

Til

Samferdselsdepartementet v/Samferdselsministeren
Pb. 8010 Dep. 0030 Oslo

Kopi

Jernbaneverket v/Jernbanedirektøren
Pb 4350, 2308 Hamar

Dato

24. juni 2012

Høringsinnspill vedrørende ny Nasjonal Transportplan og Jernbaneverkets Konseptvalgutredning for en Intercityutbygging

Lillehammerregionen har utviklet sterke kompetansedrevne organisasjoner og bedrifter. Dette medfører at denne delen av regionen utpeker seg med en høy andel av akademisk orienterte arbeidsplasser, og sterke kunnskapsmiljøer på flere felt.

Samtidig ser vi at vår geografiske plassering og reisetidsmessige avstand fra hovedstadsregionen og andre viktige regioner å forholde seg til, er en stor utfordring. Denne utfordringen kan kun møtes gjennom et hurtigere og mer effektivt transportsystem enn i dag.

Høgskolen i Lillehammer (HiL), Norsk Institutt for Naturforskning (NINA), Østlandsforskning, Forsvarets kompetansesenter for kommando og kontrollinformasjonssystemer (FK KKIS) og Sykehuset Innlandet avd. Lillehammer (SIL) har tatt oss den frihet å gi et samlet innspill vedrørende mulig utbygging av Intercity med to spor til Lillehammer og nasjonal transportplan som skal vedtas av Stortinget våren 2013.

Vårt hovedbudskap er at vi ser utbygging av intercity med to spor til Lillehammer som svært viktig for regionens utvikling, og ikke minst for utvikling av den type miljøer vi representerer. En utbygging av intercity er nødvendig for å nå målene satt i Stortingsmelding nr. 25 (2008-2009) og støtter oppunder de forslag som NOU 2011:3 la fram mht. å sikre kompetansesarbeidsplasser som bidrag til vekst i hele landet. Vi henstiller derfor sterkt om at en utbygging av Intercity slik Jernbaneverkets utredning har vist er mulig, prioriteres i kommende nasjonale transportplan. Vi henstiller samtidig

om en utbyggingstakt i tråd med det Jernbaneverket sier er mulig, dvs. med en ferdigstilling innen 10 til 13 år.

Vi argumenterer på de neste sidene for vårt syn og vårt hovedbudskap. Vi går i liten grad inn på de faglige vurderinger i Jernbaneverkets utredning, men legger vekt på å synliggjøre effekten av en intercityutbygging og et bedret togtilbud.

Vennlig hilsen



for Jens Uwe Korten
Prorektor



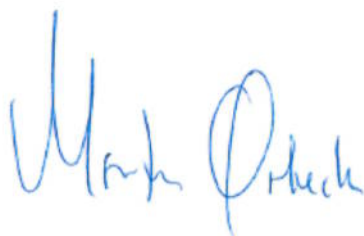
Kurt Pedersen
DG/Sj.



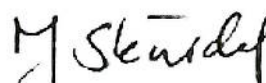
Randi Nordtorp Mølmen
Divisjonsdirektør



Føroya's kompetansesenter
KKIS



Morten Ørbeck
Adm. dir.



Jostein Skurdal
Forskningsjef



Argumentene bak vårt hovedbudskap

På de neste sidene diskuterer vi hvordan en Intercityutbygging vil

1. bidra til bedre generell vekst
2. øke tilgang til vårt marked,
3. øke tilflyt av kompetanse,
4. øke attraktiviteten til våre egne organisasjoner og «Campus Lillehammer»
5. bidra til en bærekraftig utvikling

Overnevnte påpekes å *ikke* være uttømmende argumenter for en utbygging, men de argumentene som anses mest relevant å løfte fram fra våre miljøer.

I tillegg er det for eksempel viktig å nevne Lillehammerregionens sports- og naturressurser, som med en raskere og mer punktlig transport tas i bruk av flere tilreisende, økt handel som følge av vekst både i befolkning og tilreisende, samt effekter for enkelt næringer, som ikke omhandles i dette dokumentet.

1 En intercityutbygging vil bidra til generell vekst

Overordnet er det klare og betydelig fordeler for alle av samfunnets aktiviteter ved økt satsning på infrastrukturen. En solid infrastruktur må ses på som aortaen i et velfungerende og utviklende samfunn. Ønskes utvikling og vekst i geografiske regioner fordres en god infrastruktur.

Utviklingen viser hvordan infrastrukturbehovet¹ bidrar til en konsentrasjon av mennesker i større regioner og byer, på bekostning av de mer rurale områder. I Norge ser vi hvordan Osloregionen har en betydelig raskere befolkningsvekst enn andre deler av landet. Veksten i hovedstadsregionen er så sterk at den ikke kan videreføres på en bærekraftig måte uten at regionen også geografisk forstørres.

En utbygging av Intercity bidrar til å hjelpe hovedstadsregionen til en sunn og bærekraftig vekst, samtidig som det bidrar til vekst og utvikling i deler av landet som ellers kan risikere å havne for langt fra vekstsenteret.

¹ Selvsagt sammen med andre drivere.

2 En intercityutbygging vil bedre tilgangen til markedet

Svært mange av våre kompetansemiljøer har et nasjonalt og/eller internasjonalt marked. Nasjonalt er gjerne Osloregionen våre miljøers viktigste marked, mens tilgangen til det internasjonale markedet også går via hovedstadsregionen og Gardermoen Hovedflyplass.

Vår kompetanse og våre tjenester krever fysisk tilstedeværelse der den etterspørres – om ikke annet deler av tiden. Reisetid og reisemiddel er da kritisk for å være konkurransedyktig:

- Reisetiden er isolert sett kritisk for å ha fleksibilitet og kunne møte markedets behov på kort varsel og uten at for mye tid og ressurser brukes til reising.
- Reisemiddel er viktig for å kunne benytte reisetiden effektivt. Er det nødvendig å kjøre bil mistes eksempelvis mye nyttig tid som ved bruk av tog kan brukes til verdiskapende arbeid, lesing av fagstoff, forberedelse til møter osv.
- Ved bruk av kollektiv transport er hyppighet og punktlighet viktig for å kunne nå møter og forpliktelser i tide. Er det eksempelvis ikke mulig å stole på at toget kommer fram som planlagt, må det legges inn unødig slakk i reiseplan, eller i verste fall planlegges med bruk av bil.

Vår påstand er at kompetansebaserte miljøer i vår region i dag har store utfordringer mht. tilgang til vårt nasjonale og internasjonale marked som følge av en jernbane som bruker for lang tid, går for sjelden og har for mange forsinkelser. En Intercityutbygging er derfor kritisk for å redusere vår konkurranseulempe.

3 En intercityutbygging vil øke tilgangen til kompetanse

Våre miljøer er avhengig av å bygge - og ha tilgang til - kompetanse.

Lillehammerregionen er et attraktivt boområde, som bidrar til at dyktige mennesker ønsker å bo her, men vi har også betydelige utfordringer.

3.1 Avstand til vekstsentrum hemmer kompetansetilfanget

Hovedstadsregionen er vekstsentrum på Østlandet og nasjonalt. Innenfor de fleste sektorer huser hovedstadsregionen de største fagmiljøene, de største kundene og

bedriftene. Tilgangen til kompetanse når avstanden til regionen er unødvendig lang er knyttet til:

- Opplevelsen av avstand til store og viktige fagmiljø. De mest talentfulle innenfor ulike fagfelt ønsker nærhet til større fagmiljøer. En rask jernbane kan gi nærhet til miljøer i hovedstadregionen på en helt annen måte enn i dag.
- Opplevelsen av å være del av en urban region. Selv om Lillehammerregionen har småbyens attraksjoner, vil en tettere kobling mot hovedstadsregionens tilbud øke sannsynligheten for å tiltrekke dyktige mennesker.

En Intercityutbygging vil bidra til å redusere den opplevde avstanden mellom Lillehammer- og hovedstadregionen og derigjennom gjøre vår region betydelig mer attraktiv for dyktige mennesker.

3.2 Dyktige kandidater ønsker et stort nok arbeidsmarked

Mennesker som er opptatt av å ha utfordrende jobber, ønsker også å ha alternative utfordringer. De ønsker ikke slå seg til et sted der de låses til *en* jobb for resten av sin arbeidskarriere. Like viktig som den enkelte stillings attraktivitet er derfor tilgangen til alternative utfordringen innenfor samme geografiske arbeidsområde. En tettere sammenkobling av arbeidsområdene rundt Mjøsa som følge av at en Intercityutbygging reduserer avstandene innad i regionen - og øker muligheten for å dagpendle til hovedstadregionen - vil øke regionens attraktivitet.

Paradoksalt nok mener vi altså at en økt konkurranse om attraktive medarbeidere er positivt for oss selv som arbeidsgivere. Dette fordi den positive effekten et økt arbeidsmarked har for tilgang på kompetanse langt overstiger effekten av at vi i større grad må konkurrere om å beholde dyktige medarbeidere.

3.3 Dyktige medarbeidere har (ofte) en partner eller ektefelle

Svært få er i den situasjonen at de kan bosette seg i en region uten at begge i et samboerforhold eller ekteskap finner seg relevante utfordringer. En utbygging av Intercity vil ha to svært viktige effekter i forhold til å tiltrekke seg samboerpar og ektefeller:

1. De tre lokale arbeidsmarked i aksen Lillehammerregionen-Hamarregionen-Gjøvikregionen vil i større grad bindes sammen til ett regionalt/lokalt marked. Eksempelvis vil reiseavstanden fra Lillehammer til Hamar reduseres til ca. en halv time, noe som gjør det mulig å pendle i denne strekningen selv i en periode av livet der forpliktelser mht. barn i barnehage og skole må ivaretas.
2. Lillehammerregionen blir et relevant bosted for dagpendling inn til hovedstadsregionen. All erfaring viser at maksimal dagpendleravstand er noe over 1 time, noe som vil bli situasjonen ved en Intercityutbygging. I framtidens arbeidsmarked, der folk både kan arbeide underveis med toget, og kombinere dagpendling med enkeltdager med fjernarbeid, åpner en Intercityutbygging for store muligheter.

For oss som søker kompetanse til våre miljøer, vil en utvikling der samboere og ektefeller i større grad greier å finne utfordringer til begge, gi et betydelig større tilfang av mulige medarbeidere.

4 En intercityutbygging er viktig for studentene og «Campus Lillehammer»

Høgskolen i Lillehammer ved Storhove er et svært attraktivt studiested. Høgskolen bidrar til at regionens egne ungdommer får tilgang til høyere utdanning i eget distrikt, men ikke minst gjennom tilbud som tiltrekker seg studenter utenfra.

En Intercityutbygging som reduserer reiseavstanden på Østlandsområdet vil øke høgskolens attraktivitet overfor studenter, forelesere og andre akademiske ressurser. Særlig vil det å redusere reisetiden ha stor betydning for etter- og videreutdanningsmarkedet, samt for de mange fagrelaterte konferansene som arrangeres i tilknytning til Høgskolen og de andre kompetansemiljøene rundt. Miljøet på Jørstadmoen er eksempelvis ofte også vertskap for internasjonale møter og konferanser, og vil kunne styrke sin posisjon ytterligere dersom reisetiden til og fra Gardermoen hadde blitt redusert.

Storhove ligger nord for Lillehammer sentrum og Lillehammer Stasjon, og i retning av Jørstadmoen, hvor Forsvaret har sitt sterke miljø. Dette er et område som til sammen huser ca. 7 000 kompetansearbeidsplasser og studenter. Vi tror det er hensiktsmessig i det videre arbeidet å planlegge for hvordan disse miljøene skal kunne kobles til en ny Intercity. En slik tilkobling vil kunne øke trafikkgrunnlaget for jernbanen, samtidig som belastningen på veg og parkering ved Storhove reduseres.

5 En intercityutbygging er nødvendig for miljø og bærekraft

Våre miljøer både jobber med - og er svært opptatt av - en bærekraftig utvikling der både lokalt miljø og klimautfordringene tas hensyn til.

Slik vi ser det har en Intercityutbygging følgende positiv konsekvenser:

- En betydelig reduksjon av klimagassutslipp som følge av at person- og godstransport kan flyttes fra vei til bane. Rett nok er det mål om å elektrifisere veitrasporten, men både energibruken per fraktete passasjer og tonn gods, og det faktum at fullstendig elektrifisert veitrasporten ligger svært langt fram i tid, tilsier at jernbanen er framtidens klimaløsning.
- Reduksjon av lokal biltrafikk bidrar til mindre lokale utslipp, og mindre støy.
- Reduksjon av biltrafikk, der særlig godstransporten er viktig, reduserer antall ulykker og drepte i trafikken. Vi skjønner det slik at godstransporten på bane i dag har betydelige utfordringer, og at konsekvensene av ikke å bygge ut Dovrebanen kan få store konsekvenser for hvor mange lastebiler som i framtiden må gå gjennom distriktet. Dersom det er riktig at konsekvensen kan være at mange hundre nye lastebiler hver dag går gjennom distriktet, vil dette ha betydelige negative konsekvenser for ulykker og lokalmiljø.

En utbygging av Intercity vil være i tråd med klimameldingen og klimaforliket mellom de fleste partier på Stortinget. På samme måte må en manglende utbygging anses å være på tvers både av klimameldingen og klimaforliket.