

Vedlegg 2c: Oslo-Grenland-Kristiansand-Stavanger (NTP-korridor #3)

Beskrivelse av korridoren:

Bane: Drammensbanen (Oslo-Drammen), Vestfoldbanen (Drammen-Skien), Grenlandsbanen (Porsgrunn-Brokelandsheia - ny bane for å koble sammen Sørlands- og Vestfoldbanen), Sørlandsbanen (Hokksund-Stavanger), Bratsbergbanen (Porsgrunn-Notodden), Arendalsbanen (Arendal-Tangen, matebane til Sørlandsbanen).

Veg: E18 Oslo Kr.-sand (Vestkorridoren, Telemark, Agder), E134 Oslofjordforbindelsen, E39 Kr.sand-Stavanger, Rv 282 Holmenbrua i Buskerud ??

Kyst: Larvik hamn, Grenland Hamn, innseiling Grenland og innseiling til Kragerø

Flyplasser: Torp Flyplass og Notodden flyplass

Strategisk betydning for Østlandet

Hovedvegforbindelse langs kysten mellom Oslo og Stavanger via Grenland og Kristiansand og knytter sammen en rekke større byområder, en lang rekke tilknytninger til havner, godsterminaler og lufthavner, og binder sammen regioner over nasjonsgrenser og regiongrenser. Flere tunge industrikonsentrasjoner som er avhengig av effektiv godstransport. Betydelig sjøtransport mellom Vest-Europa og Østlandet, Sørlandet og Rogaland. En betydelig del av det samlede persontransportarbeidet på jernbane går i denne korridoren. Bratsbergbanen er svært viktig for godstransport på bane fra Larvik havn, Grenland havn og Hærøya (Godskonsept V&T). Grenlandsbanen blir svært viktig for å binde landsdelen bedre sammen og gi et bærekraftig transportalternativ i denne delen av landet.

Utfordringer og problemstillinger

For å ferdigstille IC til Skien i 2032 er det viktig at planarbeidet mellom Tønsberg og Skien ikke stopper opp. Det haster med å få en planavklaring i byområdene for å komme videre med byutviklingen. Spesielt er det viktig å få på plass stekningen Stokke- Sandefjord, slik at det er mulig å utvide togtilbudet med to tog i timen til Skien i 2026/27. Dette betyr at reguleringsplanarbeidet må starte opp umiddelbart etter at kommunedelplanen for strekningen er vedtatt i juni 2019. Det må derfor settes av tilstrekkelig med planleggingsmidler til videre detaljplanarbeidet.

KL-anlegget på Bratsbergbanen må være dimensjonert for å håndtere fremføring av gods på bane (jf. godskonsept Vestfold og Telemark). Det er viktig at det blir en kobling mellom dobbeltsporet på Vestfoldbanen og havnesporet til Larvik og at dette ses på som en helhet.

KVU/KS1 for Grenlandsbanen må behandles av Regjeringen for å sikre arealer (båndlegging etter pbl) til anbefalt trase. Det er satt av 1,5 mrd i siste del av planperioden NTP 2018-2029. Planleggingen må i gang i første del av NTP 2022-2033 og byggestart i andre del av planperioden.

Det må sikres tilstrekkelig drifts og vedlikeholdsmidler til Sørlandsbanen slik at regulariteten opprettholdes i hht måltall.

For Buskerud er videre utbygging og ferdigstillelse av E-134 (tidligere rv.23) gjennom Røyken og Lier av avgjørende betydning. Dette er svært viktig lokalt, regionalt og nasjonalt. E-134 er tidlig valgt som en av de viktigste forbindelsene mellom Østlandet og Vestlandet, og manglende ferdigstillelse i Buskerud gjøre at vegen ikke vil oppfylle sin funksjon som hovedforbindelse mellom øst og vest.

Planlegging av E18 gjennom Telemark er godt i gang og byggestart er nært forestående. Planlegging videre fra Dørdal til Grimstad i Aust-Agder er lagt opp som et interkommunalt plansamarbeid og er i gang. Kommunedelplan med KU ventes på høring våren 2019