

MOTTATT
28 JUN 2012

Til

Samferdselsdepartementet
Kopi: Jernbaneverket

Dato
28. juni 2012

Innspill til forslag ny Nasjonal Transportplan og Jernbaneverkets konseptvalgutredning for en Intercityutbygging

Vi i reiselivet i Innlandet har fulgt utredningen mht. en intercityutbygging med to spor fram til Lillehammer, samt følger forslaget til NTP med stor interesse. Da vi ser Jernbaneverkets utredning som underlag for transportplanen, og begge har samme høringsfrist, anser vi det hensiktsmessig å gi våre innspill samlet.

Hedmark og Opplands reiselivsbedrifter sysselsetter direkte og indirekte ca. 13 000 personer og omsetter for nesten 8 mrd. Oppland er Norges nest største reiselivsfylke, med 8 500 sysselsatte og mellom 5 og 6 mrd. i omsetning. Hedmark på sin side har en reiselivsbasert omsetning i størrelsesorden 2,5 milliarder. En tredjedel av denne omsetningen er i Hamar-regionen.

Hovedgrunnet er natur- og kulturopplevelser, der Innlandet også i internasjonal målestokk har unike produkter å tilby. Reiselivet er bygget på norske og utenlandske turistenes besøk av regionen som feriereisemål, men med et sterkt økende segment innenfor «second home»-segmentet, samt forretningsreisende, kurs og konferanser. Regionen har også betydelige arrangementer, som enkeltvis drar titalls tusen reisende til området.

Hedmark og Oppland har ca. 4 mill. kommersielle gjestedøgn hvert år, som sammen med nærmere 80 000 fritidsboliger betyr et betydelig trafikkpotensial også for jernbanen inn og ut av regionen.

Reiseliv er i vekst i et internasjonalt perspektiv, der natur- og kulturbaserte reiser etterspørres. Innlandsregionen tar del i denne veksten, samtidig som enkelte av Innlandets reiselivsbedrifter opplever stagnasjon. Det siste kan tilskrives kostnadsnivå og kronekurs, men ikke minst tilpasning til nye markedsbehov. En langsiktig vekst kan likevel ikke dekke over det faktum at dagens reiseavstand fra for eksempel Osloregionen og hovedflyplassen er en betydelig utfordring. Denne utfordringen forsterkes av at folk i dag reiser hyppigere og kortere enn tidligere, noe som gjør at reisetid fram til destinasjon blir viktigere og viktigere. At det særnorske kostnadsnivået gjør at reiselivet må søke kjøpesterke kundesegmenter, som gjerne er ekstra opptatt av kort reisetid, gjør at våre destinasjoner er særlig avhengig av effektiv og rask kommunikasjon.

En videre utvikling av reiselivet i regionen må derfor bygge på en transportinfrastruktur som gir rimelige konkurransevilkår i forhold til innenlandske og utenlandske konkurrenter. Svært mange av



Innlandets viktige destinasjoner, slik som Lillehammer, Hamar, Hunderfossen, Hafjell og Kvittfjell ligger ved jernbanen, og vil bidra til knutepunktstrategien lagt til grunn også i Jernbaneløstets konseptvalgutredning. Samtidig som reiselivet er avhengig av en velfungerende jernbane, vil destinasjonene altså bidra til et trafikkgrunnlag vi ikke kan se er diskutert i Jernbaneløstets konseptvalgutredning.

Innlandet har dessuten destinasjoner med trafikk gjennom hele året. En konkurransedyktig jernbane inn i området vil derfor få et stabilt trafikkgrunnlag, som sikrer effektiv infrastruktur- og materiellutnyttelse.

Det trengs ytterligere analyser for å dokumentere den konkrete effekten av en utbygging av Intercity til Lillehammer / Dovrebanen. For å illustrere viktigheten, benyttes her *ett konkret eksempel*.

Destinasjon Hafjell har i dag ca. 350 000 årlig besøkende. Målet og muligheten er en vekst til 600-700 000. Analyser utført av destinasjonsselskapet viser at denne veksten i stor grad kan/vil komme fra utenlandske turister.

Parallelt med dette har Hafjell en uttrykt målsetning om å bevege seg fra å være en ren bildestinasjon, som de i dag er på grunn av manglende kollektivtilbud, til en destinasjon der tog er naturlige transportmiddel fra Osloregionen og hovedflyplassen.

Hverken Hafjells egne mål eller samfunnets behov kan møtes uten en betydelig styrking av jernbanen til Lillehammer. Det påpekes at kun en trafikkandel på 20 % med jernbane gitt Hafjells mål, vil øke trafikkgrunnlaget for Intercity med 120-140 000 reisende - hver vei. Benyttes et estimat på 250 000 - de tilreisende reiser begge veier - vil det å realisere Hafjell også som togdestinasjon *isolert sett* øke trafikkgrunnlaget i nordre del av Intercitystrekket med 25 % i forhold til de tallene vi nå ser Jernbaneløstet opererer med.

Det påpekes at Hafjell kun er *en* destinasjon i Innlandet, som her brukes som et eksempel.

Vi i reiselivet på Innlandet mener derfor en utbygging av Intercity med to spor, høyere hastighet, hyppigere avganger og økt punktlighet er kritisk for opprettholdelse og utvikling av vår næring. Vi har ikke noe grunnlag for å ha en spesifikk formening om utbyggingstrasè eller konsept, men påpeker viktigheten av at løsningen som velges bygger oppunder de reiselivsmessige knutepunktene vi i dag har. På den måten vil jernbanen også nyte svært godt av det trafikkgrunnlaget innlandets reiselivsaktører kan gi. Bygger vi på en knutepunktsstruktur, vil dette også gi grunnlag for bedre transportstruktur mellom jernbanen og de reiselivsdestinasjoner som ligger noe unna stasjonene.

I tillegg til reiselivets eget behov, påpekes at reiselivet ikke kan utvikle seg uten at regionen for øvrig har en positiv utvikling. En intercityutbygging som gir generell vekst, øker muligheten for å være bosatt i innlandet og ha arbeidssted et annet sted på Østlandet, som både bidrar til verdiskapning og livskvalitet både for regionens egne og tilreisende.

I tillegg har vi merket oss hvordan dagens jernbaneinfrastruktur medfører at gods må kjøres på vei i stedet for bane, og at jernbanetrafikken er ustabil og med større og større forsinkelser. Å ikke prioritere en intercityutbygging bidrar altså ikke bare til «status quo» for innlandets transportsystem, men at vi over tid vil få flere biler på veien, flere godstog gjennom distriktet og flere ulykker. Dette er svært uheldig for samfunnet generelt, og kan være direkte ødeleggende for enkeltaktører i vår næring.

Vår konklusjon: NTP må ta inn over seg de muligheter som ligger i utbyggingen av intercity med to spor til Lillehammer, med mål om å fullføre utbyggingen innenfor tidsperioden for NTP som nå foreligger. Reiselivet har ikke grunnlag for å si hva som kan være nøyaktig byggetid, men påpeker at samfunnet ikke har råd til å *la være* å bygge den infrastrukturen som gjør at innlandets viktigste næringer - der reiselivet er den ene - får rimelige konkurransevilkår. En utbygging må altså skje så raskt det er operativt mulig å gjøre dette, så vidt vi skjønner innen 10-13 år.

Vennlig hilsen

Hamarregionen Reiseliv

Lillehammer Turist

Hafjell Alpinanlegg

Hunderfossen
Familiepark

Merethe Sandum(sign)

Birkebeineren AS