

Uberettiget kritikk av JBV



Av **INGUNN MONSTAD**,
kommunikasjonssjef i
InterCity-prosjektet

Tønsbergs Blad,
17. september 2015

Onsdag 9. september sto en kommentar av Dag N. Kristoffersen, fylkestingskandidat for Venstre, med tittelen «Berettiget kritikk av JBV» på trykk i Tønsbergs Blad. Jernbaneverket korrigerer her de uriktige påstandene i Kristoffersens innlegg.

Mener **Kristoffersen skriver** om «Jernbaneverkets (JBV) nye strategidokument for utbygging av InterCity-nettet på Østlandet.»: Dokumentet er ikke en ny

strategi. Det ble oversendt Samferdselsdepartementet i mars 2014, som svar på deres brev «Utbyggingsstrategi for IC-strekningene – Oppdragsbrev».

Oppdragsbrevet er gjengitt i sin helhet i vedlegg 1 i nevnte dokument.

Regjeringen tok stilling til Jernbaneverkets svar gjennom behandlingen av årets statsbudsjett, der det gis fem prinsipper for videre InterCity-planlegging. Kristoffersen skriver at det er «bemerkelsesverdig at ledende politikere og vi som deltakere i pågående jernbaneprosesser ikke er blitt informert om Jernbaneverkets strategidokument..».

Dette er altså et dokument utarbeidet som svar på en bestilling fra Samferdselsdepartementet,

ikke som et ledd i den offentlige planprosessen. Departementet og politisk ledelse har brukt svarene i sitt arbeid med rammer for Jernbaneverkets arbeid. At Jernbaneverket etter tillatelse fra departementet la dokumentet ut på våre nettsider, og omtalte innholdet både på konferanse i oktober i fjor og i ulike samarbeidsfora for de tre InterCity-strekningene, bør være tegn på åpenhet.

I de offentlige planprosessene stiller Plan- og bygningsloven krav til informasjon og medvirkning. Jernbaneverket tar selvsagt dette på største alvor. For eksempel har vi i planleggingen av dobbeltspor mellom Nykirke og Barkåker lagt opp til mer omfattende informasjon og medvirkning i prosjektet enn loven krever. Tilbakemeldingene har så langt vært positive til dette.

Kristoffersen skriver videre at «Det er også bemerkelsesverdig at strategidokumentet er utarbeidet på samme tid som forslag til planprogram for dobbeltspor Nykirke–Barkåker, uten at det ble nevnt i høringsdokumentet.» Det er altså slik at dette var to uavhengige prosesser, én mot departement og én etter Plan- og bygningsloven.

Føringer om å planlegge kostnadseffektive løsninger er ikke hemmelige, og kom lenge før utbyggingsstrategien. Det legges stor vekt på at løsningene skal gi et fremtidsrettet togtilbud med høy samfunnsnytte for lavest mulig investeringskostnader.

Føringer for planleggingen kommer når Regjeringen (eller i dette tilfellet Stortinget) gjennom KVVU-

behandlingen har besluttet at prosjektet skal planlegges. For InterCity-strekningene besluttet Stortinget at banene skal dimensjoneres for 250 km/t, med mindre merkostnadene blir vesentlige.

Videre er det gitt rammer for blant annet hvor mange tog det skal være kapasitet til i fremtiden, hva slags stoppmønster de skal kunne ha og reisetider. Jernbaneverket som fagetat finner så fram til hvordan infrastrukturen bør bygges for å gi fremtidens reisende dette gode togtilbudet.

Medvirkningen om løsninger og konsekvenser skjer gjennom den offentlige planleggingen etter Plan- og bygningsloven. Ut over Nasjonal transportplan og andre overordnede strategier er det gitt klare føringer

om lave kostnader og god samfunnsøkonomi, og i årets statsbudsjett gjengis fem prinsipper for InterCity-planleggingen.

Kristoffersen mener det er et underlig paradoks at det utredes flere alternativer.

At det vurderes flere alternativer i kommunedelplan med konsekvensutredning mellom Nykirke og Barkåker handler om å kartlegge hvordan alternativene møter markedet på ulik måte med ulike konsekvenser. Dette er viktig for å gi oss et godt grunnlag for avveininger og valg blant de ulike alternativene.

I planleggingen etter Plan- og bygningsloven er det kommunedelplanen som er verktøyet for valg av trasékorridor. Gjennom et planprogram fastsettes utredningskorridorer, utredningstema og metodikk. Planprogrammet for Nykirke-Barkåker ble utarbeidet av Jernbaneverket med medvirkning fra blant andre politikere, kommuner og

interesseorganisasjoner. Deretter ble planprogrammet fastsatt av de tre berørte kommunene.

I den videre planleggingen av InterCity-strekningene vil vi fortsette med samarbeid og dialog for å finne gode

løsninger. Løsningene skal tilfredsstillende de føringer og krav vi har fått og gi reisende et godt og fremtidsrettet

togtilbud.



DIALOG: Den videre planleggingen av InterCity-strekningene vil fortsatt skje gjennom samarbeid og dialog for å finne gode løsninger. Foto: Anne-Mette Storvik/Jernbaneverket