

Akershus SVs innspill til SVs stortingsgruppe om Nasjonal transportplan

Akershus er et pendlerfylke. Hver dag reiser mange tusen av våre innbyggere på tvers av kommuner og fylkesgrenser for å komme seg på jobb, til skole og universiteter. Da er vi avhengige av gode kollektivforbindelser og av å få flest mulig til å reise kollektivt. De største klimautslippene i fylket vårt kommer fra veitrafikken. Skal vi nå klimamålene våre i Akershus er vi avhengige av å få flere over på bane, buss og båt.

Fra full stans til kollektiv på skinner

I Akershus er tog en sentral del av kollektivtransporten i folk sin hverdag. Folk opplever ikke lenger at de kan stole på at toget går i vår region. I 2022 var et av tre tog forsinket eller innstilt. Tallene for 2023 er ikke klare, men det er få tegn på bedring. Det skaper utrygghet i folks hverdag. Det betyr at flere tar bilen fordi man ikke vet om man rekker jobb eller skole.

Samtidig kommer nesten halvparten av utslippene i Akershus fra veitrafikken, og nær alle utslipp herfra må kuttes innen 2030 for å nå klimamålene våre. Skal vi klare det, er vi avhengig av å redde folk sin tillit til kollektivtransporten raskt. Vedlikeholdsetterslepet er rekordstort. Derfor trengs det en krisepakke til opprustning av jernbanen på Østlandet. Signalanlegg, skinner og strømledninger må rustes opp. SV er stolte av å ha fått med seg et samlet fylkesting i Viken på følgende formulering i høringsuttalelsen om Nasjonal transportplan:

For innbyggerne i Viken er det avgjørende viktig at staten setter av nødvendige ressurser for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet på jernbanenettet. Etterslepet på jernbanen fører til signalfeil, strømstans og kanselleringer som gjør at toget ikke oppleves som pålitelig av pendlere i hovedstadsregionen. Dette utfordrer jernbanen sin konkurransekraft mot bilen og er helt nødvendig å løse.

og:

På Østlandet vil jernbanen være ryggraden i transportsystemet og i mange pendlere sin hverdag. Samtidig opplever folk at de ikke lenger kan stole på togene i vår region. I 2022 var ett av tre tog enten forsinket eller innstilt som en følge av stadige signalfeil og andre problemer med toginfrastrukturen. Dette er uholdbart hvis vi skal få flere til å ta kollektivtransport og velge miljøvennlige reiser. Hvis vi skal nå klimamålene, må vi snu utviklingen i retning av at flere i Viken bruker bilen når de reiser etter pandemien. Derfor er det nødvendig å fjerne det store vedlikeholdsetterslepet og satse kraftig på opprustning av jernbanen. Folk må få tilbake tilliten til at jernbanen fungerer i hverdagen.

SV nasjonalt bør bruke dette tydelig høringsinnspillet til å få bukt med stadige strømstans, signalfeil og innstillinger på tog som brukes i pendlerhverdagen.

Billigere og bedre kollektivtransport

På Østlandet bor det mye folk som har gjort det mulig å bygge en god kollektivtransport. Men der er også her du finner landets dyreste kollektivtransport. Akershus har landets dyreste kollektivtransport med månedskort til 2100 kroner for å reise i områder på størrelse med Tromsø kommune. Til sammenligning har Østfold et årskort til 3000 kroner for kollektivtransport i et område med tilsvarende størrelse. Dette kommer på tross av skyhøye bompenger og et utrolig effektivt kollektivtilbud. Skal vi få flere til å reise kollektivt, er vi avhengige av lavere priser. I dyrtiden vi nå står i er et månedskort på 2100 kr et stort innhugg i folks lommebok.

For at flere skal velge å reise kollektivt må prisene ned til et nivå som kan sammenlignes med nabofylkene våre. Det må bli billigere å reise. Selv om SV foreslår billigere kollektiv i Akershus på fylkestinget er det ikke penger til å komme på et nivå med nabofylkene. Skal vi klare det må vi ha drahjelp fra staten. Den bakenforliggende årsaken til de høye prisene er finansieringen av kollektivtilbudet. For å få ned prisene trenger vi at en av de to nye delkostnadsnøkkelene innføres, slik som den som er foreslått av Lunder-utvalget.

Dra nytte av gamle skinner

Samtidig må en utnytte eksisterende infrastruktur. Vi har i dag skinnerstrekninger uten persontrafikk. Dette er skinner som i dag enten ikke blir brukt eller kun brukt til godstrafikk. Dette er strekninger som kunne blitt utnyttet for å skape et bedre og mer sammenhengende tognett. Strekningen Dal-Eidsvoll som vil knytte Jessheim, Dal og Eidsvoll sammen, og Roa-Hønefoss som vil knytte Hadeland, Ringerike og Romerike sammen. Ved å bygge flere krysningsspor og enkle tiltak ved stasjoner beskrevet i effektpakke 14 i KVU Kongsvingerbanen, i tillegg til flere spor for hensetting ved Kongsvinger stasjon, kan man med enkle og lite kostbare løsninger øke kapasiteten for gods og persontrafikk på Kongsvingerbanen. Øst for Glomma er det ingen gode alternativer til toget og planlagt ny riksvei 22 Fetsundbrua er ikke planlagt med kapasitetsøkning. Den må skje på bane.

Disse strekningene har potensial til å avlaste busstrafikken i området, skape nærmere tilknyttede arbeidsmarkedsregioner og gjøre hverdagen lettere for folk. Dette vil øke antallet togavganger og gjøre toget til et mer attraktivt alternativ. Vi må derfor undersøke mulighetene til å gjenåpne disse strekningene for persontrafikk for å skape et helhetlig tognett.

Dobbeltspor fra Gardermoen til Hamar har kommet langt og er snart ferdig på strekningen fra Eidsvoll Verk til fylkesgrensa mot Innlandet. Her var det planlagt togstopp på Langset. Forholdene har blitt lagt til rette for dette, men ikke blitt ferdigstilt grunnet økonomi og er ikke prioritert av Bane Nor. For å dempe biltrafikk og utnytte eksisterende infrastruktur på Langset/Minnesund ber Akershus SV om at togstopp på Langset blir lagt inn i NTP.

Ingen nye, store motorveier

Vi må si nei til store, nye inngripende motorveiprojekter. Dette skaper økt biltrafikk, forurensing og store naturinngrep. Vi må derfor gå imot utbyggingen av E18 i Ås, E16 i Nes og videre utbygging av E18 i Bærum.

E18-utbyggingen i Bærum har allerede sprengt budsjettene. Allerede er 90% av de statlig avsatte midlene til dette prosjektet brukt opp på kun 40% av veistrekningen. Denne utbyggingen kommer ikke til å gi mindre utslipp eller bedre kollektivløsninger. Den fører heller ikke til bedre byutvikling i Sandvika, så lenge veien ikke legges i lokk gjennom sentrum. Denne utbyggingen fører kun til høyere klimautslipp, luftforurensing og mer kø.

Det samme gjelder E18 utbyggingen gjennom Ås og E16 gjennom Nes. Begge disse utbyggingene vil føre til massive naturinngrep og økt biltrafikk. Vi må ta vare på matjorda og naturen i fylket vårt. Det er ikke forenelig med store, nye motorveiutbygging.

Akershus SV sier nei til nye motorveiprosjekter fordi vi ønsker løsninger som setter klima, kollektiv og naturen først. Skal vi investere i vei må det være fordi vi skal bedre trafiksikkerheten eller redusere støyen. Vi må ta utgangspunkt i areal- og naturskånsomme løsninger i eksisterende traseer. Vi må satse på kollektivtrafikken fordi det er det som er fremtidens løsninger. Det er kun sånn vi kan sikre at vi når klimamålene våre og skaper et bærekraftig transportsystem.

Store kollektivprosjekter

Fremtidens Akershus krever investeringer i nye kollektivprosjekter. Det blir flere mennesker i vårt fylke og skal flere kunne reise kollektivt trenger vi at kollektivtilbudene våre utvides i de tett befolkede områdene. Det er viktig å bygge ut eksisterende tilbud til å nå enda flere mennesker. Fremtidens kollektivtrafikk må legge til rette for utvidelser av eksisterende linjer, for å både skape enklere reisemønstre, men også for å verne om matjord og natur.

En slik utvidelse er å forlenge T-bane til Ahus. I dag ender linje 2 på Ellingsrudåsen. Å utvide denne linjen til Ahus i Lørenskog via Lørenskog sentrum ville øke passengergrunnlaget betraktelig. Det ville avlaste den store biltrafikken i området som blant annet går på E6 og Riksvei 159. Dette er områder i stor utvikling der det i fremtiden kommer enda flere boliger som vil skape flere pendlere. Dagens busstilbud er i rushtiden allerede under press, og en utvidelse av T-banen vil lette på dette.

En annen slik utvidelse er å forlenge T-banens linje 2 fra Kolsås til Rykkin i Bærum. Dette er en naturlig utvidelse av banen til et tett befolket område som i dag. Om man forlenger T-banen til Rykkinn ville det skapt en smidigere kollektivreise i regionen og sørge for at flere reiser kollektivt.

En tredje utvidelse er å styrke kapasiteten for tog sørover fra Oslo, via Ski til Ås, Moss og eventuelt videre til Halden. Her er kapasiteten dårlig, og med svært mange reisende. Ås stasjon alene har like mange reisende som hele strekningen i østgående trasé.

Vi må i tillegg tenke helhetlig i fremtidige riksvegprosjekter. Det må legges til rette for kollektiv i alle prosjekter, enten det er nye eller eksisterende veier. Kollektivtrafikken må alltid tas med i betraktningen ved utbygging. Skal man bygge ut eller bygge nytt må man se på muligheten for å bygge kollektivfelt eller andre tiltak som vil forbedre eller skape muligheter for kollektivtrafikken i prosjektet.

Universelt utformede togstasjoner

Dagens kollektivknutepunkt er ikke godt nok tilrettelagt for alle reisende, Ifølge Bane Nor er det per mai 2023 kun 45 av 336 jernbanestasjoner i Norge universelt utformet, mens totalt 95 stasjoner er tilgjengelige (det vil si at de er tilrettelagt for rullestolbrukere). For å øke dette antallet slik at så mange som mulig kan bruke stasjonsområdene - uavhengig av funksjonsevne - må det bygges nytt, bygges om, og tilgjengeliggjøres gjennom heis og ramper. Det er Bane Nor sitt ansvar å planlegge og gjennomføre det, men de sier at de er avhengig av bevilgninger og oppdrag fra Jernbanedirektoratet. Vi har en stor utfordring i fylket vårt med togstasjoner som ikke er universelt utformet. Alle skal ha muligheten til å reise kollektivt, og da må vi sørge for at dette faktisk er en reell mulighet. Herunder ligger også et behov for å etablere sykkelhotell ved alle togstopp i Akershus, for å øke bruken av kollektivt og la bilen stå.

Et av de største problemene er at togperrongene ikke er tilgjengelige for folk som ikke kan bruke trappene. Alle togstasjoner må være universelt utformede med heis eller ankomstfri perrong. I ytterste konsekvens må man ta toget til neste stasjon for å bytte til motgående tog og reise samme vei tilbake, slik som på Kolbotn stasjon. Selv om reguleringsplanen ble vedtatt i 2020, har det ikke skjedd stort siden da. Bane Nor somler og ser ut til å gjemme seg bak formaliteter og anskaffelsesprosesser med forsinkelser og utsettelse som resultat. Stasjonen er en av flere i Akershus som skal bygges om innen 2026. Her må Bane Nor følges opp slik at vi sikrer at dette skjer.

Vi må også sørge for brøyting og varmetråder i bakken. Varmetråder er det eneste virkemiddelet som sørger for is og snøfrie stasjoner på en god nok måte for rullestoler. HC-parkering på togstasjonene må være nært stasjonsbygg og plattform.

Togparken må også være universelt utformet. I dag er ikke alle tog godt nok tilpasset alle reisene. Her må gamle togsett byttes ut med tog som er tilpasset rullestoler, barnevogner og reisende som er bevegelseshemmede. Når det skal kjøpes inn nye tog må universell utforming være en del av anbudsrunder slik at vi sørger for at alle tog er reelt tilgjengelige for alle passasjerer.