

*Møte mellom Østlandssamarbeidet og Jernbanedirektøren
30. november 2020:*

Oppsummering av innspillene fra Østlandssamarbeidet

Tidspunkt: Mandag 30. november kl. 09:00-09:45

Sted: Teams

Tema: InterCity og Nasjonal Transportplan 2022-33

Østlandssamarbeidet deltok på møtet med følgende talspersoner:

- Even Aleksander Hagen, Østlandssamarbeidets politiske leder og fylkesordfører i Innlandet fylkeskommune
- Olav Skinnnes, fylkesråd for samferdsel i Viken fylkeskommune
- Kåre Pettersen, nestleder i hovedutvalg for klima, energi og næring i Vestfold og Telemark fylkeskommune
- Anne Sigrid Hamran, mobilitetssjef i avdeling for miljø og samferdsel i Oslo kommune.

Oslo 3. desember 2020

Jon Petter Arntzen
Sekretariatsleder

Innholdsfortegnelse

1: Hovedbudskapet om InterCity.....	3
1.1 Utfordringsbildet	3
1.2 Innspill til ny NTP	3
2: Dovrebanen.....	5
2.1 Utfordringsbildet	5
2.2 Innspill til ny NTP	5
3: Vestfoldbanen.....	6
3.1 Utfordringsbildet	6
3.2 Innspill til ny NTP	6
4: Østfoldbanen.....	7
4.1 Utfordringsbildet	7
4.2 Innspill til ny NTP	7
5: Ringeriksbanen	8
5.1 Utfordringsbildet	8
5.2 Innspill til ny NTP	8
6: Oslovet.....	9
6.1 Utfordringsbildet	9
6.2 Innspill til ny NTP	9

1: Hovedbudskapet om InterCity

1.1 Utfordringsbildet

Jernbane og InterCity må gis høy prioritet i ny nasjonal transportplan. InterCity er fortsatt det viktigste felles samferdselsprosjektet for fylkeskommunene på Østlandet.

- Fylkeskommunene på Østlandet ser det som viktig at man i de årlige statsbudsjettene og i kommende NTP 2022-33 prioriterer prosjekter som bidrar til kraftige reduksjoner i klimagassutslippene og redusert biltrafikk. Da må det satses på jernbaneutbygging og InterCity.
- Det er toget som i framtida vil være nøkkelen for transport av store mengder mennesker og gods inn og ut av byene – og mellom byene i landsdelen. For å styrke jernbanens konkurransekraft må investeringene derfor vris fra vei til jernbane. Det er derfor svært viktig å unngå utsettelse og forsinkelser på InterCity-utbyggingen. Ambisjonsnivået må ligge fast.
- Kontinuitet i planlegging og utbygging er svært viktig for byer og kommuner langs de ulike InterCity-traseene. Forsinkelser medfører at man ikke kommer videre i arbeidet med å utvikle fremtidsrettede og bærekraftige mobilitetsløsninger i og rundt byene.
- InterCity-prosjektet er også viktig for å knytte hele landet sammen. Dersom InterCity-utbyggingen forsinkes, vil transportkostnadene for næringslivet i hele landet øke. InterCity-utbyggingen vil også være avgjørende for å effektivisere transportkorridorene mot kontinentet både for gods- og passasjertransport.
- For en landsdel i sterk vekst - og med et ønske om en balansert befolkningsutvikling - er det derfor helt avgjørende at InterCity fortsatt prioriteres som Norges viktigste samferdselsprosjekt.

1.2 Innspill til ny NTP

For Østlandssamarbeidet er det viktig at følgende punkter følges opp i det videre arbeid med InterCity-prosjektet:

1. Ambisjonene for InterCity må ligge fast. Det er spesielt viktig at målet om reduserte reisetider og økt frekvens opprettholdes. Det er naturlig å først prioritere IC-strekninger som raskt kan forbedre det samlede togtilbudet i landsdelen.
2. Det må i de årlige budsjettene settes av tilstrekkelige midler til å sikre kontinuitet i planlegging og utbygging.
3. Østlandssamarbeidet ser det som viktig at det i ny nasjonal transportplan settes en sluttdato for IC-utbyggingen i og med at ferdigstilling i 2032/34 ikke lenger synes å være realistisk. For å holde utbyggingstempoet oppe, bør også alternative modeller for prosjektorganisering og finansiering vurderes.



Østlandssamarbeidet

4. InterCity-utbyggingen vil være viktig for å kunne effektivisere transportkorridorene mot kontinentet. Samferdselsdepartementet bes derfor ta nødvendige initiativ til en felles norsk-svensk KVVU for grensekryssende jernbane både til Stockholm og til Gøteborg.

2: Dovrebanen

2.1 Utfordringsbildet

Dovrebanen er et nasjonalt prosjekt som vil gi en større bo – og arbeidsregion rundt Mjøsbyen, samtidig som Intercity på Dovrebanen vil være en viktig satsning for å få ned reisetiden til under fem timer mellom Oslo og Trondheim.

Innlandet har flere av Norges største reiselivsdestinasjoner og flest fritidsboliger i landet. Flere avganger og kortere reisetid muliggjør flere klimavennlige reiser og mindre utbyggingspress på annen transportinfrastruktur.

Dobbeltsporet er planlagt ferdig frem til Hamar, men mangler investeringsbeslutning.

Sporkapasiteten mellom Lillehammer og Hamer er sprengt, noe som har medført at reisetiden har økt siden 1994.

2.2 Innspill til ny NTP

Følgende innspill gis til det videre arbeidet med ny nasjonal transportplan 2022-33:

1. Tilstrekkelige bevilgninger til sammenhengende utbygging slik at dobbeltsporet helt frem til Hamar bygges i første seksårsperiode av NTP (innen 2028)
2. Bygge ut sporkapasitet mellom byene i Innlandet fylke som bidrar til flere tog, bedre regularitet og redusert reisetid - både IC Oslo-Hamar-Lillehammer, fjerntog Oslo – Trondheim og godstog Oslo – Trondheim.
3. Planleggingsmidler til Hamar-Moelv-Lillehammer må på plass.

3: Vestfoldbanen

3.1 Utfordringsbildet

Vestfoldbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet i bybeltet Holmestrand-Skien. Ferdigstillelsen av Drammen-Kobbervikdalen og Nykirke-Barkåker i 2024 muliggjør 4 tog i timen til Tønsberg, men bidrar ikke til økt frekvens sør for Tønsberg. Vestfoldbanen er svært viktig for internpendling i fylket. Manglende kapasitet mellom Tønsberg og Skien begrenser tilbudet til ett tog i timen. Økt togtilbud helt frem til Skien er vesentlig for videre utvikling av regionen.

En uavklart plansituasjon rundt stasjonene på Vestfoldbanen betyr at betydelige områder i sentrum av byene forblir beslaglagt. Dette er svært uheldig for ønsket byutvikling med fortetting i sentrumsområdene.

For å få tatt ut ytterligere nytte av investeringene som er gjort ved Eidangerparsellen gjennom et helhetlig togtilbud er det nødvendig med videre utbygging av dobbeltspor også sør for Tønsberg.

3.2 Innspill til ny NTP

Følgende innspill gis til det videre arbeidet med ny nasjonal transportplan 2022-33:

1. Strekningen Stokke-Sandefjord må prioriteres i første seksårsperiode for å få på plass et utvidet togtilbud og kortere reisetid Oslo – Skien, og ta ut full nytte av dobbeltspor på Eidangerparsellen. Kommunedelplanen er vedtatt, og alt ligger til rette for å gå i gang med detaljplanlegging og prosjektering.
2. Etablering av ny stasjon knyttet til terminalen på Sandefjord lufthavn Torp i tråd med vedtatt kommunedelplan, er av stor betydning for hele regionen.
3. Planlegging av de nye stasjonsområdene langs Vestfoldbanen må komme i gang snarest for å få en avklart arealsituasjon med tanke på videre byutvikling.

4: Østfoldbanen

4.1 Utfordringsbildet

Østfoldbanen utgjør ryggraden i kollektivsystemet mellom alle byene øst for Oslofjorden. Østfoldbanen er viktig for persontransport/pendlere og for å knytte sammen viktige bo- og arbeidsmarkedsregioner. Videre utbygging av jernbanen i Østfold er også avgjørende for å kunne overføre gods fra vei til bane og for godstransport til/fra Gøteborg og videre mot Europa.

Manglende kapasitet begrenser i dag tilbudet både for passasjerer og gods. De siste 20-25 årene har man kun oppnådd ca. 2 minutter kortere reisetid mellom Oslo S og Halden. Med optimalisert utbygging syd for Haug, ligger det ikke inne noen planer for reisetidsbesparelser eller økt frekvens i grunnrute sammenliknet med referansetilbudet (R2022 Østfold).

Det siste året er det skapt betydelig usikkerhet knyttet til den videre utbyggingen av jernbanen i Østfold.

4.2 Innspill til ny NTP

Følgende innspill gis til det videre arbeidet med ny nasjonal transportplan 2022-33:

1. I ny NTP må framdriften for InterCity-utbyggingen helt fram til Halden tidfestes.
2. Inter-City utbyggingen fram til Sarpsborg må stå ferdig senest innen 2032.
3. Det er svært viktig å få fortgang i arbeidet med en raskere jernbaneforbindelse til Gøteborg og København for en bedre forbindelse videre mot kontinentet for transport av personer og gods. Tiltak på kort sikt vil være å avsette midler til kryssingsspor langs nåværende linje samt andre tiltak som sikrer god kapasitet og rask fremføring for å oppnå de reisetidsbesparelser man forventer fra IC prosjektet framover

5: Ringeriksbanen

5.1 Utfordringsbildet

Ringeriksbanen er et nasjonalt prosjekt som er avgjørende for å få ned reisetiden til fire timer mellom Oslo og Bergen. Ringeriksbanen reduserer reisetiden fra Oslo til Hønefoss fra 1,5 time til 30 minutter og vil samtidig avlaste veinettet betydelig. Ringeriksbanen vil ha stor betydning for bo- og arbeidsmarkedet i regionen og for næringslivet langs hele strekningen. Prosjektet vil kunne åpne nye markeder for jernbanen, og bli et attraktivt alternativ til bil.

Med regjeringens forslag til statsbudsjett for 2021 er det satt av og brukt om lag 1,5 mrd. kr til planlegging og grunnnerverv de siste seks årene. Reguleringsplan er vedtatt og tiden er overmoden for å sette spaden i jorda.

5.2 Innspill til ny NTP

Følgende innspill gis til det videre arbeidet med ny nasjonal transportplan 2022-33:

1. Ringeriksbanen har vært planlagt lenge, og det er nå viktig med en investeringsbeslutning og oppstartsbevilgning slik at prosjektet kan komme i gang med forberedende arbeider og anleggsstart som forutsatt i 2021.

6: Oslovet

6.1 Utfordringsbildet

Mye av biltrafikken i Oslo er innpendling fra hele Østlandsområdet. Det er en utfordring å holde veksten i persontransport med bil på et ønsket nivå i tiden fremover, men med et bedre togtilbud på Østlandet vil flere kunne reise kollektivt til og fra Oslo, og biltrafikken i Oslo reduseres. Intercity-utbyggingen er derfor svært viktig for Oslo.

Oslo er navet for jernbanen på Østlandet. Det betyr at tilstrekkelig kapasitet i og gjennom Oslo er en forutsetning for tilbudsforbedringer over hele Østlandet. Oslo (som har stadig flere reisende til, fra og internt) er derfor avhengig av å styrke sin rolle som knutepunkt. Da må kollektivtransporten samlet sett styrkes både i og rundt Oslo.

Kapasiteten i tunnelen gjennom Oslo er fullt utnyttet i rushtiden. Det er derfor ikke mulig å øke antall avganger for én banestrekning uten å redusere tilbudet tilsvarende for en annen.

6.2 Innspill til ny NTP

Følgende innspill gis til det videre arbeidet med ny nasjonal transportplan 2022-33:

1. Et effektivt jernbanenett er helt avhengig av at Oslo har tilstrekkelig kapasitet til/fra og gjennom byen. Denne kapasiteten er nå sprengt, og en ny tog tunnel er helt nødvendig for å kunne få full nytte av de andre strekningsvise investeringene.