HADELAND

Til Osloregionen IPR
E-post: malfrid.baik@byr.oslo.kommune.no

Hadeland, 21. mai 2026

Innspill fra Hadeland IPR til Osloregionen IPR sitt innspill til Jernbanedirektoratets tre utredninger mot NTP 2029-2040

Hadelandsregionen viser til Osloregionen IPR sitt arbeid med innspill til Jernbanedirektoratets tre utredninger mot NTP 2029-2040.

Hadelandsregionens utgangspunkt
Regionens utfordringer er i hovedsak uendret fra tidligere innspill. Svak transportinfrastruktur begrenser utviklingen av et effektivt felles bo- og arbeidsmarked og svekker regionens rolle som avlastningsregion for Oslo. Dette gjelder særlig utilstrekkelig kapasitet og kvalitet på Gjøvikbanen, store fremkommelighets- og trafikksikkerhetsutfordringer på riksvei 4, svake øst–vest-forbindelser og et fragmentert kollektivsystem med for svakt samspill mellom buss og tog.

Hadeland IPR har følgende innspill til Osloregionen IPR:
Et gjennomgående premiss for videre arbeid bør være at NTP-prioriteringer i større grad må ta utgangspunkt i funksjonelle regioner og faktiske transportstrømmer, ikke bare administrative grenser. Dette er særlig viktig for Hadeland, der daglige reiser og næringstransport krysser fylkesgrenser og følger andre mønstre enn ansvarsdelingen mellom stat, fylkeskommuner og kommuner.

Vårt hovedbudskap er at Hadelandsregionen er en viktig del av Osloregionens transportsystem, og en del av en bredere beredskapsstruktur nasjonalt. De tre utredningene må derfor ses samlet: Kapasitet gjennom Oslo, utvikling av grenbanene, buss-tog-samspill, godsberedskap og robuste vei- og baneforbindelser er deler av samme transportsystem.

- Videreføring av dagens politikk viser at bilbruken (nullalternativet) vil øke opp mot 20% mot 2050 med forventningene knyttet til befolkningsveksten på sentrale Østlandet, dersom ikke restriktive tiltak innføres i sammenheng med at kollektivtransporten styrkes. Når nullvekstmålet ligger fast for byområdene, må jernbanens fortrinn utnyttes langt mer enn i dag.
- Hadeland ligger geografisk svært nær Oslo, men reisetiden er uforholdsmessig lang i forhold til sammenlignbare regioner rundt Oslo. Dagens infrastruktur gir ikke den tilgjengeligheten som tilsvarende avstander har i andre korridorer rundt hovedstaden. Infrastrukturtiltak nær og i Oslo fra Hadeland, vil gi sterke effekter for mobilitet og etterspørsel.
- Ytterligere restriktive tiltak for biltrafikk i Oslo, vil ramme Hadeland, som har en stor pendleravhengighet mot Oslo, svært hardt. I regioner med svakere kollektivalternativer, vil ikke kollektiv kunne erstatte bilen på samme måte som mer bynære områder. Skal biltrafikken fra Hadeland reduseres, må flaskehalsene på rv. 4 og Gjøvikbanen løses for at kollektivtrafikken kan styrkes.

- Rikstunnelen fremstilles som teknisk og strategisk realistisk, men den økonomiske og politiske gjennomførbarheten er usikker, fordi prosjektet er svært kostbart og krever langvarig prioritering. Med en antatt realisering først på midten av 2050-tallet, blir det helt nødvendig å se på nye tiltaksforbedringer i korridorene, som svarer på utfordringsbildet.
- Gjøvikbanen må løftes som en sentral grenbane i Osloregionen. Det må planlegges for økt kapasitet og videre utvikling av strekningen Oslo–Roa, inkludert vurdering av dobbeltspor, samspill med Nittedalsbanen og bedre kobling mot øvrig kollektivtilbud. Selv om dette ikke løser de strukturelle utfordringene knyttet til Oslo-Navet, vil befolkningsveksten spres på en måte som avlaster pressområdene øst og nord for Oslo og med kort distanse til Oslo.
- Det må etableres bedre samspill mellom buss og tog på tvers av fylkesgrenser. For Hadeland gjelder dette særlig koordinering mellom Ruter AS, Brakar AS og Innlandet kollektivtrafikk, slik at arbeidsreiser, skolereiser og øvrige hverdagsreiser faktisk lar seg gjennomføre. Persontransport på eksisterende jernbanenett mellom Roa og Hønefoss må gjeninnføres for å binde sammen bo- og arbeidsmarkeder på tvers av fylker, som et alternativ til økende biltrafikk på vegnettet. Pendling mellom byer og regioner, gir større tilgang på riktig arbeidskraft for bedrifter og flere jobbmuligheter for innbyggere.
- Hønefoss er en stasjon på Bergensbanen, og et viktig målpunkt for jernbanestrekningen Hokksund-Hønefoss-Roa (Togring Viken Vest), som knytter Hadeland til jernbanenettet rundt Oslo. Nye Bergensbanen (Ringeriksbanen) vil inngå i den langsiktige utviklingen av jernbanesystemet, ettersom prosjektet trekkes frem som ett av korridorprosjektene med størst regional effekt. Persontrafikken på strekningen Roa-Hønefoss vil fungere som tilbringertrafikk til Bergensbanen og Nye Bergensbanen (Ringeriksbanen).
- Gods, samfunnssikkerhet og beredskap må vektlegges sterkere i utviklingen av transportsystemet. Rv. 4 må ses som hovedkorridor for industri- og forsvarsrelatert gods, mens Gjøvikbanen, Togring Viken Vest, Alnabru via Grefsen og Roa–Hønefoss–Hokksund bør vurderes som del av en mer robust og redundant struktur rundt Oslo.

Med vennlig hilsen

Morten Lafton
Leder av Hadeland IPR, på vegne av ordførerne på Hadeland

Kopi til:

eva.nass.karlsen@byr.oslo.kommune.no