

UTKAST SAKSFREMLEGG

Interessepolitisk utvalg i Osloregionen 17. juni 2022

Sak nr. 18/22

Saksbehandlere: Eva Næss Karlsen og Merete Agerbak-Jensen, sekretariatet for Osloregionen

JERNBANEPOLITISK POSISJONSDOKUMENT

FORSLAG TIL VEDTAK (til styremøtet 24.6.):

1. Styret slutter seg til innholdet i saksfremlegget som et jernbane-politisk posisjonsnotat
2. Styret ber interessepolitisk utvalg og sekretariatet følge opp saken mot nasjonale myndigheter

SAKSFREMSTILLING

Bakgrunn

Jernbanedirektoratet oversendte den 2. juni 2022 anbefalinger til Samferdselsdepartementet på åtte prioriterte satsinger på jernbane frem mot 2027, i tillegg til å ferdigstille den tilbudsutviklingen som allerede er under bygging. Dette er en oppfølging av Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033. Her er effektpakken Flere og hyppigere togavganger i det såkalte Oslo-navet rangert som nummer tre.

Osloregionen har sine innspill til NTP 2022-2033 løftet fram med behovet for satsing på jernbane på Østlandet og grensekryssende jernbane. Jernbanen, med både InterCity og grenbanene, er ryggraden i transportsystemet. Osloregionen var skuffet over ambisjonsnivået i NTP 2022-2033, og mener at jernbanen burde hatt en større andel av den samlede rammen.

Osloregionen har i tillegg til NTP gitt innspill på flere utredninger i 2020 og 2021 som er sentrale for person- og godstransport på bane. I 2020 ga vi høringsinnspill til KVVU Terminalstruktur. 2021 ga Osloregionen innspill til høring om KVVU Kongsvingerbanen og KVVU Hovedbanen. Osloregionen støtter flere av direktoratets anbefalinger, men mener at skissert fremdriftsplan må forseres, på grunnlag av trafikkgrunnlag og høy befolkningsvekst i regionen. Investeringer på disse strekningene vil også ha stor betydning for godstransport på bane.

I forbindelse med EUs høring om TEN-T reguleringene og EUs mobilitetspakke sendte Osloregionen den 1. mars 2022 innspill til Samferdselsdepartementet som ledd i utforming av norske posisjoner til høringen. I vårt innspill støtter Osloregionen satsingen på jernbane både for person- og godstransport og peker spesielt på behov for satsing på grensekryssende korridorer.

I løpet av våren 2022 har jernbane og porteføljestyring- og prioritering vært tema på flere møter i Osloregionens faggruppe for areal og transport. Jernbanedirektoratet har bidratt med presentasjoner om togtilbudet på Østlandet og grensekryssende jernbane.

Osloregionen krever jernbaneoffensiv på Østlandet

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) ønsker gjennom et jernbanepolitisk posisjonsnotat fremheve behovet for en sterkere satsing på jernbane på Østlandet og grensekryssende jernbane mot Stockholm og Gøteborg-København.

Osloregionen IPR ser med bekymring på utviklingen med økt biltrafikk i regionen og at en betydelig andel reiser overføres fra kollektivtransport til bil. I følge Jernbanedirektoratet har effektpakken "Flere tog i Oslo-navet (Ny rutemodell Østlandet)" en lønnsomhet som er blant de beste på jernbaneområdet. Dette må derfor gjenspeiles i regjeringens prioriteringer av jernbaneprosjekter.

Osloregionen har sterke industri- og næringsmiljøer i hele regionen, med stor innpendling av arbeidskraft i en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Et velfungerende og godt togtilbud er viktig for rekruttering av nye medarbeidere og for godstransporten til og fra industribedriftene.

Osloregionen IPR mener at storsatsing på jernbane på Østlandet er en forutsetning for å nå nasjonale klima- og fremkommelighetsmål. Satsing på jernbane støtter også opp om grunnideen til Osloregionen om en flerkjernet region og utvikle sterke sentra for utvikling i hele regionen. Ambisjonsnivået for jernbane i gjeldende NTP er altfor lavt, og opptrapping av ressurser til utbygging og drift må starte allerede i statsbudsjettet for 2023. Satsing på jernbane må styrkes i neste NTP.

Osloregionen mener at flere passasjerer og mer gods på jernbane i vår region, – og over grensen til Sverige og videre mot Danmark og Tyskland - vil ha stor betydning for det nasjonale transportsystemet, for nasjonale utslippstall og for norsk verdiskaping. 2,2 millioner innbyggere bor i Osloregionens 64 medlemskommuner. Hvis regionen skal fortsette å ha velfungerende bo- og arbeidsmarkeder må jernbanen, både med grenbaner, InterCity-linjene og de grensekryssende strekningene, i sterkere grad utgjøre ryggraden i transportsystemet. Det må bli enklere og mer attraktivt å velge skinnegående transport fremfor bil. Satsing på jernbane vil forenkle arbeidspendling til et stort felles bo- og arbeidsmarked og stimulere til lokal næringsvekst.

Osloregionen mener at følgende jernbaneprosjekter må ha høy prioritet de nærmeste årene:

- Bygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo som et nasjonalt nav og for å kunne ta ut effekten av andre jernbaneinvesteringer.
- Intercity-satsingen sørover fra Moss til Halden som dessverre ble tatt ut av Nasjonal Transportplan 2022-2033.
- Forbedringer av togtilbud med bedre frekvens og infrastruktur på grenbane-strekningene Gjøvikbanen, Hovedbanen, Kongsvingerbanen, Kongsbergbanen, Spikkestadbanen og Østre linje. Disse er viktige for å støtte opp om en flerkjernet utvikling og som avlastning for godstransporten på vei.

- Igangsetting av arbeidet på Ringeriksbanen snarest mulig
- Betydelig redusert reisetid for de grensekryssende jernbanelinjene fra Oslo til Gøteborg og Stockholm slik at tog blir et reelt alternativ til fly og bil. I tillegg må nordiske togoperatører koordinere og forbedre sine overgangstider.
- Igangsette utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo – Arvika – Stockholm, da finansiering ikke er en del av igangsatt mulighetsstudie. Dette bør vurderes gjøres i samarbeid med svenske myndigheter, med mulig medfinansiering fra EU.
- Prioritere tiltak på Alnabru godsterminal og investeringer i mindre godstiltak som vil ha stor effekt, som blant annet flere tilsvinger i Godspakke Innlandet