

Høring Nasjonal Transportplan 2022-33

Innspill fra Østlandssamarbeidet vedr. Regjeringens omtale av InterCity i nasjonal transportplan 2022-33

I sitt forslag til ny Nasjonal Transportplan (NTP) har Regjeringen kraftig nedjustert ambisjonene for intercityutbyggingen på Østlandet. I forbindelse med høringen i transport og kommunikasjonskomiteen har Østlandssamarbeidet denne gangen derfor valgt å avgrense våre felles innspill til å handle om jernbane og InterCity-utbyggingen.

7. april 2021



Østlandssamarbeidet

Nasjonal transportplan med reduserte ambisjoner for InterCity

Østlandssamarbeidet reagerer sterkt på at Regjeringen i sitt forslag til ny nasjonal transportplan (NTP) ikke følger opp Stortingets føringer om full InterCity-utbygging med dobbeltspor helt fram til Lillehammer, Halden, Skien og Hønefoss. Østlandssamarbeidet ønsker å være tydelige på at ambisjonsnivået for InterCity må ligge fast. Det er spesielt viktig at målet om kortere reisetid og flere togavganger skal gjelde både for indre og ytre InterCity. Østlandssamarbeidet krever videre at transportplanen setter en sluttdato for full InterCity-utbyggingen på samtlige delstrekninger.

Miljøet er den store taperen

Østlandssamarbeidet er overrasket over at Regjeringen ikke har lyttet til de tydelige signalene om å prioritere jernbanen sterkere og at ambisjonene for jernbane ikke følges opp i forslaget til nasjonal transportplan. Ifølge Regjeringens egne tall¹ øker bevilgningene i planperioden (2022-33) med 16,6 % til riksvegformål, mens økningen til jernbaneformål kun er på 6,2 %.

Skal man oppnå klimaresultater i transportsektoren må man satse sterke på jernbanen. Når regjeringa senker ambisjonene for InterCity, stemmer ikke ord og handling i hverken klima- eller samferdselspolitikken. Østfoldbanen er et godt eksempel: Dersom Østfoldbanen syd for Moss for det meste forblir en 150 år gammel enkeltsporet jernbane, vil det ikke tilfredsstillende europeiske standarder for godstransport og det vil gi ytterligere press på veinettet med enda flere vogntog som krysser grensen ved Svinesund.

Byutvikling satt på vent

Østlandssamarbeidet mener det er uakseptabelt at forslaget til ny nasjonal transportplan skyver fullføringen av dobbeltspor på de ulike banestrekningene ut i det blå. På alle InterCity-strekningene har kommunene etter Stortingets NTP-behandling i 2017 brukt både tid og penger til planlegging av nye stasjonsområder og moderne knutepunkter. Nå ligger store sentrumsarealer i byer som Hamar, Fredrikstad, Tønsberg, Larvik og Porsgrunn båndlagt, i påvente av en jernbaneutbygging som er skjøvet helt ut i tid. For kommunene og stasjonsbyene betyr den uavklarte situasjonen at jernbanen står i veien for byutviklinga. Dette er svært uheldig.

¹ Tabell 10.1 s. 159 i Nasjonal Transportplan

Ny jernbanetunnel i Oslo utsettes – et klart løftebrudd

I statsbudsjettet er det allerede satt av 150 millioner kroner til planlegging av ny jernbanetunnel. Det er derfor svært overraskende at Regjeringen i ny nasjonal transportplan setter prosjektet på vent.

Ifølge Bane NOR er kapasiteten i jernbanetunnelen gjennom Oslo allerede sprengt. Uten bygging av en ny jernbanetunnel vil dermed nye investeringer på Dovrebanen, Østfoldbanen, Ringeriksbanen eller Vestfoldbanen få en mye mer begrenset nytte enn det ellers ville fått. Tilbudet lokalt i Oslo vil heller ikke kunne utvides.

En ny jernbanetunnel vil i tillegg til økt kapasitet også kunne gi økt robusthet mot uforutsette hendelser osv. Jernbanetunnelen er svært viktig for å utvikle Oslo i en grønn og bærekraftig retning. Med Regjeringens NTP-forslag vil viktige byutviklingstiltak måtte stilles i bero.

Sterkere satsning på jernbanen i det europeiske jernbaneåret 2021

Det gjennomføres i 2021 en revidering av EUs infrastrukturpolitikk (TEN-T), samtidig som 2021 år *the European Year of Rail*. At InterCity er en del av det europeiske transportsystemet må få større oppmerksomhet når man skal planlegge for framtiden. For Østlandssamarbeidet er det svært viktig at samferdselsdepartementet nå følger opp regionale krav og initiativ om å få utarbeidet felles norsk-svenske utredninger slik at planlegging og bygging av de grensekryssende jernbanene mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg kan komme raskt i gang.

Stortinget sitter på nøkkelen

Østlandssamarbeidet legger til grunn at InterCity skal være ryggraden i det fremtidige jernbanenettet i Norge slik at Vestlandet, Trøndelag, Sørlandet og Østlandet kobles tettere sammen, samtidig som Norge knyttes tettere til jernbanenettet i Sverige og videre til kontinentet.

Med Regjeringens NTP-forslag har ambisjonene for InterCity-prosjektet blitt kraftig svekket; Man vil ikke kunne oppnå tilfredsstillende reisetidsreduksjoner mellom byene i Sør-Norge og jernbanen vil derfor i mindre grad kunne konkurrere med bil og fly. Jernbanens konkurransekraft for godstransport vil også svekkes. De negative effektene vil bli spesielt store på de ytre InterCity-strekningene.

Regjeringens InterCity-forslag er et klart løftebrudd både mot kommuner, stasjonsbyer, næringsliv, befolkning og pendlere på Østlandet. Østlandssamarbeidet ber derfor om at transport- og kommunikasjonskomiteen i sitt videre arbeid med Nasjonal Transportplan sørger for at ambisjonene for InterCity-utbyggingen opprettholdes og at det settes av nok penger til å sikre kontinuitet i planlegging utbygging av hele InterCity-prosjektet.