

Høringsuttalelse – Fjerntogstrategien, Godsstrategien og Kollektivstudien for Østlandet

Fra: Interkommunalt politisk råd for Ringeriksregionen

Til: Jernbanedirektoratet

1. Innledning

Ringeriksregionen IPR viser til høringene om fjerntogstrategien, godsstrategien og kollektivstudien for Østlandet.

Ringeriksregionen er positive til at Jernbanedirektoratet gjennom disse utredningene har lagt fram et helhetlig faglig grunnlag for utviklingen av jernbanen fram mot 2050.

Utredningene peker samlet på flere tydelige utfordringer og behov:

- økt transportetterspørsel
- kapasitetsutfordringer i Oslo-navet
- behov for sterkere bo- og arbeidsmarkedsintegrasjon
- klimamål som krever overgang fra fly og vei til bane
- økte krav til beredskap, redundans og robust infrastruktur
- behov for mer gods på bane

Det mest sentrale budskapet som framkommer på tvers av utredningene er likevel klart: Norge trenger mer jernbane, større kapasitet og sterkere nasjonale jernbanekorridorer.

For Ringeriksregionen er det avgjørende at dette følges opp med konkrete prioriteringer og gjennomføringsevne. Utredningene må ikke bli nye strategiske prosesser som forsinker allerede vedtatte og modne prosjekter.

Ringeriksbanen/FRE16 er et slikt prosjekt.

2. Ringeriksbanen er et nasjonalt prosjekt

Ringeriksbanen må forstås som langt mer enn et regionalt samferdselsprosjekt.

Prosjektet er en sentral del av utviklingen av den nasjonale øst-vest-korridoren og vil binde sammen Norges to største byregioner på en mer effektiv måte.

Bergensbanen og øst-vest-korridoren er en av Norges viktigste nasjonale transportårer for persontransport, gods, beredskap og regional utvikling. Utviklingen av denne korridoren må derfor gis høy nasjonal prioritet.

Fjerntogstrategien peker på strekningen Oslo-Bergen som korridoren med størst potensial for overgang fra fly til tog. Dette er en viktig og riktig konklusjon. Skal toget bli et reelt alternativ til flytrafikken mellom landsdelene, må det investeres i infrastrukturen som gjør dette mulig.

Ringeriksbanen er det viktigste enkelttiltaket for å redusere reisetiden mellom Oslo og Bergen og styrke konkurransekraften til Bergensbanen. Prosjektet vil:

- redusere reisetiden betydelig
- gi bedre regularitet og punktlighet
- styrke kapasiteten på Bergensbanen
- legge til rette for flere avganger
- gjøre toget mer konkurransedyktig mot fly
- styrke grunnlaget for gods på bane
- bidra til nasjonal verdiskaping og mobilitet
- styrke tilgjengeligheten til viktige reiselivsregioner langs Bergensbanen og bidra til økt bruk av tog til fritids- og turisttrafikk

Prosjektet er allerede vedtatt, regulert og modent for gjennomføring. Ringeriksregionen mener derfor at det ikke er behov for nye prinsipielle avklaringer om prosjektets rolle eller betydning.

Ringeriksregionen mener utfordringsbildet nå er tilstrekkelig utredet. Det er ikke behov for nye strategiske prosesser om Ringeriksbanens rolle og betydning. Prosjektet er vedtatt, regulert og modent for gjennomføring. Det som nå trengs er tydelige prioriteringer, finansiering og politisk gjennomføringsevne.

3. De tre utredningene må sees i sammenheng

Ringeriksregionen vil understreke at fjerntogstrategien, kollektivstudien og godsstrategien må vurderes samlet og ikke som separate faglige løp.

Den samlede samfunnsnyttens av jernbaneinvesteringer oppstår først når tiltak og korridorer sees i sammenheng.

Dette gjelder særlig utviklingen av Bergensbanen og øst–vest-korridoren. Tiltak som Ringeriksbanen, Arna–Stanghelle og øvrige effektpakker på Bergensbanen er gjensidig forsterkende. Den fulle samfunnsnyttens oppnås først når prosjektene utvikles som deler av et helhetlig transportsystem.

Ringeriksregionen mener derfor at:

- synergier mellom delprosjektene må vektlegges sterkere
- samfunnsnyttens må vurderes på tvers av utredningene
- kapasitetsforbedringer, regionforstørring, gods og beredskap må sees samlet

4. Regionforstørring og boligmarked må vektlegges sterkere

Kollektivstudien kan i større grad synliggjøre regionforstørring som et aktivt kapasitetsgrep for hele Osloregionen.

Et styrket togtilbud handler ikke bare om transport. Det handler også om arealutvikling, boligmarked, arbeidskraft og regional balanse.

Tiltak som styrker kollektivtilgjengeligheten til omlandsregionene vil bidra til å avlaste presset på Oslo-regionen og samtidig styrke regionale bo- og arbeidsmarkeder.

Dette er særlig relevant i lys av utviklingen i boligmarkedet. Sykepleierindeksen 2025 viser at en enslig sykepleier kun har råd til rundt 2–3 prosent av boligene i Oslo og Asker/Bærum, mens tilsvarende tall i Ringeriksregionen ligger rundt 35–45 prosent.

Det betyr at helsepersonell og andre viktige arbeidstakergrupper har langt større mulighet til å etablere seg i Ringeriksregionen enn i de mest pressede områdene rundt Oslo.

Bedre togforbindelser til Ringeriksregionen er derfor ikke bare et samferdselstiltak, men også et viktig strukturelt grep for å styrke rekruttering, boligbalanse og regional bærekraft i hele hovedstadsområdet.

5. Rikstunnel og Ringeriksbanen må utvikles parallelt

Ringeriksregionen støtter kollektivstudiens vurdering av behovet for økt kapasitet gjennom Oslo og etablering av ny Rikstunnel.

Økt kapasitet gjennom Oslo vil være viktig for å sikre et mer robust og framtidsrettet jernbanesystem på Østlandet.

Samtidig er det avgjørende at arbeidet med ny Rikstunnel ikke skjer på bekostning av andre store og strategisk viktige jernbaneprosjekter, herunder Ringeriksbanen/FRE16.

Prosjektene må utvikles parallelt.

Ringeriksregionen vil understreke at Ringeriksbanen ikke i vesentlig grad vil belaste Rikstunnelen ytterligere. Prosjektet etablerer først og fremst en ny og mer effektiv korridor mellom øst og vest, reduserer reisetider og styrker jernbanens konkurransekraft mot fly og vei.

Det er derfor ikke grunnlag for å gjøre ferdigstilling av Rikstunnelen til en forutsetning for videre framdrift i Ringeriksbanen.

Tvert imot vil Ringeriksbanen:

- styrke den samlede nytten av framtidig tunnelkapasitet
- bidra til et mer robust transportsystem

- styrke øst–vest-korridoren nasjonalt
- gi tidligere gevinster innen klima, mobilitet og beredskap

5. Tillit, forutsigbarhet og gjennomføringsevne

Ringeriksregionen vil understreke at vedtatte og modne samferdselsprosjekter må følges opp med faktisk gjennomføring. Når prosjekter vedtas gjennom flere nasjonale transportplaner uten realisering, svekkes forutsigbarheten for kommuner, næringsliv og innbyggere, og tilliten til de nasjonale planprosessene utfordres.

Ringeriksbanen er et prosjekt som over lang tid har vært prioritert nasjonalt, planlagt og regulert. Nye strategiprosesser må derfor ikke brukes til å utsette eller reåpne allerede fattede vedtak. Skal jernbanestrategiene ha legitimitet, må de også følges opp med konkret framdrift og gjennomføring.

6. Gods, beredskap og samfunnssikkerhet

Godsstrategien løfter fram jernbanens betydning for klima, forsyningssikkerhet og nasjonal beredskap.

Ringeriksregionen mener dette perspektivet blir stadig viktigere.

Den sikkerhetspolitiske situasjonen i Europa stiller nye krav til robuste transportårer, redundans og fleksibilitet i transportsystemet. Jernbanen må kunne håndtere både sivile og militære mobilitetsbehov, sikre framføring av gods og bidra til samfunnets samlede motstandskraft.

I denne sammenheng er det viktig å vurdere den strategiske betydningen av eksisterende og framtidige øst–vest-forbindelser nord for Oslo.

Ringeriksregionen vil særlig peke på at:

- Kongsbergmiljøet og Raufoss er sentrale nasjonale forsvars- og industrimiljøer
- transport av forsvarsmateriell og strategiske varer ikke bør være ensidig avhengig av Oslo-navet
- redundans i transportsystemet er et viktig beredskapshensyn
- sterke øst–vest-korridorer på bane har betydelig nasjonal verdi

Godsstrategien peker selv på jernbanens betydning for effektiv transport over lange avstander, redusert energibruk, lavere utslipp og styrket forsvarsevne.

Ringeriksbanen og en styrket Bergensbane vil bidra direkte til disse målene.

7. Effektpakker og bedre utnyttelse av eksisterende infrastruktur

Ringeriksregionen støtter også arbeidet med målrettede effektpakker og kapasitetsforbedringer på eksisterende jernbanenett.

Tiltak som:

- lengre kryssingsspor
- bedre signal- og styringssystemer
- økt frekvens
- bedre knutepunktutvikling
- tydeligere arbeidsdeling mellom tog og buss

vil kunne gi viktige forbedringer på kort og mellomlang sikt.

En tydeligere arbeidsdeling mellom buss og tog, hvor buss i større grad fungerer som mateinfrastruktur til sterke jernbaneknutepunkt, vil bidra til:

- enklere reisehverdag
- høyere kapasitet
- bedre ressursutnyttelse
- et mer sammenhengende kollektivsystem

8. Avslutning

Ringeriksregionen mener de tre jernbaneutredningene samlet peker mot én tydelig konklusjon:

Norge trenger et sterkere og mer framtidsrettet jernbanesystem.

Det innebærer:

- større kapasitet
- kortere reisetider
- mer gods på bane
- sterkere bo- og arbeidsmarkeder
- bedre beredskap og redundans
- reelle alternativer til fly og tungtransport på vei

Ringeriksbanen/FRE16 svarer direkte på disse utfordringene.

Ringeriksregionen anbefaler derfor at:

- Ringeriksbanen/FRE16 gjennomføres i tråd med gjeldende Nasjonal transportplan.
- Planlegging og realisering av ny Rikstunnel intensiveres uten at dette forsinkes andre modne prosjekter.
- Bergensbanen og øst-vest-korridoren prioriteres nasjonalt av hensyn til klima, kapasitet, gods og beredskap.
- Fjerntogstrategien følges opp med konkrete prioriteringer, framdrift og finansiering.
- Vedtatte og modne jernbaneprosjekter realiseres og ikke utsettes gjennom nye strategiprosesser

Ringeriksbanen/FRE16 er vedtatt, planlagt og modent for gjennomføring.

Ringeriksregionen forventer derfor at prosjektet gis høy prioritet i den videre oppfølgingen av utredningene og i kommende Nasjonal transportplan.

Videre strategiarbeid må ikke brukes til å utsette eller re-åpne allerede vedtatte prosjekter. Det er nå behov for tydelige prioriteringer, framdrift og gjennomføringsevne.