



Osloregionen IPR - Håndnotat om jernbane

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) er et strategisk samarbeid mellom 65 kommuner, inkludert Oslo kommune. Hovedstadsregionens overordnede mål er å bli et lavutslippssamfunn mot 2050, ha en flerkjernet utvikling basert på lokale fortrinn, samt være attraktiv for næringsetablering, investering og kompetent arbeidskraft.

Osloregionen mener at det er behov for betydelig satsing på jernbane på Østlandet og på grensekryssende jernbane. Jernbanen, med både InterCity og grenbanene, er ryggraden i transportsystemet og bygging av ny Rikstunnel må startes umiddelbart. Jernbanenettet er overbelastet. Forsinkelser og innstilte tog skaper store problemer for hverdagen til folk og for næringslivet.

NY RIKSTUNNEL

Utfordring: Overbelastet infrastruktur under Oslo fører til stans og forsinkelser som forplanter seg videre i det nasjonale systemet.

Løsning:

- Planleggingen av ny Rikstunnel må starte umiddelbart og ha høyeste prioritet.
- Bygging må starte så tidlig som mulig som et eget nasjonalt styrt infrastrukturprosjekt (tilsvarende Oslo Lufthavn Gardermoen)
- Ny Rikstunnel er avgjørende for å få flere tog inn, ut og gjennom hovedstaden. Den er viktig nav for hele landet, og også avgjørende for godstransporten.

Gevinst: En ny togtunnel vil doble sporkapasiteten gjennom Oslo og bidra til bedre flyt i trafikken, for person- og godstransport.

INTERCITY OG GRENBANER

Utfordring: Overfylte tog, forsinkelser og innstillinger i det som skal være ryggraden i kollektivsystemet. Problemene skaper uforutsigbarhet for innbyggere og næringsliv.

Løsning:

- Realisere InterCity-strekningene, inkludert Ringeriksbanen, i en helhetlig og forpliktende prosess fra planlegging til ferdig dobbeltspor.
- Grenbanene rundt Oslo må prioriteres, de er viktige både for person- og godstransport.
- Planlegge, bygge og drifte mer helhetlig, med fokus på mest mulig effekt for de reisende.

Gevinst: Velfungerende kollektivsystem, i en region der over 40% av landets befolkning bor, som også bidrar positivt til å nå klima- og miljømål.

GRENSEKRYSSENDE JERNBANE

Utfordring: Toget mellom Oslo og Stockholm/Gøteborg er for tregt til å konkurrere med fly og bil – det hindrer et klimavennlig og effektivt alternativ

Løsning:

- Tiltak må iverksettes for å overføre grensekryssende transport fra fly og vei til tog som en mer miljøvennlig transportform
- KVVU må igangsettes på norsk side av korridoren Oslo – Stockholm
- Vurdere alternative finansieringsmodeller for korridoren Oslo-Stockholm i samarbeid med svenske myndigheter

Gevinst: Betydelig antall flyreiser erstattes med mer miljøvennlig transportform. Bedre grensekryssende jernbane styrker samarbeid, sikkerhet og beredskap i Norden.

GODSTRANSPORT

Utfordring: Mer godstransport må overføres til bane og sjø, og gods på vei må over på klima- og miljøvennlige energikilder

Løsning:

- Godsoverføringsmålet til sjø og bane må opprettholdes.
- Osloregionen mener at ensidig satsing på Alnabruterminalen i Oslofjordområdet må vurderes.
- Ny godsstrategi må se helheten i multimodale godstransport, med fokus på grønn næringstransport, fjerne flaskehalser, inkludere godsoverføringsmål og gods på vei.

Gevinst: Grønn godstransport er viktig for å nå klima- og miljømål, samtidig som den styrker næringslivets konkurranseevne. Overføring fra vei til sjø og bane reduserer trafikkbelastning, forbedrer trafikksikkerheten og gir positive effekter for lokalmiljøet

KORTE FAKTA OM JERNBANE

- I Osloregionen bor 42% av landets befolkning og 42% av landets arbeidsplasser finnes her.
- Mer enn 8 av 10 togreiser i Norge er på lokal- og regiontogene i Osloregionen. Punktlighet for jernbane er lav.
- Det er et betydelig vedlikeholdsetterslep på jernbanen, som krever store årlige bevilgninger i statsbudsjettet
- Grensekryssinger utgjør mindre enn 1 % av alle togreisene i Osloregionen
- Godstransport på bane: Ca 9 % av alt gods i Norge går på bane
- Jernbanen, inkl grensekryssende er en sentral del av Norges beredskap for både sivil og militær sektor