

MOTTATT  
29 JUN 2012

## Jernbaneforum Øst

===== ØSTFOLDBANEN =====

Jernbaneforum Øst  
Postboks 220  
1702 SARPSBORG

28. Juni 2012

Samferdselsdepartementet  
Postboks 810 Dep  
0030 OSLO

### HØRINGSUTTALELSE FRA JERNBANEFORUM ØST TIL TRANSPORTETATENES FORSLAG TIL NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023

Høringsuttalelsen er identisk med høringsuttalelsen til de øvrige jernbanefora i Norge.

Jernbaneforaene i Norge overleverte 28.11.11 rapporten "*Modernisert jernbane – på sporet til en vellykket bo- og næringsutvikling i Norge. Rapport om jernbanens videre utvikling sett fra et regionalt og lokalt perspektiv*" til Samferdselsministeren. Rapporten kan lastes ned fra [www.jernbaneforum.no](http://www.jernbaneforum.no).

Dette er Jernbaneforaenes felles uttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for 2014-23, forankret i rapporten av 28.11.11.

#### Hovedbudskap:

**Jernbaneforaene arbeider for at statlige investeringer i infrastruktur må brukes proaktivt og skape den effektive infrastrukturen som er nødvendig for at det regionale næringslivet skal kunne bidra til en vellykket og bærekraftig bo- og næringsutvikling i hele Norge, som avlastning for Oslo og det sentrale Østlandsområdet, slik at den ventede befolkningsøkningen i Norge kan fordeles på større deler av landet.**

#### Status og utfordringer

Transportetatene og Jernbaneforaene har i hovedsak samme oppfatning med hensyn til beskrivelse av status og utfordringer for jernbanenettet, herunder behovet for prioriteringer av drift og vedlikehold for å sikre et mer robust jernbanenett.

Jernbaneforaene er alvorlig bekymret over at reell kapasitetsøkning i jernbanenettet ikke kan oppnås uten minst 45 % økning av planrammen for perioden, og at forbedringene også med en slik rammeøkning ikke er så store som jernbaneforaene kunne ønske seg.

Transportetatene beskriver en befolkningsvekst på 20 % i Norge de kommende 16 år. Jernbaneforaene legger til grunn at dette vil innebære en minst like stor økning i transportbehovet for passasjerer og gods. Jernbaneforaene er bekymret for at de foreslåtte investeringsmidlene også i +45%-rammen knapt vil bidra til å vedlikeholde jernbanens markedsandel og ikke bidra til den ønskede økningen.

Jernbaneforaene etterlyser konkrete og bindende tidsfrister for gjennomføring av konkrete forbedringer i infrastrukturen og krever fastlagte ferdigstillelsesdato, som for eksempel fullføring av IC-nettet i løpet av 10 år, slik Jernbaneverket selv har beskrevet i kap 9.3.1 i planforslaget.

Transportetatene beskriver at mål og strategier for jernbanetransportens rolle bør ha tidsperspektiv på 20-40 år (kap 5.4.1). Jernbaneforaene mener at 50-100 år vil være et riktig tidsperspektiv, sett i sammenheng med reelt langsiktig bo- og næringsutvikling.

### Infrastruktur som virkemiddel til ønsket bo- og næringsutvikling.

Etatene observerer befolkningsveksten (+1 mill på neste 16 år) og synes å forutsette samme bo- og arbeidsmarkeder, og derved reiserelasjoner, som i dag. Etatenes synes å oppfatte infrastruktur-investeringer som reaktive virkemidler; veger og jernbaner bygges der befolkningen selv ønsker å bosette seg.

Jernbaneforaene vil påpeke at statlige investeringer må benyttes som proaktive investeringer i etablering av bærekraftige bo- og arbeidsregioner utenfor dagens storbyområder – med hensikt å avlaste disse områdene for fremtidig overbelastning. Dette perspektivet mangler i NTP-forslaget.

- *NTP-forslaget synes ikke å legge vekt på den rollen som jernbanen kan spille i å binde sammen byer og tettsteder også utenfor IC-området til selvstendige bo- og arbeidsmarkedsregioner som kan være en reell avlastning for hovedstadsområdet.*
- *Regionalt næringsliv har behov for ny arbeidskraft for å kunne lykkes. Manglende infrastruktur vanskeliggjør tilgang på ny arbeidskraft og regional næringsvirksomhet kan måtte legges ned eller sentraliseres til Østlandsområdet.*

Jernbaneforaene støtter prinsippet om IC-utbyggingen på Østlandet som første trinn i et moderne jernbanenett til nytte for hele landet. Samtidig må det prioriteres tiltak innenfor programområdene som raskt gir tilbudsforbedring på det øvrige jernbanenettet.

Jernbaneforaene vil peke spesielt på at elektrifisering av gjenstående strekninger vil legge til rette for mer effektiv bruk av lokomotiver med lavere driftskostnader. Dette vil gi reduserte priser for godstransport på jernbane, noe som igjen kan gi overført trafikk fra veg til bane og derved miljøgevinst.

Alternativ organisering og finansiering av større jernbaneutbygginger må utredes og utprøves. Jernbaneforaene har merket seg at Samferdselsdepartementets rapport «Hovedutfordringer for norsk jernbane» (nov 2011) tar til orde for å vurdere alternativ organisering og finansiering. Dette er også omtalt flere steder i NTP-forslaget. Jernbaneforaene anbefaler at utredninger om dette prioriteres i første del av NTP-perioden og at forsøk iverksettes for utvalgte, egnede strekninger.

Etatene foreslår at det settes av 100 mill. kr til utredning, planlegging og utvikling av fjerntrafikken i perioden. Jernbaneforaene oppfatter dette som et minimumsbeløp og forutsetter at dette kommer tidlig i planperioden. Det må sikres bred regional involvering for å ivareta regionale hensyn knyttet til bo- og næringsutvikling, utvikling av gode kollektivknutepunkter og et godt integrert kollektivtilbud med jernbanen som rygggrad.

### Viktige analyser som må gjennomføres

Transportetatene anbefaler en bred samfunnsanalyse der det utredes hvordan dagens godsstrømmer kan påvirkes gjennom nye insentiver, eierskap til og organiseringen av viktige terminaler. Jernbaneforaene støtter og dette og påpeker behovet for regional medvirkning i slike analyser.

Jernbaneforaene vil påpeke at Norge også har internasjonale relasjoner/korridor på jernbanetransport av gods, som har markedsandeler vesentlig under de nasjonale og hvor de samlede transportvolumene er høyere enn på nasjonale relasjoner. Her utgjør kapasiteten i jernbanenettet et vesentlig hinder for å kunne ta vekst i transportvolumene og jernbanen taper således i kampen mot transport på vei. Jernbaneforaene vil derfor etterlyse et mer internasjonalt fokus i forhold til jernbanetransport av gods i NTP. Jernbaneforaene savner også en bredere drøfting av hvilken rolle jernbanen skal spille i den fremtidige godshåndteringen.

Jernbaneforaene er kjent med arbeidet som er gjennomført for SD med hensyn til behovet for effektivisering av planprosesser for jernbaneprosjekter, og forventer muligheter for regional medvirkning i SDs videre arbeid før eventuelle konklusjoner fattes.

Transportetatene har presentert et omfattende og godt gjennomarbeidet planforslag.

Jernbaneforaene savner imidlertid en overordnet analyse av hva Staten ønsker å oppnå med jernbanen i Norge: Hvilken rolle skal jernbanen spille i samfunnsutviklingen? Hva skal til for å oppfylle denne rollen? Når (konkret tidsfrist) skal jernbanen være i stand til å fylle denne rollen?

Jernbaneforum Øst håper at høringsuttalelsen vil være med på å utvikle jernbanen i ønsket retning.

Med vennlig hilsen



Gretha Kant  
Leder i Jernbaneforum Øst