikkerhet og framkommelighet spesielt på vinterstid. Flere steder langs vegen er det fartsgrense på 60 km/t på grunn av spredt bebyggelse og mange avkjørsler. Over Kobbervoll bru og Torvstul bru (ved Elgsjø) er det korte strekninger med fartsgrense 40 km/t på grunn av dårlig standard på bruene. Vegen er i dag svingete, smal og har store stigninger som er ekstra utfordrende for tunge kjøretøy

### Transportetatene prioriterer E134 svært ulikt i sine forslag:

- Statens vegvesen prioriterer ikke videre utbygging eller planlegging av E134 i neste NTP.
- Nye Veier ønsker å innlemme E134 i sin portefølje og legger opp til utbygging av fire traseer innen 2033. Deriblant strekningen E134 Saggrenda-Elgsjø. De ønsker en helhetlig utbyggingsmønster med strake veilinjer og høyere fart. Dette for å få ned reisetid og tilrettelegge for autonome kjøretøy.

Kongsbergregionen mener vurderingene til Statens vegvesen ikke vektlegger behovet for å bedre trafikksikkerheten på strekningen Saggrenda -Elgsjø høyt nok. Det må også vektlegges høyere i prioriteringene det store behovet for en utbedret korridor til Vestlandet med forutsigbar åpningstid og kortere reisetid.

Kongsbergregionen er positive til at Nye veier løfter opp E134 i sine prioriteringer og ønsker denne inn i sin portefølje.

Viken og Vestfold og Telemark fylkeskommune har begge i sine overordnede prioriteringer anbefalt å videreføre og ferdigstille de prosjektene som ligger inne i dagens NTP. Vestfold og Telemark Fylkeskommune har prioritert strekningene E134 Seljestad - Vågsli og E134 Saggrenda- Elgsjø svært høyt med ferdigstilling første seksårsperiode.

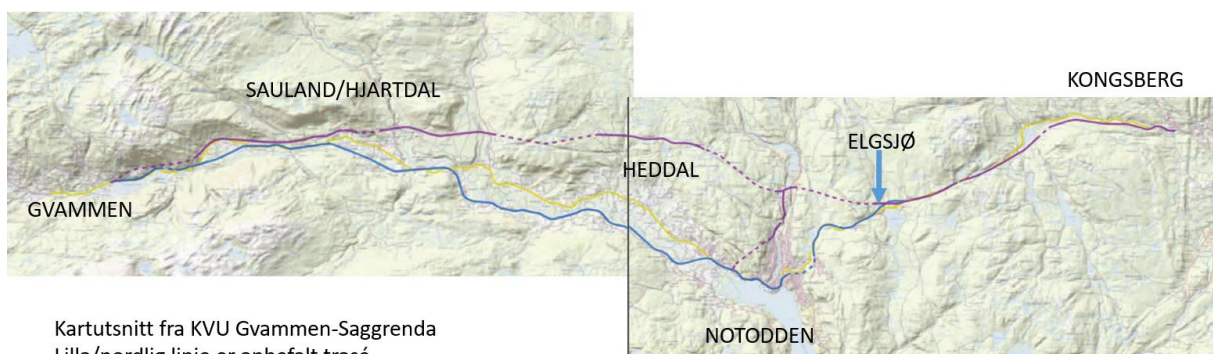
Rogaland fylkeskommune har også anbefalt at alle tiltak som ligger inne i gjeldende NTP fullføres og med utbygging av E134 som første prioritet. Også i uttalelse fra Vestland fylkeskommune kommer utbygging av E134 høyt i prioriteringene.

Disse uttalelsene viser at det er en samlet støtte og krav fra mange fylker og kommuner om at korridoren bør prioriteres i neste NTP.

- ⇒ *Kongsbergregionen mener at alle tiltak som i dag ligger inne gjeldene NTP bør gjennomføres i løpet av første seksårsperiode. Det må legges inn midler til utbyggingen av strekingen 134 Saggrenda – Elgsjø utover dagens midler til planlegging. Det aksepteres ikke at utbygging av snart ferdig planlagt trase dyttes ut til etter 2030.*

Kongsbergregionen er på vegne av Hjartdal kommune spesielt opptatt av at strekningen E134 Elgsjø – Gvammen planlegges i første seksårsperiode. I dag ligger hele sentrum og stor deler av kommunen i båndleggingssone for mulig utbygging etter vedtatt KVU i 2011. Det gir enorme restriksjoner for kommunen og setter alle investeringer, arealplanlegging og samfunnsutvikling på vent. Dette er en uholdbar situasjon, som ikke må få nye ti år.

- ⇒ *I første seksårsperiode må det legges inn planleggingsmidler for strekningen E134 Elgsjø - Gvammen.*



Kartutsnitt fra KVU Gvammen-Saggrenda  
Lilla/nordlig linje er anbefalt trasé

Det bør velges en utbyggingsstrategi som er fremtidsrettet og ivaretar fremdrift i utbyggingen. Her kan man ta i bruk muligheter for parallellkjøring av prosesser som regulering/byggesak/anbud. I gjeldene NTP ligger det kun inne planleggingsmidler for denne strekningen og Statens vegvesen er godt i gang med reguleringsplanen.

- ⇒ *Det bør raskt avklares om det er Statens vegvesen eller Nye Veier som skal bygge ut E134 Saggrenda-Elgsjø, slik at man kan komme i gang med anbudsprosessen tidlig for å få ned tid fra plan til ferdigstillelser.*

## **Øvrige samferdselstiltak:**

### **A. Økt satsning på Notodden flyplass**

Avinors har levert inn en svært kort prioriteringsliste til departementet, men tre utbygginger som allerede er under planlegging. Avinors oppdrag er å eie og drive dagens lufthavnsnettverk. Fra nyttår er det fylkeskommunene som har fått ansvaret for oppfølging av de ikke-statlig flyplassene og som må ta med de inn i sine prioriteringer.

Notodden flyplass har en regional verdi for næringslivet i regionen. I 2019 ble det anlagt pilotskole i tilknytning til flyplassen og rullebanen ble utvidet. Flyplassen kan nå ta imot større flymaskiner. Flyplassens ambisjon er i tillegg til dagens aktivitet flere faste ruter og charter for å få bli mer robust. Flyvninger til Notodden kan gi en positiv synergieffekt med reiselivsutvikling og verdensarven i Tinn og Notodden. Notodden flyplass er ikke en konkurrent til Torp, men heller en mindre samarbeidspartner for eksempel innen pilotopplæring. Flyplassen og pilotskolen bidrar til økt omsetning hos lokalt næringsliv og arbeidsplasser.

Vestfold og Telemark fylkeskommune har tatt med følgende setning i sine overordnede prioritering til Samferdselsdepartementet: '*Staten må sørge for gode og forutsigbare økonomiske rammevilkår for de ikke-statlige flyplassene på Torp og Notodden*'.

- ⇒ *Kongsbergregionen støtter uttalelsen fra Vestfold og Telemark fylkeskommune*

### **B. Punktvis oppgradering av fylkesveier og økt vedlikehold**

Fylkesveiene i regionen har svært varierende standard og vedlikeholdsbehov. De er også sterkt trafikkert i perioder, som ved ulykker på E134 og transport til hytter i Numedal og i Hjørtedal og Tinn. Det må settes fokus på utbedre enkeltpunkter for bedre trafiksikkerheten, samtidig som det generelle vedlikeholdet må bli prioritert. Veier som avlaster E134 som omkjøringsveier må ha et forsterket fokus. Både Viken og Vestfold og Telemark fylkeskommuner viser til store etterslep på vedlikehold og prioritere dette høyt.

- ⇒ *Kongsbergregionen støtter uttalelsene fra Viken og Vestfold og Telemark fylkeskommuner*

## C. Teknologisatsning

Kongsbergregionen har tidligere spilt inn i høring av rapporten om 'Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet.' Her legger vi vekt på at man nasjonalt bør vurdere om det er utvalgte regioner som bør være testarenaer for fremtidig teknologi. Det er behov for pilotering og testing for at vi skal treffe med fremtidig utbygging.

I vår regionen har vi allerede i dag stor bred teknologikompetanse med nasjonale industrilokomotiv, og et veletablert samarbeid mellom utdanningsinstitusjoner, næringsliv og det offentlige.

Testarena Kongsberg er et etablert samarbeid mellom lokale, regionale og nasjonale myndigheter, teknologiindustri og akademia for teknologier for autonome kjøretøy. Prosjektet Telemark Ring vil tilby en nasjonal test- opplærings og forskningsarena, kombinert med motorsportsanlegg. Regionen vil med dette skape nærings- og kompetanseutvikling og vil bidra til utvikling av fremtidens autonome og bærekraftige mobilitet. Regionen er i dag tyngdepunktet for høyteknologisk næringsliv og Telemark Ring og Testarena Kongsberg bygger oppunder og styrker dette.

Forøvrig kan Notodden flyplass med pilotskolen være en arena for testing og utvikling av elektriske fly. I Kongsbergregionen er vi også i gang med et konsept kalt 'Trygg vintervei' for å se på muligheter innen teknologi til å løse de viktigste utfordringene for framkommelighet på E134, som å effektivisere kolonnekjøring, bedre informasjon og gi en tryggere vintervei.

Kongsbergregionen ønsker å benytte og beholde eksisterende teknologikompetanse ved å ta et større ansvar inn i det teknologiske skiftet. Det er svært gledelig at Viken fylkeskommune løfter frem fylkeskommunens område som testarena og ønsker å være ensamarbeidspartner for utvikling, testing og implementering av ny teknologi.

- ⇒ *Det må gis nasjonale føringer og midler som sikrer stor innovasjonstakt. Det bør utpekes områder som kan opparbeide klynger for teknologimiljøer.*
  
- ⇒ *Kongsbergregionen ønsker å være en utvalgt region for fremtidig teknologiutvikling i samarbeid med fylkeskommunene, næringsliv, akademia m.fl.*

Med vennlig hilsen

Kari Anne Sand  
Regionrådleder Kongsbergregionen

Annette Finnerud  
Daglig leder Kongsbergregionen

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten underskrift*

Kopimottakere:  
VIKEN FYLKESKOMMUNE  
VESTFOLD OG TELEMARK FYLKESKOMMUNE

Postboks 220  
Postboks 2844

SARPSBORG  
SKIEN

