

## Høringsnotat fra Østlandssamarbeidet ifm. høring i transport- og kommunikasjonskomitéen vedr. forslag til statsbudsjettet for 2019

*Innspillet gjelder primært InterCity og kapittel 1352 - Jernbanedirektoratet, Post 72 – planlegging og post 73 – utbygging.*

### 1: InterCity - Infrastruktur for fremtiden

InterCity er ett av de viktigste samferdselsprosjektene i Norge i dette århundret. Prosjektet bidrar til:

- at utslippene fra transportsektoren innen 2030 kan halveres – i tråd med nasjonale mål.
- at nullvekstmålet kan nås slik at all vekst i persontrafikken kan tas med kollektiv, sykkel og gange.
- å effektivisere innenlands person- og godstransport mellom Østlandet og Vestlandet/Trøndelag – noe som er avgjørende for fremtidig vekst og verdiskaping.
- en mer balansert vekst mellom hovedstadsområdet og de andre byene på Østlandet.

### 2: Fremdrift InterCity

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 – og med byggestart på Ringeriksbanen i 2021.

Forsinket planlegging og utbygging, slik handlingsprogrammet fra Jernbanedirektoratet (2018) legger opp til, er svært uheldig. Østlandssamarbeidet er fornøyd med at regjeringen i statsbudsjettet for 2019 øker rammene til jernbaneformål, men er fortsatt bekymret for at det ikke settes av tilstrekkelige midler til planlegging og videre utbygging.

Østlandssamarbeidet ber derfor Stortinget bidra til at planlegging og utbygging på de ulike IC-strekningene i størst mulig grad gjennomføres i tråd med vedtatt NTP 2018-2029 - og at rammene i statsbudsjettet for 2019 justeres i tråd med dette.

Kontinuitet i planlegging og utbygging av de ulike IC-strekningene er både rasjonelt og kostnadseffektivt. Sammenhengende planlegging og bygging være avgjørende for å kunne ferdigstille hele InterCity-utbyggingen med dobbeltspor innenfor de fastsatte frister. Det er viktig med rask planavklaring slik at byer og kommuner langs IC-traseene unngår å måtte båndlegge store arealer i mange år fremover. For byene handler dette både om byutvikling og næringsutvikling.

**I vedlegg 1-4 kommenteres hver av de fire delstrekningene på InterCity i lys av det fremlagte budsjettet for 2019.**

### **3: Grensekryssende korridorer**

Jernbanen skal i fremtiden være ryggraden i det nordiske og europeiske transportsystemet. Forbindelsene mellom Oslo-Gøteborg og Oslo-Stockholm er i denne sammenheng spesielt viktige. Østlandssamarbeidet vil derfor nok en gang understreke behovet for en koordinert og helhetlig planprosess for begge korridorene med aktiv deltagelse både fra Trafikverket i Sverige og Jernbanedirektoratet i Norge.

### **4: Sams veiadministrasjon**

Regjeringen tar sikte på at overføringen av Sams skjer 1. januar 2020 eller senest 1. januar 2021. Østlandssamarbeidet ser det som ønskelig at Sams veiadministrasjon overføres til fylkeskommunene per 1/1-2020 slik at man raskt får på plass nødvendig kapasitet og kompetanse.

### **5: Fylkesveier**

Fylkesvegene utgjør en stor andel av vegnettet på Østlandet. Det er fortsatt et stort etterslep og forfall på fylkesvegene. Dette er uheldig både for gods- og persontransport.

Fylkeskommunene i Østlandssamarbeidet jobber aktivt for å redusere forfallet, men det vil ta flere tiår å innhente dagens forfall med dagens foreslåtte rammer. På den andre siden er det et betydelig gap mellom de midlene som stilles til disposisjon for fornying av riksvegnettet og de midlene som fylkeskommunene har mulighet til å prioritere på fylkesveger. I statsbudsjettet for 2019 økes posten for fornying av riksveger med 46 prosent (tabell 5.6 s.79), noe som fylkeskommunene med nullvekst i inntektene ikke er i nærheten av å kunne gjennomføre.

Etterslep på fylkesveier må også i større grad omtales i NTP som en del av utfordringene i transportnettet i Norge. I dag er NTP i stor grad en Transportplan for riksvegnettet.

### **6: Positivt med økt regionalt ansvar for togtilbudet**

Østlandssamarbeidet ser positivt på at fylkeskommunene får et økt regionalt ansvar for togtilbudet og persontrafikken på Østlandet.

*12. oktober 2018*

*For Østlandssamarbeidet*

---

*Rune Hogsnes (H/Vestfold)*

---

*Olav Moe (Ap/Østfold)*

---

*Anne K. Torp Adolfsen (Ap/Hedmark)*

## **Vedlegg A: IC Østfoldbanen**

Det foreslåtte statsbudsjettet legger opp til at det skal bevilges ca. en milliard kroner til byggestart på dobbeltsporet fra Sandbukta-Moss-Såstad i 2019. Dette er gledelig, og vil sikre fremdriften i prosjektet og at delstrekningen kan tas i bruk i 2024.

Dobbeltspor på Østfoldbanen har vært prioritert i mange år. At det nå bevilges 112 millioner til videre planlegging av dobbeltspor på strekingen Haug-Seut-Hafslund (Sarpsborg), inkludert hensetting, er også gledelig.

Mens ferdigstilling av dobbeltspor til Fredrikstad (Seut) var satt til 2024 og Sarpsborg i 2026 i NTP og fjorårets statsbudsjett, er ferdigstillingen nå skjøvet ut i tid.

Samtidig er arbeidet med dobbeltspor sørover mot Halden fortsatt på overtid i forhold til NTP, og Haldens problemer med båndlegging av arealer i sentrum, er ikke løst. Det går heller ikke frem av statsbudsjettet hvordan jernbaneutviklingen sør for Halden mot Sverige, tenkes løst. Østfoldbanens del av InterCity strekker seg til og med Halden stasjon, og en ferdigstilling dit er med det foreslåtte statsbudsjettet ikke tidfestet.

## **B: IC Ringeriksbanen**

I budsjettet for 2019 har regjeringen foreslått en bevilgning på 1 016 mill. kr til fellesprosjektet Ringeriksbanen/E16. Dette er mottatt med stor tilfredshet. Bevilgningen legger til rette for å slutføre planprosessen samt gjennomføre grunnerverv og forberedende arbeider m.v. Det vil da tilsammen være bevilget omlag 2 milliarder for å forberede selve byggeprosessen.

Det er bred enighet om at prosjektet vil være klart for realisering og byggestart i 2021, jf. samferdselsministerens redegjørelse i Stortinget 10/4-2018.

I Transportkomiteens behandling av NTP 2018-29 ble det gitt klar tilslutning til byggestart i 2021 eller om mulig tidligere.

I framleggelsen av neste års statsbudsjett ble det angitt ulike årstall 2021, 2022 (proposisjon) og 2021/2022. Med eller uten skråstrek vil en utsettelse til 2022 skape ny usikkerhet om realiseringen av Norges mest utsatte prosjekt. Det kan medføre nedbygging av prosjektorganisasjonen, økte kostnader, enda en NTP-prosess og politisk usikkerhet knyttet til nyvalg.

## **C: IC Dovrebanen**

Østlandssamarbeidet merker seg at det i statsbudsjettet planlegges for ferdigstilling av dobbeltspor til Hamar (Åkersvika) i 2026 og ikke i 2024 som tidligere forutsatt.

Det er bekymringsfullt at en heller ikke 2019 foretar oppstart av den planavklarte parsellen Kleverud – Sørli, men at hele parsellen Kleverud – Sørli – Åkersvika (Hamar) skal sees i sammenheng.

Østlandssamarbeidet kan ikke se at det foreligger faglige eller økonomiske grunner til å utsette oppstart av denne parsellen nå. Tvert imot vil utbygging av parsellen kunne gi bedre punktlighet og raskere fremkommelighet på hele IC-strekningen Oslo – Hamar.

Østlandssamarbeidet ser med bekymring på at hverken strekningen nord for Åkersvika er omtalt eller at planleggingsmidler for å fullføre intercity til Lillehammer er inne i statsbudsjettet. Dette er svært alvorlig for Innlandet og nasjonen. IC og Dovrebanen inngår i en av de viktigste nasjonale transportkorridorene, hvor potensiale for mer gods på bane er svært stort. Utbygging av IC til Lillehammer må derfor være et av de viktigste tiltakene i den nasjonale "godspakken". IC til Lillehammer er også en forutsetning for redusert reisetid, bedre regularitet og økt frekvens for person- og godstog mellom Oslo og Trondheim. Den største flaskehalsen er mellom Hamar og Lillehammer, og strekningen er i dag preget av for mange stopp, forsinkelser og lav hastighet. Rask utbygging av IC på Dovrebanen vil derfor bidra til å gi et konkurransedyktig tilbud for både person- og godstransport.

### **D: IC Vestfoldbanen**

I henhold til NTP 2018-2029, skal IC Tønsberg-Larvik skal stå ferdig i 2032. I fjorårets budsjettdokument sto det at det legges opp til reduksjon i planleggingskapasiteten på strekningen Tønsberg-Larvik fra 2019. I årets budsjett står det ikke noe om denne strekningen (jfr. s 156 fagprp).

Akkurat som i fjor, vil Østlandssamarbeidet understreke at kontinuerlig planlegging og utbygging er nødvendig for å sikre effektiv bruk av samfunnets ressurser og at IC Vestfoldbanen skal være ferdig i 2032. Det er derfor viktig at planleggingsaktivitetene ikke reduseres fra 2019. Det er spesielt viktig å komme raskt videre med reguleringsplan på strekningen Stokke – Sandefjord, da det er et dobbeltspor på denne strekningen som gir grunnlaget for å kjøre to tog i timen til Skien. Ved en sammenhengende planlegging og utbygging her, vil strekningen kunne stå ferdig i 2027/28. To tog i timen til Skien er svært viktig for å bygge det nye fylket Vestfold og Telemark, ved å tilby pendlere og andre et attraktivt togtilbud mellom Vestfoldbyene og Grenland og mot Osloområdet.