

MOTTATT

2 JUL 2012



Til

Samferdselsdepartementet  
Pb. 8010, Dep,  
0030 Oslo

Deres ref.:

Saksbehandler:  
TR/MB/TS

Vår ref.:

Dato:  
28.06.2012

## **Høringsuttalelse fra Eidsiva Energi vedrørende nasjonal transportplan og Jernbaneverkets KVV for Intercity**

### **Eidsivas bakgrunn for å gi en høringsuttalelse**

Eidsiva Energi er et energi- og industrikonsern i Innlandet med 160 000 kunder og 1 040 ansatte. Vi har aktivitet i hele energisektorens verdikjede, innen bredbånd og bioenergi, samt er involvert i energirelaterte utviklings- og knoppskytningsselskaper. Eidsiva omsatte i 2011 for 4,2 milliarder kroner, med et årsresultat på 336 millioner kroner. Selskapet eies av Hedmark og Oppland fylkeskommuner, samt 26 kommuner i de samme to fylkene.

Eidsiva Energi har som mål å bidra til regional utvikling. Vekst og utvikling i vår region, er også vekst for vårt hovedmarked. Våre eiere stiller forventninger til Eidsivas bidrag utover de kortsiktige økonomiske resultater.

Vårt engasjement rundt utbygging av god transportinfrastruktur på Østlandet og Innlandet bygger på et samfunnsansvar pålagt av oss selv og våre eiere, samt en erkjennelse av en symbiose mellom utviklingen i vår region og utviklingen for Eidsiva Energi. Næringslivet i regionen har mye av de samme posisjonene, og Eidsiva arbeider derfor koordinert mot disse miljøene – Vikinglauget på Hamar (medlemmer er 17 større bedrifter i Hamar-regionen), Lillehammer Næringsforum og Lillehammer Kunnskapspark (medlemmer er ca. 60 bedrifter og institusjoner), samt Fjellhall-lauget på Gjøvik (representerer 12 større bedrifter i Gjøvik regionen).

Utbygging av en raskere jernbane med høyere kapasitet og færre forsinkelser er en nøkkel til Innlandets videre utvikling. Vi tror en sammenkobling av Østlandet gjennom utbygging av Intercity, slik Jernbaneverket har utredet, gir grunnlag for riktig og positiv utvikling og vekst også utenfor hovedstadsregionen. En slik utvikling kommer både distriktene og hovedstaden til nytte. Det vil etter vår oppfatning være Østlandets beste måte å oppnå en bærekraftig økonomiske og befolkningsmessig vekst. En slik utvikling er nødvendig for å møte framtidens transportbehov, også med hensyn til miljø- og klima.

Eidsiva Energi ser det derfor som viktig å gi vårt syn på Jernbaneverkets konseptvalg-utredning for utbygging av Intercity, samt plandokumentet som danner grunnlaget for utarbeidelse av Nasjonal Transportplan, som skal vedtas i Stortinget våren 2013.

### **Eidsivas hovedbudskap**

Innlandet har mer enn 400 000 innbyggere, unike naturressurser og sterke industri- og kompetansemiljøer. Innlandet huser noen av Norges mest attraktive reise- og turistmål. Samtidig har regionen en betydelig konkurransemessig utfordring og et urealisert potensial som følge av reisetid til og fra hovedstadsområdet og store reiseavstander innad i regionen.

Gjennomførte og planlagte forbedringer på riksvei 2, 3, 4, fylkesvei 33 og 35, samt E6 og E16 har vært nødvendig for å møte noen av Innlandets kommunikasjonsutfordringer. En utbygging av jernbanen mellom Lillehammer og Oslo er likevel det enkelttiltaket som best kan binde Innlandet sammen med resten av Østlandet slik fremtidens bo- og næringsutvikling krever.

En Intercityutbygging vil redusere reisetiden mellom og innad i regioner på Østlandet dramatisk, øke antall avganger per dag og øke punktligheten i tilbudet. Dette vil ikke minst øke kapasiteten for miljøvennlig transport av personer og gods.

En Intercityutbygging vil bidra til å løse kritiske utfordringer for Østlandet og Innlandet. Det vil knytte Østlandet sammen som ett arbeidsmarked og åpne for et bosettingsmønster som kan avlaste Oslo som pressområde, samtidig som hovedstadens behov for arbeidskraft møtes.

En utbygging fram til Lillehammer vil skape nye og store muligheter i Hedmark og Oppland og bidra til at Innlandets ressurser gir vekst og livskvalitet både regionalt og nasjonalt. En utbygging er kritisk for eksempelvis reiselivs- og skognæringen, samt utvikling av kompetansenæringene i regionen.

Dagens jernbane mellom Eidsvoll og Lillehammer er overbelastet, med den laveste punktligheten av alle regionstrekninger i Norge. Hvis Intercity ikke blir bygget ut iht. de planer som foreligger i Jernbaneverkets Konseptvalgutredning *innen rimelig tid*, vil det medføre at person- og godstransport må skje på vei. Uten en utbygging vil sannsynligvis *alt* gods gjennom distriktet om få år gå på vei. Selv en viss utbygging av eksisterende veier kan i så fall ikke hindre kø, ulykker, belastning på nærmiljø og klima. Situasjonen vil da være at opp mot 700-800 nye lastebiler og den økende persontrafikken skal presses gjennom distriktets veier i tillegg til dagens store trafikkmengder.

Vi mener en Intercityutbygging har et betydelig større trafikkgrunnlag og i større grad bidrar til å redusere klimagassutslipp enn det som kommer fram i Jernbaneverkets konseptvalgutredning. En Intercityutbygging vil vise verdien av en konkurransedyktig jernbane på en slik måte at det i neste omgang åpner for en nødvendig videreutvikling av Gjøvikbanen, Solør- og Rørosbanen, samt ikke minst en sammenkobling av Gjøvik- og Dovrebanen.

Utbyggingen av Intercity i hele Innlandsregionen inkludert sporforlengelse Gjøvik – Moelv, oppgradering av sportraseen Oslo – Gjøvik, samt god godstransportløsning Kongsvinger – Trondheim vil bidra til at gods flyttes til bane, samt representere en påkrevet avlastning av veksten som forventes i Osloregionen i årene fremover.

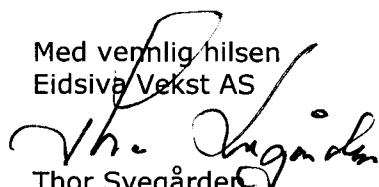
Vi tror for øvrig at de negative konsekvensene av *ikke* å bygge ut er større enn det som er kommet fram i Jernbaneverkets utredning. Dette vil i første rekke være større press på veiene, økt godstransport på vei gjennom distriktet, redusert kapasitet på dagens infrastruktur som følge av behov for å redusere hastigheten grunnet etterslep på vedlikehold over mange år, og flere ulykker og svekket miljø. Vi mener derfor den samfunnsøkonomiske gevinsten ved en utbygging er betydelig større enn utredningen dokumenterer.

**Konklusjon:** Eidsiva Energi mener en utbygging av Intercitytriangelet med to spor til Lillehammer er det viktigste infrastrukturtiltaket for Østlandet og Innlandet det kommende 10 år. Denne utbyggingen må derfor prioriteres i kommende NTP på en slik måte at utbyggingen kan realiseres innen neste planperiode, og slik at et eventuelt OL i Norge i 2022 kan nyttiggjøre seg den nye jernbaneinfrastrukturen som Intercitytriangellet vil representere.

Det er avgjørende viktig at de videre planer ivaretar både persontransportens og godstransportens behov på en tidsriktig og framtidsrettet måte.

På de neste sidene underbygges vårt hovedbudskap.

Med vennlig hilsen  
Eidsiva Vekst AS



Thor Svegård  
Direktør

*Kopi av brevet er sendt til følgende:*

- Vikinglauget, Hamar ved styret
- Fjellhall-lauget, Gjøvik ved styret
- Lillehammer Næringsforum, Lillehammer ved styret
- Jernbaneverket, Pb. 4350, 2308 Hamar

## **Fakta og argumenter som støtter Eidsivas hovedbudskap<sup>1</sup>**

### *En utbygging ivaretar transport- og klimamål*

Regjeringens hovedmål for Norges transportsystem går blant annet på:

- Økt framkommelighet
- Reduserte avstandskostnader
- Styrket konkurransekraft
- Eliminering av ulykker
- Begrensning av miljøskader og klimagassutslipp

I tillegg er det utarbeidet en klimamelding og inngått et klimaforlik som danner rammene for videre jernbaneutbygging i Norge.

Det framstår for oss åpenbart at *ikke* å bygge ut Intercity innen rimelig tid, vil bevege oss i motsatt retning av de oppsatte mål. En nasjonal transportplan iht. Jernbaneverkets planforslag fra februar i år<sup>2</sup> vil altså være direkte motstridende med regjeringens fastsatte mål.

Punkter videre i denne høringsuttalelsen vil - direkte og indirekte - underbygge overnevnte påstand.

### *Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer er overbelastet*

Dovrebanen mellom Eidsvoll og Lillehammer er en av jernbanestrekningene i Norge med lavest punktlighet. Særlig på strekningen mellom Hamar og Lillehammer viser Jernbaneverkets egen statistikk betydelige problemer, med den konsekvens at under 60 % av nordgående tog når Lillehammer i tide og under 60 % av sørgående tog når Hamar i tide. Hastigheten på banestrekningen er også lav, med den konsekvens at toget ikke fremstår som et godt transportalternativ for reiser mellom Lillehammer og Hamar.

NSB oppgir selv at strekningen er svært problematisk, særlig fordi dette medfører at små avvik i trafikken akkumulerer store forsinkelser og følgefeil.

---

<sup>1</sup> Tall og kvantitative estimater benyttet på de neste sidene er i stor grad hentet fra notat «Argumentasjon for utbygging av Intercity med to spor til Lillehammer», ført i pennen av Magne Bjørnerud og Tommy Rudihagen og datert 18. juni 2012. Dette underlaget er tilgjengelig på forespørsel.

<sup>2</sup> Som er laget ut fra definerte økonomiske rammer og nok ikke reflekterer Jernbaneverkets reelle ambisjoner og mål.

Den største operatøren av gods på bane, Cargonet, har som følge av problemene langs Dovrebanen tapt betydelige markedsandeler siste år. Tollpost Globe, som er en av Cargonets største kunder, har måttet redusere sin andel gods på jernbane fra 80 til 55 %, på tvers av både klimameldingen og klimaforlikets intensjon.

Dovrebanens strekning mellom Eidsvoll og Lillehammer er for alle praktiske formål overbelastet, og har ikke rom for vekst hverken i person- eller godstransport. Det er betydelig fare for at den forsinkelse som oppstår over tid vil svekke markedsgrunnlaget for Dovrebanen, hvor særlig godstransport framstår sårbar. Det er grunn til å tro at problemene og forsinkelsene gjør at jernbanens reelle markedspotensial er betydelig undervurdert. Muligheten for reduksjon i kjørehastighet på strekningen, som følge av et stort etterslep på vedlikeholdssiden, kan ytterligere svekke jernbanens markedspotensial fremover.

*En IC-utbygging vil bidra til ett lokalt arbeidsområde med betydelig vekst*

Hamar, Gjøvik og Lillehammer med omland huser om lag 200 000 mennesker innenfor en radius på 55 kilometer. Mjøsbyene har en felles ambisjon om å dra byene sammen, slik at hele regionen styrkes og regionen kan anses som ett arbeidsmarked. En slik utvikling er riktig både for regionen isolert, og ikke minst som en nordre del av framtidens utvidede hovedstadsregion.

Realiteten i dag er likevel et tredelt arbeidsmarked i regionen, og ikke minst at en svært liten del av arbeidspendlingen mellom Mjøsbyregionene skjer via kollektivtransport.

For Eidsiva ser vi i økende grad at det vil bli utfordrende å tiltrekke seg kvalifiserte medarbeidere, samtidig som deres samboere eller ektefelle skal finne passende utfordringer lokalt, alternativt gitt en forsert Intercity utbygging, kunne dagpendle mellom Mjøsregion og Oslo området. Da taper vi - og regionen - til fordel for hovedstadsregionen eller andre storbyregioner.

En Intercityutbygging vil halvere reisetiden mellom Lillehammer og Hamar, og dermed skape helt nye muligheter for den felles ambisjonen om å dra Mjøsbyene sammen. Dette har isolert sett stor verdi for regionens og Østlandets utvikling.

Den viktigste enkelteffekten av Intercityutbyggingen er den økte muligheten for bosetting når tilgjengelig arbeidsmarked dobles eller tredobles. Dette igjen gir økt tilgang til dyktige medarbeidere med høyere utdanning, som bidrar til vekst i eksisterende og nye bedrifter.

I tillegg til de vekstgevinster som oppnås i regionen, vil dette gi et betydelig trafikkpotensial for Intercity, som vi ikke kan se er diskutert i Jernbaneverkets utredning.

For å anskueliggjøre dette potensialet, kan nevnes at Jernbanestrekningen Hamar-Lillehammer i dag har en andel av persontrafikken *internt* i regionen på 2,6 %. Hovedårsaken er jernbanens manglende konkurransedyktighet mot bil rent tidsmessig.

Antas at en reduksjon av reisetiden med tog på samme strekningen til under 30 minutter flytter 15 til 20 % av persontransporten i strekningen Lillehammer-Hamar til tog, vil dette gi opp mot 1 millioner nye passasjerer pr. år. Dette er i tillegg *før* effekten av at en sammentrekning av byregionene vil medføre betydelig økt trafikk mellom de tre byene rundt Mjøsa. Til sammenligning er trafikkallet for tog i dag ca. 0,6 millioner per år.

Det bør vurderes å gjøre en detaljerte analyse av trafikkpotensialet innad i regionen ved en Intercityutbygging, også slik at detaljplanene som skal lages tar innover seg og tar hensyn til dette potensialet.

Som nevnt over mener vi en sammenkobling av Mjøsbyene til ett arbeidsmarked, samt andre effekter av Intercityutbyggingen, vil gi økt bosetting. En Intercityutbygging bidrar derfor til befolkningsvekst. Mjøsregionen er av SSB kategorisert å ha en vekst på i overkant av 10 % fram til 2030, og mellom 10 og 20 % fram til 2040. Vår påstand er at en Intercityutbygging vil gi grunnlag for vekst på linje med søndre del av Østfold, Vestfold og i Grenlandsregionen, som forventes å ha en vekst på 20-30 %.

Dette vil igjen øke markedsgrunnlaget for en Intercityutbygging utover det Jernbaneverket har lagt til grunn.

En utbedring av eksisterende spor og sammenkobling av Gjøvikbanen med Dovrebanen ved Moelv, samt en god godstransportløsning Oslo – Kongsvinger – Elverum – Røros - Trondheim - som et neste steg i utvikling av jernbanen når Intercityutbyggingen er realisert - vil gi ytterligere utvikling og trafikkvekst for både nasjon og region.

#### *Folks reisetid kan benyttes til verdiskaping*

I det moderne arbeidslivet utføres svært mange oppgaver uten å være fysisk til stede på arbeidsplassen. Eidsiva er et selskap med mange eksempel på dette. Våre medarbeidere leser dokumenter, forbereder møter og egne leveranser underveis på reiser - forutsatt at de ikke kjører bil og må bruke tid og konsentrasjon på det. Både ved reiser innad i regionen og ut av regionen vil en Intercityutbygging, samt utbedringer av Gjøvikbanen og Kongsvingerbanen, som gjør det riktig å benytte toget, bidra til at våre – og andres –

medarbeidere kan benytte tiden til verdiskapende arbeid. Verdiskapingspotensialet her er etter vår vurdering betydelig både for samfunnet og for den enkelte bedrift.

I vår gjennomlesning av Jernbaneverkets utredninger kan vi ikke se dette diskutert eller dokumentert. Vi mener denne gevinsten må tillegges effekt når gevinsten av en utbygging skal vurderes.

### *En IC-utbygging er kritisk for enkeltnærings utvikling*

Som energi- og industriselskap er vi avhengig av andre næringsers utvikling. Vi har merket oss særlig reiselivs- og skognæringens behov for en sterk jernbane, der en Intercityutbygging vil kunne gi store bidrag til en positiv utvikling.

### Reiselivsnæringen

Reiselivsbedriftene i Hedmark og Oppland sysselsetter direkte og indirekte ca. 13 000 personer og omsetter for nesten 8 milliarder kroner. Hovedgrunnlaget er natur- og kulturopplevelser, der Innlandet også i internasjonal målestokk har unike produkter å tilby. Innlandet er et attraktivt feriereisemål, mens «second home»-segmentet og arrangementer de siste årene har vært viktige vekstfaktorer. Forretningsreisende, kurs og konferanser er andre viktige segment.

Det særnorske kostnadsnivået gjør at reiselivet må søke kjøpesterke kundesegmenter. Disse er opptatt av kort reisetid. En videre utvikling av reiselivet i regionen må derfor bygge på en transportinfrastruktur som gir rimelige konkurransevilkår i forhold til innenlandske og utenlandske konkurrenter. Her er en utbygging av jernbanen kritiske. Svært mange av Innlandets viktige destinasjoner, slik som Lillehammer, Hamar, Hunderfossen, Hafjell og Kvitfjell ligger ved jernbanen, og vil bidra til knutepunktstrategien lagt til grunn også i Jernbaneverkets konseptvalgutredning. Indirekte vil også en Intercityutbygging styrke Trysil området som destinasjon gjennom bedret tilgjengelighet.

Vi kan for øvrig ikke se at Jernbaneverkets konseptvalgutredning har diskutert trafikkpotensialet ved å knytte reiselivet og jernbanen sammen i en felles knutepunktstrategi, noe som indikerer at dette potensielt kan være betydelig underestimert i deres beregninger.

### Skognæringen

Skogbruksnæringer i Norge sysselsetter 30 000 årsverk, bidrar med 40-50 milliarder kroner i årlig verdiskapning og betydelig eksport. Oppland og Hedmark står for 40 % av



avvirkningen, har 30 % av landets produktive skogareal, binder 12 % av Norges CO<sub>2</sub>-utslipp og står for 33 % av verdiskapingen innen skog- og tresektoren.

Det er store avhengigheter innad i skognæringen. Uten transport av massevirke og flis til markeder lenger unna stopper både skogbruk og skogsindustri. En velfungerende jernbane er derfor avgjørende for videreutvikling og styrking av hele skognæringen.

For å illustrere viktigheten av tømmertransport på bane, nevnes konsekvensene dersom en skulle flytte dagens transport over på vei (pr. år)<sup>3</sup>:

- 49 000 flere vogntog (135 biler per dag i gjennomsnitt)
- 266 flere ulykker langs vei (en hardt skadet person koster samfunnet 10 mill. kr)
- Utslipp av 19 000 tonn CO<sub>2</sub> som tilsvarer utslipp fra 10 000 biler
- Dyrere transport (kostnadene er tre ganger høyere per tonn per km på bil enn bane)

Skognæringen selv er ellers svært opptatt av Rudshøgda (Ringsaker kommune) som tømmer og flisterminal, og bekymret for et alternativ der dagens spor tas vekk nord for Sørli. Vår henstilling til videre planarbeid er at Jernbaneverket og Departementet i tilstrekkelig grad vektlegger godstransportens og skognæringens behov, og at ikke konseptvalg kun skjer ut fra persontransportens premisser.

#### *Godstransporten vil flyttes over på vei uten en IC-utbygging*

Så vidt vi kjenner til går det i dag 15-17 godstog i døgnet på Dovrebanen i tillegg til separat tømmertransport. Disse godstogene gjør at opp mot 375 lastebiler unngås gjennom distriktet hvert døgn.

Jernbaneverket har mål om en dobling og tredobling av godstransporten på bane.

Tross disse målene medfører kapasitetsmangel og infrastrukturproblemer at gods på bane i dag taper mot transport på vei. Tollpost Globe har redusert sin andel gods sendt med bane fra 80-85 % til ca. 55 %, og andre større godskunder har lignende utvikling. Befolkningen som bor langs Dovrebanen og i Østerdalen opplever daglig en økende trailertrafikk.

Alle prognoser tilsier en dobling av godstransporten i Norge fram til 2040. Skjer dette samtidig med at jernbanen ikke er i stand til å frakte gods på grunn av forsinkelser og manglende kapasitet, kan det medføre en økning på 700-1000 lastebiler per døgn gjennom distriktet.

---

<sup>3</sup> Kilde: «Økt virkestransport på jernbane», utredning av Statens landbruksforvaltning og Jernbaneverket, nov. 2010

Utviklingen kan på kort sikt øke CO<sub>2</sub>-utslippene i Norge med nærmere 100 000 tonn pr år, og ut fra enkle beregninger øke antall drepte i trafikken i Innlandet med 10 til 15 personer per år.

Vi kan ikke se at Jernbaneverket har hensyntatt dette ved beregning av de samfunnsøkonomiske, ulykkes og klimamessige konsekvensene av å *ikke* bygge ut Intercity.

### *Veiinvesteringene vil måtte øke uten en IC-utbygging*

Det er i det samfunnsøkonomiske regnestykket lagt til grunn at trafikk som ikke får plass på tog får plass på vei uten ytterligere kapasitetsøkninger eller køproblemer. Det er slik sett implisitt ikke tatt konsekvens av økt veibelastning ved ikke å bygge ut Intercity. Kostnaden ved å bygge veier som kan ta unna godstrafikken er heller ikke hensyntatt. Dette påpeker Jernbaneverket selv er en noe unyansert premiss.

### *Ett innlandssykehus – en unik felles mulighet?*

Sykehuset Innlandets styre vedtok 21. juni å utrede et felles sykehus i nærheten av Mjøsbrua. Vi har ikke tatt noe standpunkt til lokalisering i denne viktige saken for Innlandet, men ønsker å påpeke muligheten for å se synergier mellom utbygging av et felles sykehus og en Intercityutbygging. En god kollektivløsning både for medarbeidere og pasienter til et eventuelt felles sykehus vil redusere de negative miljø-/klima og pendlereffektene om dagens desentraliserte struktur samles. Å se sykehus og jernbaneutbygging i sammenheng kan gi grunnlag for at et sykehus kan plasseres sentralt i forhold til dagens tre Mjøsbyregioner, samtidig som Hamar, Gjøvik og Lillehammers utvikling som attraktive småbyer, bosteder og trafikknutepunkter videreføres.

Sykehusene på Innlandet sysselsetter i dag 8 500 medarbeidere og har flere hundre tusen konsultasjoner og innleggelser hvert år. En lokalisering der jernbanen tar en betydelig andel av jobb- eller pasienttransporten, vil gi et transportgrunnlag som alene er på nivå med dagens passasjertall på jernbanestrekningen mellom Lillehammer og Hamar<sup>4</sup>.

### *Det er gjennomføringskapasitet til utbygging*

En uforutsigbar og stykkevis utbygging av infrastruktur uten trygghet for langsiktighet har gjort at internasjonale aktører - historisk sett - ikke har sett Norge som et interessant marked. Dette har igjen medført lavere konkurranse når enkeltparseller skal bygges, og ikke minst at kapasiteten settes på prøve så snart investeringstakten er økende.

---

<sup>4</sup> Passasjertallet er i dag ca. 600 000.

Anslagsvis 80 % av et jernbaneprosjekt er knyttet til generell anleggsaktivitet. Det europeiske entreprenørmarkedet er på ca. 13 000 milliarder kroner per år<sup>5</sup>, mens en investering i Intercity vil gi investeringer på 10-20 milliarder kroner per år i utbyggingsperioden.

Med en helhetlig plan, inklusive en klar organisering og finansieringsmodell aktørene kan ha tillit til, vil en Intercityutbygging gi et forutsigbart marked som medfører at aktørene kan etablere kapasitet både på ressurs- og maskinsiden i Norge. Konsekvensen blir høyere konkurranse om oppdragene, mindre press på innenlands økonomi, økt gjennomføringsevne og lavere kostnader.

Vi ser allerede nå at aktørene merker seg aktivitetsøkningen i Norge, som for øvrig er kjærkommen i et Europa som ellers preges av finanskrisen. Hochtief og Alpine Bau samarbeider med Veidekke på parsellen som nå bygges langs Mjøsa, Mesta gjør oppkjøp for å tilegne seg jernbanefaglig leveransekapasitet, og Siemens Powerline er inne i markedet - for å ta noen eksempler innenfor de mer jernbanespesifikke fagene.

*Trafikkpotensialet er sannsynligvis høyere enn Jernbaneverkets tall viser*

Tidligere i høringsnotatet er trafikkpotensialet diskutert fra flere innfallsvinkler. Vi oppsummerer her punktvis de potensial Eidsiva mener ikke er tilstrekkelig fanget opp i Jernbaneverkets utredninger:

1. Økt trafikkgrunnlag som følge av at Hamar-Lillehammer-Gjøvikregionen bygges sammen til ett lokalt arbeidsområde. Dette øker trafikkgrunnlaget totalt sett.
2. Økt trafikkgrunnlag som følge av at jernbanen blir mye mer konkurransedyktig i forhold til bil rent tidsmessig som følge av Intercityutbyggingen. Dette vil løfte reisende over fra bil til tog. Det er tidligere antydning på 1 millioner reisende per år.
3. Økt trafikkgrunnlag som følge et mulig felles sentralsykehus for Innlandet. Det er antydning på 0,7 millioner reisende per år.
4. Økt trafikkgrunnlag som følge av økt punktlighet knyttet til at Dovrebanen har betydelige forsinkelsesproblematikk. Det er ikke usannsynlig med et utslag på noen titalls prosent, basert på erfaringene fra Vestfoldbanen.
5. Økt trafikkgrunnlag som følge av at en Intercityutbygging i seg selv bidrar til vekst. Det er antydning på en mulighet for 10 % økning fram til 2040.

---

<sup>5</sup> Estimert nivå basert på tall hentet fra EU og andre institusjoner som følger markedet for «Constructions» i Europa.

6. Økt trafikkgrunnlag som følge av et sterkere og mer kollektivbasert reiseliv. Det er ikke usannsynlig at potensialet kan være mellom 0,5 og 1 millioner dersom jernbanen blir det mest konkurransedyktige og prefererte alternativet inn og ut av regionen.

Dagens trafikk på jernbanen er 0,6 millioner reisende målt sør for Lillehammer og 1,4 millioner reisende målt sør for Hamar. Dette er av Jernbaneverket forutsatt økt til hhv. 1 millioner og 2,4 millioner reisende etter en Intercityutbygging.

Punktene over indikerer et potensial på 3-4 millioner reisende per år utover det vi ser er fanget opp i Jernbaneverkets utredninger. Det er likevel en fare for dobbeltregning både i forhold til hensyn som *implisitt* ivaretas i Jernbaneverkets analyser og mellom punktene som omtales over, som det nok er riktig å justere for.

Justeres det for slike mulige effekter kan en forsiktig påstand være at antall reisende per år målt sør for Lillehammer burde justeres til 2-2,5 millioner og antall reisende målt sør for Hamar justeres til 3,5-4 millioner etter en Intercityutbygging.

#### *Klimaeffekten er sannsynligvis høyere enn Jernbaneverkets beregninger*

På samme måte som for trafikkpotensial oppsummerer vi punktvis nedenfor klimaeffekter utover dem vi har fanget opp er beskrevet i Jernbaneverkets beregninger:

1. Klimaeffektene av å kjøre gods på tog. Grove estimater indikerer en konsekvens på over 100 000 tonn ekstra utslipp per år dersom Intercityutbyggingen ikke realiseres.
2. Klimaeffektene av økt trafikkgrunnlag persontrafikk. Det er i Jernbaneverkets beregning lagt inn en klimagevinst tilsvarende 26 000 tonn CO<sub>2</sub>. Dersom en tror på passasjerpotensialet nevnt i dette notatet er det naturlig å påstå at gevinsten er minst 5-10 000 tonn høyere. Det påpekes at netto klimagevinst kun kan knyttes til flytting av transport fra bil til tog, ikke som følge av trafikk jernbanen som sådan genererer.
3. Klimaeffekten av en konkurransedyktig skognæring, som bidrar til en sunn skog som kan ta opp CO<sub>2</sub>, miljøvennlige byggematerialer og produkter, samt klimavennlig energiproduksjon. Mht. det siste påpekes er det et mål om økt bruk av biobrensel, med opp til 14 TWh innen 2020. I forhold til bruk av olje vil fyring med biobrensel redusere utslippet ved produksjon av 1 TWh varme med 0,6-0,8 millioner tonn CO<sub>2</sub>. Skognæringens rolle for å redusere CO<sub>2</sub>-utslippet er således svært viktig, sett i norsk målestokk. Skognæringen har for øvrig en transport på bane som i følge næringen selv ville øke utslippet av CO<sub>2</sub> med 19 000 tonn om denne transporten må flyttes over på veg.

Tallene over indikerer at de direkte klimaeffekter er opp mot 130 000 tonn høyere enn Jernbaneverket legger til grunn. Den indirekte konsekvensen av *ikke* å bygge ut, dersom dette får konsekvens for muligheten til å levere biobrensel til markedet, er sannsynligvis betydelig større enn de direkte effektene.

### *Samfunnsøkonomi*

Vi har i dette høringsnotatet diskutert samfunnsøkonomiske effekter som ligger utover det som er beskrevet i Jernbaneverkets beregninger. De mest relevante er oppsummert nedenfor, forsøkt kategorisert slik Jernbaneverket har satt opp sine samfunnsøkonomiske beregninger:

1. Samfunnsøkonomisk gevinst som følge av økt trafikanntytte når flere tar toget. Trafikanntytte er av Jernbaneverket beregnet til ca. 15 milliarder kroner i nåverdi. Antas total trafikanntytte å ha en viss lineær sammenheng med antall reisende<sup>6</sup>, vil en økning av trafikken på jernbane som skisser i kapittelet foran kunne øke trafikanntytten med ca. 10 milliarder kroner i nåverdi.
2. Samfunnsøkonomisk gevinst som følge av økt operatørnytte. Her legger Jernbaneverket i sin utredning til grunn at kostnadene er svært lik billettinntektene, så vi har valgt å ikke forsøke å kvantifisere noe annet.
3. Samfunnsøkonomisk gevinst som følge av generelt økt vekst i regionen. Denne er ikke forsøkt kvantifisert.
4. Samfunnsøkonomisk gevinst ved økt arbeidskrafttilgang i pressområder / hovedstaden. Denne er ikke forsøkt kvantifisert.
5. Samfunnsøkonomisk gevinst ved at folks reisetid kan benyttes til verdiskapende arbeid. Det er gjort grovestimater som indikerer en verdi på 200-400 millioner kroner per år. Dette kan som nåverdi beregnes til 3-7 milliarder kroner, avhengig av hvilke nivå og diskonteringsrente en bruker på beregningen.
6. Samfunnsøkonomisk gevinst ved redusert antall ulykker som følge av redusert gods på vei. Dersom det legges til at en utbygging av Intercity til Lillehammer sparer 15 menneskelig per år utgjør dette med TØI's verdisetting av et menneskeliv i trafikken (30 MNOK) 450 millioner kroner per år. Nåverdien av dette kan grovt estimeres til 4,5-8 milliarder kroner<sup>7</sup>, avhengig av hvilke diskonteringsrente en bruker på slike beregninger.

---

<sup>6</sup> Dette er en forenklet tilnærming. Den samfunnsøkonomiske konsekvensen av å legge til grunn et høyere trafikkgrunnlag bør beregnes av Jernbaneverket i kvalitetssikringsarbeidet som kreves før eventuell investeringsbeslutning.

<sup>7</sup> Den store effekten her er knyttet til forutsetningen om at å ikke bygge ut Intercity vil medføre en betydelig økning i godstransport på veiene.

7. Samfunnsøkonomisk gevinst ved en styrket skognæring. Denne næringen har en verdiskapning på 40-50 milliarder kroner per år. Hedmark/Oppland står for 33 % av verdiskapningen i skog- og tresektoren.
8. Samfunnsøkonomisk gevinst ved et styrket reiseliv. Denne næringen omsetter i Hedmark og Oppland for 5-6 milliarder kroner årlig.

Jernbaneverkets konseptvalgutredning har beregnet netto nåverdi ved utbygging av Intercity med to spor til Lillehammer til minus 10 milliarder kroner. I punktene over indikeres andre mulige positive effekter på opp mot 20 milliarder kroner, *før* en tar hensyn til de punkter som ikke er forsøkt kvantifisert.

Den reelle samfunnsøkonomiske konsekvensen av å bygge ut tospors Intercity til Lillehammer er - ut fra overnevnte vurdering - høyst sannsynlig meget positiv, samtidig som den bidrar til en mer bærekraftig utvikling av Østlandsområdet som region.

Gjøvik 28. juni 2012