

Høringsnotat fra Østlandssamarbeidet ifm. høring i transport- og kommunikasjonskomitéen vedr. forslag til statsbudsjettet for 2018

Innspillet gjelder primært InterCity og kapittel 1352 - Jernbanedirektoratet, Post 72 - Kjøp av infrastrukturtenester - planlegging.

InterCity – dobbeltspor til Lillehammer, Skien og Halden innen 2032 og 2034

Full utbygging av InterCity-systemet med dobbeltspor til Halden, Skien, Lillehammer og Hønefoss er et av de viktigste samferdselsprosjektene i Norge, både for person- og godstransport. Utbyggingen vil løse transportutfordringer på Østlandet, mellom landsdelene og til utlandet. Østlandssamarbeidet viser til at Stortinget våren 2017 i forbindelse med behandlingen av NTP 2018-2029 vedtok full utbygging av InterCity innen 2032/2034 med dobbeltspor helt frem til Lillehammer, Skien og Halden. Dobbeltspor i ytre del av InterCity er avgjørende for å styrke togets konkurransevne på fjerntogstrekningene – og faktisk kunne realisere høyhastighetsprosjektets mål om reisetider dør til dør som er konkurransedyktig med fly.

For at InterCity systemet på Østlandet skal fungere er det også avgjørende at Oslo-navet får en fremdrift som sikrer at det ikke blir en flaskehals i transportsystemet.

Planlegging av InterCity

I kap. 1352, post 72 i fremlagt statsbudsjett for 2018 foreslås det avsatt 255 mill. kroner til videre planlegging på IC Dovrebanen. Tilsvarende tall for IC Vestfoldbanen, IC Østfoldbanen og IC Ringeriksbanen er hhv. 642 mill kroner, 223 mill. kroner og 576 mill. kroner. Det er svært viktig at de avsatte planleggingsmidler er tilstrekkelig til å få ferdigstilt byggeklare planer, slik at hele IC-systemet kan ferdigstilles som forutsatt i 2032/2034. Dette handler om å kunne ferdigstille kommunedelplaner og reguleringsplaner på de ulike delstrekningene helt frem til Lillehammer, Skien, Halden og Hønefoss.

Det er bekymringsfullt at man i budsjettfremlaget antyder at man legger opp til en pause i planlegging og utbygging på Vestfoldbanen i 2 år fra 2019. På Dovrebanen er det ikke satt av midler til videre utbygging gjennom Stange slik det var forutsatt. Kontinuitet i planlegging og utbygging på de ulike IC-strekningene er både rasjonelt og kostnadseffektivt. I tillegg til å være samfunnsøkonomisk fornuftig, vil sammenhengende planlegging og bygging være avgjørende for å kunne ferdigstille InterCity-utbyggingen innen 2032/2034. Rask planavklaring forhindrer at byer og kommuner langs IC-traseene må båndlegge store arealer i mange år fremover. Dette vil være positivt både for byutvikling og næringsutvikling.

Østlandssamarbeidet legger til grunn at Jernbanedirektoratet kommer tilbake med en mer detaljert plan for videre planlegging og utbygging av de ulike delstrekningene på InterCity i forbindelse med fremleggingen av handlingsprogrammet i april 2018.

Fylkesveger

Det er tidligere beregnet et samlet etterslep i vedlikeholdet av 44.000 km fylkesvegene på nærmere 75 milliarder kroner. Det er bekymringsfullt at fylkeskommunenes rammer for å øke vedlikeholdstakten på dette vegnettet holdes uendret i forslaget til statsbudsjett for 2018.

Rentekompensasjonsordningen

Rentekompensasjonsordningen er svært viktig for fylkeskommunene. Midlene har vært viktig for å kunne ta igjen vedlikeholdsforfall på fylkesvegnettet, gjennomføre trafikksikkerhetstiltak og tiltak for gående og syklende. Østlandsamarbeidet mener det er uheldig at det ikke foreslås ny låneramme for 2018. En videreføring av ordningen ville i perioden 2018-2023 representert et volum på 236 mill.kroner/år. I statsbudsjettet for 2018 er det satt av kun 182 mill. kroner og budsjettposten vil i hovedsak være rentekompensasjon på tidligere låneopptak.

27. oktober 2017

For Østlandssamarbeidet

Rune Hogsnes (H/Vestfold)

Siv Henriette Jacobsen (Ap/Østfold)

Anne K. Torp Adolfsen (Ap/Hedmark)