

Innspill til togtilbudet i Vestfold og Telemark fra byområdet Grenland

I anledning Jernbanedirektoratets årlige runde for å innhente innspill til endringer i togtilbudet, har Bystrategi Grenland-samarbeidet sammenfattet sine innspill. Kommunene Siljan, Skien, Porsgrunn og Bamble er sammen med Vestfold og Telemark fylkeskommune i posisjon til å forhandle med staten om en byvekstavgift. I det felles vedtatte mandat for forhandlinger om byvekstavgift Grenland er et av tiltakene forbedringer i togtilbudet. Dette innspillet er basert på det partene er enige om og som er nedfelt i forhandlingsmandatet, samt tidligere dialog med Jernbanedirektoratet gjennom samarbeidsarenaen Bystrategi Grenland.

Styrke det lokale togtilbudet mellom Grenland og Vestfold-byene

I september 2018 åpnet nytt dobbeltspor mellom Porsgrunn og Larvik, som reduserte reisetiden mellom byene betraktelig og gjorde togtilbudet konkurransedyktig mot bil. I løpet av de første ti månedene økte antall togreiser til og fra Grenland betydelig, i gjennomsnitt 86 prosent per måned i Skien og 69 prosent per måned i Porsgrunn. Over halvannet år etter åpningen fortsetter antall togreiser å øke. Eidangerparsellen og sammenslåing av Vestfold og Telemark fylkeskommuner har økt behovet for et tilbud som gjør det mer attraktivt å arbeidspendle med tog mellom byene i Grenland og Vestfold. For å styrke togtilbudet i vår region har Bystrategi Grenland-samarbeidet to innspill til forbedringer på kort sikt:

1. Øke tilbudet mellom Grenland og søndre Vestfold

På kort sikt en forlengelse av Bratsbergbanen eller omgjøring der pendelen går fra Grenland til søndre Vestfold, sammen med én regiontogavgang per time og retning på Vestfoldbanen, gjøre det mer attraktivt å arbeidspendle mellom byene i Grenland og Vestfold. Når regiontoget til Skien får to avganger per time og retning vil det sammen med utvidelse eller endring av Bratsbergbane-pendelen til søndre Vestfold gi de reisende et betydelig bedre togtilbud, og knytte den større regionen tettere sammen. Bystrategi Grenland-samarbeidet har tidligere sendt henvendelse til Samferdselsdepartementet for å utrede muligheten for å forlenge togpendelen på Bratsbergbanen, med sikte på å legge dette til grunn for forhandlinger om byvekstavgift i 2020. Det er foreslått satt at 10 mill. kr årlig til produksjonsøkning, lønnskostnader og nytt togsett.

Det bør i denne sammenhengen også utredes en forlengelse av Bratsbergbanen som lokaltogtilbud internt i Grenland, der eksisterende skinnegang mellom Brevik og Skien benyttes. Et slikt tilbud vil kunne fungere sømløst med buss og gang/syssel i byområdet og gi god forflytting av folk – både internt i Grenland og videre på regionalt buss- og jernbanenett.

2. Innføre felles billettsystem for buss og tog

Kombinasjon av buss og tog gir et attraktivt tilbud for mange, forutsatt et felles billetterings- og takstsystem som gjør det enkelt og sømløst å bytte mellom buss og

tog. Tiltaket innebærer en «dør-til-dør»-billettering som guider reisende effektivt, trygt og med ulike transportløsninger. I september 2019 ble det inngått en avtale mellom VY og Farte/VKT om en felles 30-dagersbillett for buss og tog mellom Vestfoldbyene og Grenland og lokalt i Grenland. Kunder som kjøper periodekort (30 dager) for tog får en rabattert bussbillett som tilvalg på togbilletten.

Byområdet Grenland ble i april 2020 tildelt 20 mill. kroner til reduserte billettpriser på kollektiv fra Samferdselsdepartementet som en oppfølging av bompengearvtaalen fra 2019 og statsbudsjett for 2020. Et av tiltakene i søknaden fra Grenland var å benytte 3,5 mill. kroner årlig til billigere kombinasjonsbillett to/buss i og til Grenland. Midlene skal benyttes til å tilby rabatt også på togbilletten. Det vil bidra til å øke andelen som tar tog til Grenland og lokalt i Grenland. I tillegg vil det bli mer attraktivt å reise kollektivt til jernbanestasjonene sammenlignet med å bruke egen bil. Effekten blir færre biler på veiene og en økt kollektivandel.

Lokale tiltak for å støtte opp under ønskede endringer i togtilbudet

Gjennom Bystrategi Grenland samarbeidet og gjennomføringen av Bypakke Grenland jobbes det kontinuerlig for å legge til rette for og bygge opp under grønne transportformer. Det jobbes bl.a. med å bedre tilgjengeligheten og attraktiviteten på tilbringerreisen til toget, ved bedre gang- og sykkeltraseer og nye, trygge sykkeloppbevaringsbokser på Skien og Porsgrunn stasjon.

Både Skien og Porsgrunn er i full gang med å utvikle sine kollektivknutepunkt. Knutepunkt Porsgrunn og knutepunkt Skien er de høyest prioriterte tiltakene i kommende forhandlinger om en byvekstavtale. Porsgrunn kommune er i samarbeid med BaneNOR i gang med grunnlaget for en planprosess for utvikling av knutepunkt Porsgrunn. Planen skal avklare trasevalg som vil frigjøre store, båndlagte utbyggingsarealer midt i Porsgrunn sentrum. Dette har stor betydning for byutviklingen og vil øke konkurransefortrinnet for alle former for grønn transport. I Skien bygges Landmannstorget nå om til kollektivknutepunkt og park, og arbeidet med å regulere et togstopp i knutepunktet er i gang. Kommunene bidrar med betydelige ressurser og egne midler til planarbeidene.

Ringvirkninger av knutepunktutviklingen er allerede synlig. Flere bygg pusses opp og klargjøres for nye etableringer, og nylige oppkjøp av eiendommer i og rundt knutepunktene vitner om økt attraktivitet. I Porsgrunn er det bygget nytt hotell og kontorer i knutepunktet. Vestfold og Telemark fylkeskommune skal relokalisere fylkeshuset til knutepunktet i Skien, og kommunen bygger nytt bo- og dagsenter her. Innsatsen og arbeidet som legges ned i knutepunktutviklingen bidrar til en kraftig økning i antall arbeidsplasser og målpunkt som vil være tilgjengelig med tog. Konsentrasjonen av mennesker i knutepunktene legger ytterligere grunnlag for et allerede voksende marked for togreiser i byområdet vårt.

Grenlandsbanen - Sammenkobling Vestfoldbanen og Sørlandsbanen

Bystrategi Grenland-samarbeidet ønsker også å benytte anledningen til å påpeke viktigheten av å gjennomføre Grenlandsbanen for å koble sammen Vestfoldbanen og Sørlandsbanen. Dersom prosjektet gjennomføres (og Vestfoldbanen er oppgradert) vil strekningen Oslo – Kristiansand ta 3t 23 min, mot dagens 4t 30 min. I tillegg vil regionstoget mellom Kristiansand og Oslo inkludere byene langs kysten istedenfor inne i landet. Begge deler vil føre til større passasjerantall.