

Samferdselsdepartementet
Regjeringen
Stortingets Transport- og kommunikasjonskomité

august 2014

Forpliktende dato og raskere utbygging av Intercity-triangelet

For Jernbane, Framtiden i våre hender, Natur og Ungdom, Norges Naturvernforbund, Norsk forening mot støy, Norsk jernbaneklubb og Trafikkaksjonen fremmer med dette et felles krav om raskereutbygging av dobbeltspor i hele Inter City triangelet; Oslo til Halden - Lillehammer - Skien, slik at dette fullføres innen 13 år i tråd med anbefalingene fra Jernbaneverket.

IC-utbyggingen må prioriteres framfor parallell konkurrerende infrastruktur som motorvei og flyplasser og de nye traséene må planlegges for å inngå i et framtidig nytt nasjonalt og internasjonalt jernbanenett.

Raskere utbygging og en forpliktende dato

Jernbaneverkets Konseptvalgutredning fra 2012 slår fast at dobbeltspor i IC kan realiseres raskest mulig på ca 10 år, men at det vil være mer ressurs- og kostnadsoptimalt å bruke ca. 13 år.¹

Likevel legges det i Nasjonal Transportplan 2014-23 opp til at kun indre InterCity (Oslo til Hamar - Tønsberg -Seut ved Fredrikstad) skal være utbygd innen 2024, Sarpsborg i 2026 og hele IC først innen 2030. Ved behandlingen av Transportplanen viste flere av de daværende opposisjonspartiene ambisjoner om raskere utbygging; Frp og Venstre innen 2025, Krf innen 2026. Vi oppfordrer de samme partiene til å følge opp ambisjonene og forsere den planlagte utbyggingen.

En forpliktende dato med tilhørende prosjektorganisering vil gi en sikker forutsigbarhet for kommuner, næringsliv og folk flest. Vi viser til at den 64 km lange Gardermobanen ble realisert på 6/7 år fra stortingsvedtaket i 1992 til åpning i 1998/99.

Bevilgninger på statsbudsjettet 2015

På forespørsel svarer Jernbaneverket at under nåværende rammer trengs minst 500 mill. til planlegging av dobbeltsporutbyggingen i Inter City-triangelet på 2015-budsjettet og at dersom IC skal bygges ut raskere vil det kreve en annen bestilling og andre rammer enn det de har i dag. Det er derfor nødvendig å følge opp med økte bevilgninger til IC-utbyggingen i det kommende statsbudsjettet for 2015.

1

Prioriter jernbanen

Vi oppfordrer også regjeringen til å prioritere IC framfor parallell konkurrerende infrastruktur. Å bygge ut jernbanen gir ingen automatisk miljøgevinst. Utbyggingen fører også til naturinngrep og klimagassutslipp i anleggsfasen. Samferdselsdepartementet har tidligere presentert beregninger som viser at utbygging av både jernbane og motorvei på samme strekning i sum gir økte utslipp av klimagasser. Ny motorvei vil bidra til en utslippsvekst som er langt større enn reduksjonen som oppnås av et bedre togtilbud, Se St.meld. nr. 16 (2009–2010) Nasjonal transportplan 2010–2019 og diagramene for E6 Dal-Minnesund-Skaberud og Dovrebanen Langset-Kleverud-Steinsrud.

Derfor er det viktig at jernbanesatsing faktisk kommer som erstatning for motorvei- og flyplassutbygging og at den resulterer i mindre bruk av de mer miljøbelastende og energikrevende transportformene.

Staten bør også utfordre lokale myndigheter til å bygge opp under jernbanen med sin areal- og transportpolitikk.

Vennlig hilsen



Kjell Erik Onsrud
For Jernbane

Arild Hermstad
Framtiden i våre hender

Lars Haltbrekken,
Norges Naturvernforbund



Arnstein Vestre,
Natur og ungdom

Pål Jensen
Trafikkaksjonen

Odd Fjeldstad,
Norsk Jernbaneklubb

