



Dato: 28.06.22

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård  
Stortingets transport- og kommunikasjonskomite  
Jernbanedirektoratet

Deres ref:

Vår ref:

Saksbehandler:  
Øyvind Sätvedt

Arkivkode:

## **UTTALELSE FRA STYRET I OSLOREGIONEN IPR OM BEHOV FOR SATSING PÅ JERNBANE PÅ ØSTLANDET**

Osloregionen interkommunalt politisk råd består av 64 kommuner på Østlandet. Vår visjon er å styrke Osloregionen som bærekraftig og internasjonalt konkurransedyktig region.

På styremøtet den 24. juni 2022 ble følgende uttalelse vedtatt oversendt:

### *Bakgrunn*

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) har sine innspill til NTP 2022-2033 løftet fram 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. Styret i Osloregionen IPR ønsker med denne uttalelsen å understreke viktigheten av satsing av jernbane på Østlandet, både som en oppfølging av vedtatt NTP, men også for framheve behovet for at dette blir en tydeligere satsing og prioritering av jernbane i neste NTP.

Vi viser til at Samferdselsdepartementet i brev datert 15. juni 2022 gir et supplerende tildelingsbrev til Jernbanedirektoratet, med konkrete utredningsoppdrag som vil være viktig for togtilbudet på Østlandet. Det vises også til Jernbanedirektoratet anbefalinger til Samferdselsdepartementet, sendt 02.06.2022 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.

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 EUs satsing på jernbane både for person- og godstransport, men peker spesielt på behov for tydeligere 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.

### *Jernbanesatsing på Østlandet viktig for hele Osloregionen*

Osloregionen IPR har i tillegg til innspill til NTP 2022-2033 gitt høringssvar på flere utredninger i 2020 og 2021 som er sentrale for person- og godstransport på bane. I 2020 ga vi høringsinnspill til KVV Terminalstruktur. I 2021 ga Osloregionen innspill til høring om KVV Kongsvingerbanen og KVV 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. Grenbanene rundt Oslo må prioriteres høyere. Infrastruktur langs grenbanene er avgjørende for nullvekstmål for personbiltrafikk, et bedre bo -og arbeidsmarked og mer effektiv forflytning av personer og gods i Osloregionens belastede trafikksystem. Gjøvikbanen har stor betydning som regionbane for aksene Oslo-Gjøvik. Kapasiteten på banen i sør er sprengt, og derfor et stort behov for ny trase og dobbeltspor på Gjøvikbanen mellom Oslo S og Roa, med prioritet frem til Hakadal i første omgang. Regjeringen må sette av planleggingsmidler til dette snarest.

I Kongsberg kommune er det store internasjonale virksomheter som er tydelig på at de trenger et økt togtilbud til Oslo og spesielt til Gardermoen. Ambisjonen er to tog i timen til og fra Kongsberg. Det er viktig at det satses på bedret kapasitet og utbedre flaskehalsen rundt Oslo-navet, slik at man på sikt kan se på dobbeltspor til Kongsberg. På kortere sikt bør man se på hvordan optimaliseringen av linjene kan gi bedre utnyttelse og bedre togtilbud.

Kongsvingerbanen har stor betydning både for lokaltrafikk på Nedre Romerike, for regiontrafikk og reisende Oslo-Stockholm. Kongsvingerbanen er også svært sentral i å nå nasjonale mål om mer gods på bane. Banen er erklært overbelastet og det haster med kapasitetshevende tiltak, som flere og lengre kryssingsspor og tilsving ved Kongsvinger, samt nye banekoblinger på Solør-Rørosbanen som kan lede gods i nord-sør aksene direkte over Kongsvinger, og frigjøre økt kapasitet på Hovedbanen, Kongsvingerbanen og Dovrebanen.

Linjekapasiteten for Hovedbanen nord (Lillestrøm-Eidsvoll med regionbyen Jessheim) er erklært overbelastet (jf. KVV Hovedbanen nord), samtidig som det er store trafikale problemer på E6 nord for Oslo. Trafikksystemet er ikke dimensjonert

for den befolkningsveksten regionen opplever. Hovedbanen har også en viktig funksjon som bane for gods mellom Oslo/Alnabru og nordover mot Trondheim og Bodø. I lys av dette er et fremtidig dobbeltspor på Hovedbanen mellom Lillestrøm og Eidsvoll uunngåelig for fremkommeligheten og for å nå klimamål.

Østfoldbanens østre linje (79 km) ble betydelig oppgradert i 2015, som Norges første ERTMS-utbygde strekning. Etter kapasitetsøkningen ved åpningen av Blixtunellen Oslo – Ski, forventes det at frekvensen økes til to tog i timen. Allerede i dag er mange tog fulle, og økt frekvens er avgjørende for at enda flere skal ta toget. Indre Østfold-regionen er inne i en betydelig innbygger- og arbeidsplassvekst. Det bør også være en målsetting å igjen få noen gjennomgående persontog på østre linje til Sarpsborg og Fredrikstad, forsterket av vedtaket å om å bygge og samspille i et 'nytt Østfold'. Jernbanedirektoratet må utrede nødvendige investeringer i denne forbindelse.

I Søndre Østfold sør for Moss bor det 182 000 innbyggere. Nedre Glomma (Fredrikstad og Sarpsborg) er landets 5. største tettsted etter de fire store, og sammen med Halden er byene i regionen i sterk vekst. Utbyggingen av InterCity er en forutsetning for en flerkjernet utvikling, som er en vedtatt strategi for Osloregionen. Skal Regjeringen nå sine klimamål må man prioritere jernbaneutbygging der det bor flest folk. Regionen har i dag kun ett tog i timen i grunnrute, og ambisjonen om to tog i timen må som et minimum prioriteres. Østfoldbanen er også veien til Europa.

#### *Grensekryssende jernbane og ny nasjonal transportplan i Sverige*

Den 13. juni 2022 presenterte den svenske regjeringen *Nasjonell infrastrukturplan för 2022-2033*. Planen fastslår at det skal gjennomføres utredninger om Oslo-Stockholm korridoren og Oslo-Gøteborg korridoren i samarbeid med Jernbanedirektoratet. I oppdraget til Trafikkverket er det også presisert at utredningen skal gjøres i samråd med berørte regioner og kommuner. Dette må også gjøres på norsk side. Vi har forventninger på at mulighetsstudiet fra Jernbanedirektoratet om Oslo-Stockholm 2:55, bl.a. på trasévalg fra Oslo, kommer som bestilt i oktober 2022 og at den gir konkrete anbefaler på veien videre

#### Osloregionen krever jernbaneoffensiv på Østlandet

Osloregionen interkommunalt politisk råd (IPR) ønsker gjennom denne uttalelsen å fremheve behovet for en sterkere satsing på jernbane på Østlandet og grensekryssende jernbane mot Stockholm og Gøteborg-København. Osloregionen IPR er positive til utredningsoppdrag som Samferdselsdepartementet har gitt til Jernbanedirektoratet i brev datert 15. juni 2022. Vi ønsker også å bli involvert og gi innspill til utredningsarbeidet.

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 inn-/ og utpendling av arbeidskraft i en felles bo- og arbeidsmarkedsregion. Et velfungerende og godt togtilbud er viktig for bedriftene, de ansatte, ved rekruttering av nye medarbeidere og for gods- og varetransport 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 IPR mener at de samfunnsøkonomiske analysene knyttet til effektpakkene må forbedres og vise helhetlige ringvirkninger både for person og godssektoren, inkludert verdiskapningen som jernbaneinfrastrukturen bidrar til å skape.

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 verdiskapning. 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 rikstunnel gjennom Oslo som et nasjonalt nav og for å kunne ta ut effekten av andre investeringer i hele jernbanenettet.
- Intercity-satsingen sørover fra Moss til Halden som dessverre ble tatt ut av Nasjonal Transportplan 2022-2033.
- Opprettholde tidligere ambisjoner for dobbeltspor på Intercity-triangelet. Fremdrift i arbeidet må sikres.
- Forbedringer av togtilbud med økt 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 forberedende arbeider på Ringeriksbanen snarest. Prosjektet er byggeklart, og utbyggingsavtalen mellom SD og Nye Veier AS må signeres i 2023.
- 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 tog-operatører koordinere og forbedre sine overgangstider. Norske myndigheter må følge opp samarbeid med Sveriges trafikkmyndigheter (ny svensk NTP) for å fortgang i utviklingen.
- Igangsette utredning av alternative finansieringsmodeller på norsk side av jernbanestrekningen Oslo-Stockholm, da finansiering ikke er en del av igangsatt mulighetsstudie som gjennomføres av Jernbanedirektoratet. 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 godstilsvinger i Hamar, Elverum og Kongsvinger, krysningsspor og elektrifisering av samme strekning (Hamar – Kongsvinger) som er beskrevet i Godspakke Innlandet.

Med vennlig hilsen

Øyvind Såtvedt  
Direktør ved sekretariatet for Osloregionen IPR