

Til: Samferdselsdepartementet
Fra: NHO Innlandets styre
Kopi: NHO
Dato: 19. april 2012
Sak: Høringsuttalelse NTP 2014- 2023

Norsk samferdsel preges av mangelfull infrastruktur og dårlig fremkommelighet. Dette gir høye transportkostnader og bidrar til å redusere konkurransevnen til norsk næringsliv. Skal norske bedrifter fortsatt være konkurransedyktig i fremtiden, er det nødvendig med en økt satsing på transport.

Transportetatens forslag til ny Nasjonal transportplan viser at en økning på 45 % vil være alt for lavt nivå for å få på plass et velfungerende transportnett innen 20 år. Store uløste investeringsoppgaver kan med dette ikke realiseres i kommende tiårsperiode. Planforslaget tynges av tiår med forsømmelse av vedlikehold. En klar prioritering av oppgradering av det eksisterende samferdselsnettet får negative konsekvenser for viktige investeringsprosjekter i samferdselssektoren som skyves ut i tid.

Et transportnett for vei og jernbane som ikke vil kunne bygges om til ønsket standard innen overskuelig fremtid, er noe næringslivet har vanskelig med å akseptere. Det samlede investeringsbehovet i transportsektoren nærmer seg 1000 milliarder kroner. I SamferdselsLøftet, som er næringslivets transportplan for samme periode, tar NHO til ordet for en investeringsramme til vei og jernbane på 355 milliarder kroner i 10 års-perioden.

Samferdselsinvesteringer virker på økonomien både ved at de på kort sikt utløser aktivitet i økonomien, og på lengre sikt ved økt velferd og at kostnadsnivået for norsk næringsliv reduseres og nyinvesteringer i fastlandsnæringslivet stimuleres. Behovet for samferdselsinvesteringer må også sees i lys av at vi er inne i en periode med den høyeste befolkningsvekst i vår moderne historie.

NHO mener det er flere faktorer som indikerer at vi nå er i et tidsvindu da høye samferdselsinvesteringer vil være fornuftig.

- Aktivitetsutviklingen i norsk økonomi har vært svak etter finanskrisen – NHO-bedriftene utenom oljeleverandører melder om svak utvikling i etterspørsel og produksjon – det vil trolig vedvare i flere år, jf. prognoser fra ulike økonommiljøer.
- Målt arbeidsledighet er lav, men andelen yrkesaktive i befolkningen har falt tilsvarende 90 000 personer siden 2008. Med unntak av noen grupper som oljesektoren særlig etterspør er det ikke stramhet i arbeidsmarkedet. Norge er også nå

en del av et mer og mer felles nordisk/baltisk arbeidsmarked der overskuddet av arbeidskraft er stort.

- Prisstigningen er lav og ventes å være det lenge. Dette gjelder også innenlandsk generert prisstigning. Det er den viktigste indikatoren på at det ikke er press i norsk økonomi generelt.
- Samferdselsinvesteringer vil utløse aktivitet i alle deler av landet, også de områdene som ligger i "oljeskyggen".
- Det er betydelig ledig kapasitet i nordisk og nord-europeisk entreprenørbransje. Ved store kontrakter i Norge kan kostnadsnivået på samferdselsinvesteringer holdes nede på et gunstig nivå.

NHO mener det er plass til store samferdselsinvesteringer innenfor handlingsregelen. Det statsfinansielle handlingsrommet de nærmeste 5 – 10 årene vil være stort både historisk sett i Norge og selvsagt i forhold til andre land. 4 prosent av Statens Pensjonsfond er allerede et meget betydelig beløp.

Med det betydelige investeringsbehovet i transportsektoren må man også tenke alternative finansieringskilder, blant annet å åpne for Offentlig-Privat-Samarbeid (OPS), flerårig budsjettering og statsgaranterte obligasjoner. NHO mener at en betydelig andel samferdselsprosjekter bør prosjektfinansieres.

Regionale behov for utbygging av veg

For bosettingen og næringslivet i Innlandet er gode og effektive vegger helt avgjørende. Fremkommelighet og forutsigbarhet i transporten av personer, varer og tjenester er viktig om alle deler av Innlandet skal fungere som bo- og arbeidsregioner. I denne sammenheng inngår også i stor grad transportene inn- og ut av regionen, - med et særskilt behov for en god samordning i Østlandsområdet og mot tilgrensende regioner.

Innlandsfylkene Hedmark og Oppland har betydelige utvikling innenfor reiselivs- og fritidsdestinasjoner. Som del av næringsutviklingen er dette virksomhetsområdet viktig for distriktene. Innlandet er også en gjennomfartsregion av stor og sentral betydning. For transporten nord-/nordvest- syd, og øst-vest er i realiteten alle landsdelene avhengig av en god og velutviklet infrastruktur. Transportbehovet over riksgrensa til Sverige gjør utfordringene komplette. Utviklingen i personbefordringen i arbeid og virksomhet, ferie og fritid, vil være avgjørende for hele regionens vekst.

Internt i regionen utgjør primærnæringene et betydelig transportbehov. Produksjonen innenfor landbruk og skogbruk er grunnlaget for vareproduserende industri og handel. Tjenesteleveranser innenfor privat og offentlig sektor krever god effektivitet og service. I tillegg utgjør sentrale kulturaktiviteter inspirasjon til en stadig større kulturbasert næringsutvikling, der nok en gang mobiliteten er en viktig rammebetingelse.

Veg prioriteringer

Siden 2004 har Hedmark og Oppland stått sammen i påvirkningsarbeidet for større bevilgninger til veg og utbygging av infrastrukturen gjennom innlandsregionen. Enigheten har vært fokusert på "de viktigste vegene først" og prioriteringen av riksvegene (Rv) 2 – 4 – 6 – 16, med tillegg av utbedringsbehovene på Rv3 og tiltak på Rv35. I prioriteringen er andre vegprosjekter i Innlandet satt i neste rekke, for en senere gjennomføring av nødvendige utbyggings- og utbedringsprosjekter.

Samarbeidet om gjennomføringen av de prioriterte vegprosjektene har gitt gode resultater. Gjennom de nasjonale transportplanene er det utløst statlige investeringsmidler som grunnlag for finansieringen av for landet helt sentrale og viktige vegprosjekter. Det er bygget ut flere parseller på henholdsvis E6, Rv2 og Rv4, ved siden av prosjekter på E16, utbedring av Rv3 gjennom Østerdalen og forberedelse til utbygging av Rv35. Utbyggingen og prosessene har vært i god utvikling, med stor positiv politisk oppmerksomhet på behovene for en videre utbygging.

Med bakgrunn i dette fremstår forslaget til Nasjonal Transportplan 2014-23 som et stort tilbakeslag for regionen, med de utsettelse og reduserte tiltak som investeringsplanen i forslaget presenterer.

Krever ferdigstillestidspunkt for gjennomføringen

De rammer, forutsetninger og satsinger NTP-forslaget presenterer er slik det foreligger tilstrekkelige i forhold til Innlandets behov. Forventningene om økt satsing på samferdselsinfrastrukturen er ikke innfridd.

Det er likevel positivt at det i transportplanen nå settes fokus på vedlikeholdsbehovene og etterslepet, men for utviklingen i regionen og for gjennomgangstrafikken må det mer til.

For å kunne gjennomføre og forsere vegprosjektene må det vurderes løsninger som gir mulighet for ytterligere økning i finansieringen av prosjektene gjennom transportkorridorene. Slik NHO beskriver i "Samferdselsløftet II" anslås en økning med inntil +65% økning som forsvarlig.

I forhold til de prosjekter som er planlagt og igangsatt i Innlandet er det stort behov for at arbeidet nå kommer videre, og at utbyggingen forseres med mål om ferdigstillelse.

Det må derfor legges opp til en kontinuerlig utbygging av prosjektene, og der det utvikles strategier og planer som setter en sluttid for prosjektene. Utbyggingen av 2 – 4 – 6 – 16 må målrettes mot gjennomføring innenfor definerte og fastsatte år. Uten at disse oppgavene ferdigstilles vil andre viktige prosjekter i og gjennom regionen fortsatt bli stående på vent.

Konkret vil NHO Innlandet ut fra dette anbefale at det settes som mål at utbyggingen kan gjennomføres slik:

Rv2 4-felts veg Kongsvinger – Kløfta innen 2019

- Herbergåsen - Nybakk og
- Slomarka – Herbergåsen i en kontinuerlig utbygging.



Rv4 Oslo – Gjøvik

- Lygna sør 2013
- Gran grense – Jaren 2016 (4-felts veg)
- Roa – Gran grense 2023 (4-felts veg)
- Rv4 inn mot Oslo må følges opp for snarlig utbygging.



Rv4 4-felts veg Gjøvik - Mjøsbrua 2023

- Hunndalen – Mjøsbrua må sees i sammenheng med E6-utbyggingen.

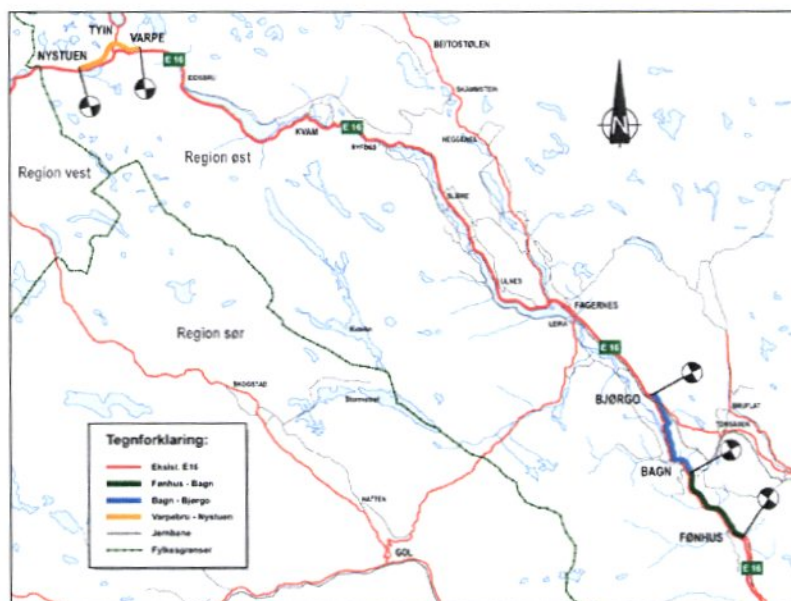
E6 4-felts veg Gardermoen - Otta 2023

- Kolomoen – Moelv 2016
- Biri – Vingrom 2018
- Vingrom – Lillehammer nord 2022
- ny Mjøsbru sees i sammenheng
- Frya – Sjoa 2014 (2 og 3 felt)
- Ringebru – Otta 2023 (2 og 3 felt)

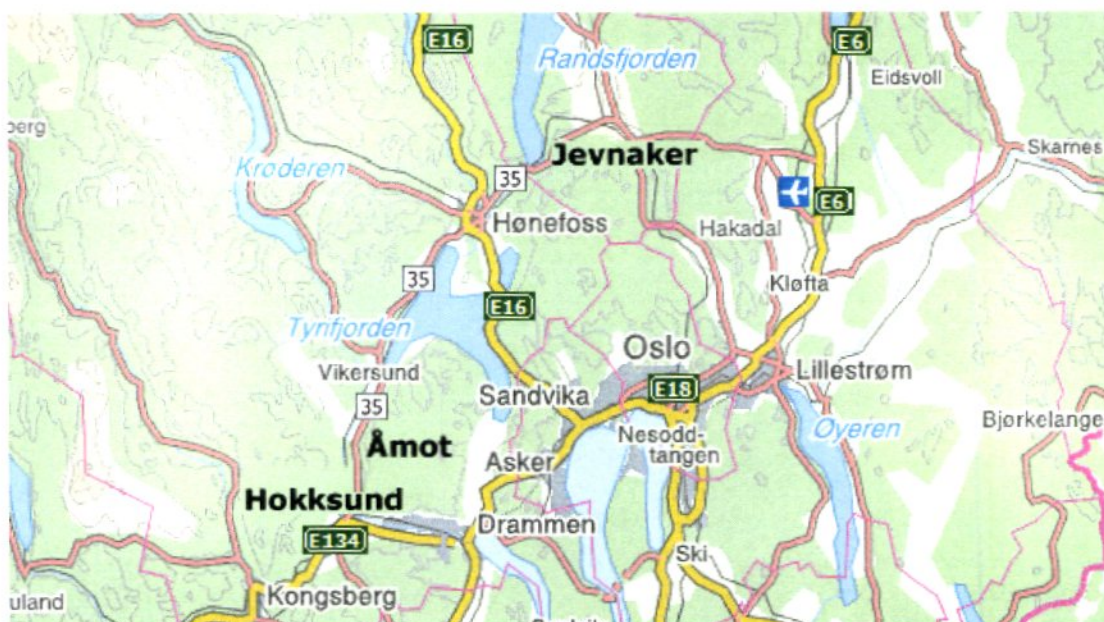


E16 Valdres

- Fønhus – Bagn er inne i første periode.
- Bagn – Bjørge kommer i 2018, og samlet sett synes utbyggingen på strekningen Fønhus – Bjørge å være i godt gjenge.
- Med forskuttering/ låneopptak via bompengeselskapet bør det god forutsigbarhet i prosjektet



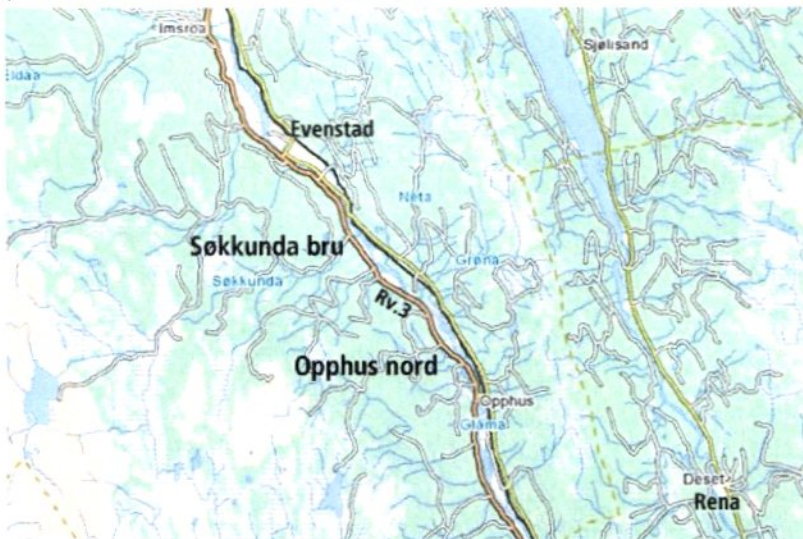
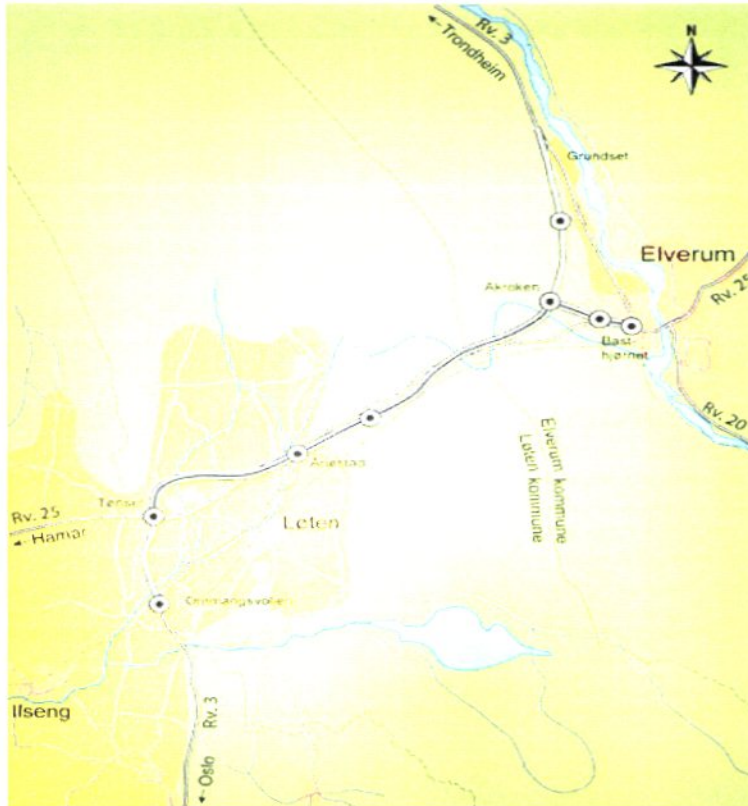
R35 Olimb – Jevnaker – Eggemoen 2018



Rv3 Omangsvollen – Grundset/Basthjørnet 2023 ?

I den videre behandlingen av NTP må det også omtales behovet for en snarlig utbygging av Rv25 Hamar – Brenderirol/Løten.

Tilsvarende bør en fremtidig parsell på Rv35 (fremtidig E16) fra Eggemoen til Nymoen utredes.



Forslag til NTP2014-23 – en regional utfordring

Slik NTP-forslaget foreligger fremstår det som uakseptabelt at flere av de store prosjektene er blitt "satt i venteposisjon". Planforslaget avviker fra politiske uttalelser over tid, med utsagn om nødvendigheten og betydningene av en kontinuerlig utbygging.

For prosjekter der det er planlagt og besluttet 4-feltsutbygging, stopper prosjektene opp - eller reverseres til planlegging av en 2/3-feltsutbygging. Dette gjelder ikke minst utsettelsen i tid for E6 Kolomoen – Hamar – Moelv, der det nå i tillegg endres til utbygging kun til Brumunddal. På strekningen videre, og på strekningen Biri - Lillehammer (Vingrom) planlegges det nå for en 4-felts utbygging, mens NTP-forslaget henviser til 2 og 3 felts løsninger. Midlertidige trafikksikkerhetstiltak planlegges å vare ut NTP-perioden?

I tillegg er strekningen på Rv4 Raufoss (Hunndalen) – Mjøsbrua ikke omtalt og inngår i så måte heller ikke i planene frem til 2023. Fullføring av Rv2 Slomarka – Nybakk er også ilagt en pause/utsettelse i gjennomføringen, som medfører 4 års utsettelse og gjennomføring.

Kostnadene ved de utsettelser NTP-forslaget legger opp til at det bør utredes med tanke på kostnadsveksten som kommer for de utsatte prosjektene. Herunder prisstigning, merkostnader ved oppdeling og behov for massedeponering, ekstra riggekostnader, og kostnadene ved at prosjektorganisasjoner må bygges ned og opp.

I bompengefinansieringen av prosjektene vil statens "bevilgninger" i NTP2014-23 ligge fast, og slik at de merkostnadene som kommer til i sin helhet vil bli belastet trafikantene.

Kostnadene ved utbyggingen vil øke.

Det må derfor legges til rette for oppstarts bevilgninger som åpner for forsert utbygging og forskuttering av en kontinuerlig utbygging.

Rv2 4-felts veg Kløfta – Kongsvinger

For strekningen Slomarka – Herbergåsen er det annonsert tidligst oppstart i 2018, og deretter en gjennomføring av Herbergåsen - Nybakk. Det innebærer at Rv2 først kan være ferdig bygget innen 2023.

Målet må fortsatt være at vegen står ferdig innen 2019.

Det vil derfor være viktig at prosjektet sikres midler og at finansieringen om nødvendig kan sikres gjennom låneopptak/forskuttering via bompengeselskapet.

Prosjektet må i sin helhet føres opp i perioden 2014-19 og med tydelige signaler, nødvendige oppstarts midler.

Rv4 over Hadeland - Vestoppland / Gjøvik

Strekningen Gran - Jaren og Lygna sør er som ventet på plass i NTP (forutsatt stortingsbehandling våren 2011).

Derimot er strekningen Roa – Gran ikke nevnt.

Det er viktig at trasévalget gjennom Lunner nå kan avklares, og slik at strekningen over Hadeland i sin helhet kan omtales i NTP for de kommende 10 årene med henvisning til en finansieringsplan.

Uten avklaring her kan planarbeidene bli "foreldet" innen prosjektet kommer til realisering. Dette kan innebære at prosjektet må stoppes.

Rv4 Mjøsbrua – Hamar / Lillehammer / Gjøvik må sees i sammenheng

En utbygging til 4-felts veg i "trianglet" vil være av stor betydning for den regionale utviklingen i "Mjøsbyen". En fremtidig samordning av eksempelvis felles storsykehus i regionen vil være helt avhengig av effektive vegforbindelser.

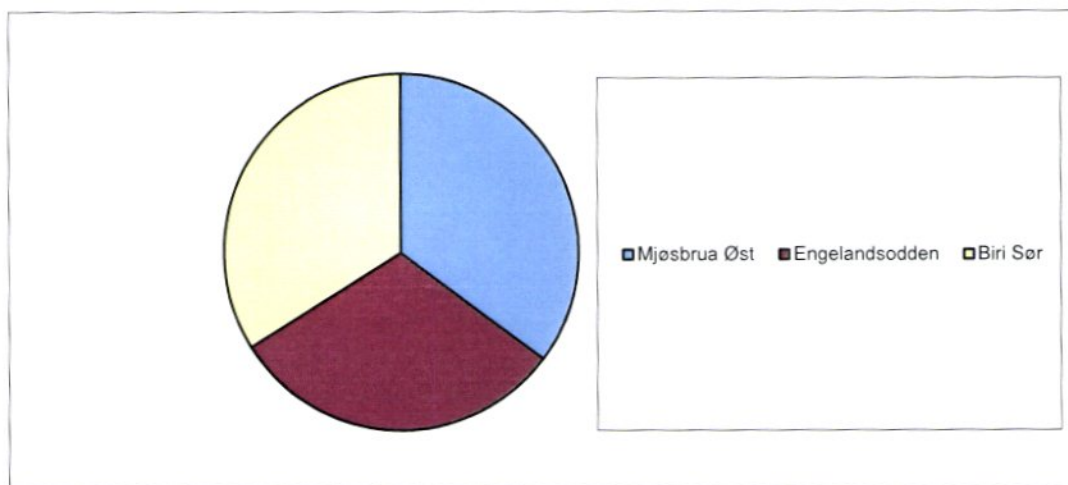
Perspektivene i dette synliggjøres med dagens trafikkbilde og utviklingen de seneste årene.

Trafikken på Rv4 øker mest og det nærmer seg tilnærmet samme ÅDT på de tre "armene" fra rundkjøringen på Biri. I helgene og i ferietiden er trafikken vesentlig høyere. I 10-årsperioden

2002 til 2011 har trafikken økt 24 % på Rv4 nord for Gjøvik. Trafikkveksten på E6 øst for Mjøsbua har i samme perioden vært 14 %, mens økningen på E6 Biri sør har vært 11 %.

	E6 Mjøsbua Øst	Rv4 Engelandsodden	E6 Biri Sør
2002	10865	8745	10656
2003	11236	9031	10898
2004	11401	9232	10909
2005	11990	9416	11429
2006	12302	9677	11615
2007	12662	10094	11946
2008	12362	10387	11930
2009	12419	10465	11915
2010	12445	10701	12006
2011	12342	10802	11876

	E6 Mjøsbua Øst	Rv4 Engelandsodden	E6 Biri Sør
2011	12342	10802	11876



I normene for 4-feltsutbygging benyttes ÅDT 12000, – og det skal i planlegging og utbygging dimensjoneres for 20 år frem i tid.

ÅDT – Årsdøgntrafikk på tellepunktene (kilde Statens Vegvesen region øst)

E6

Utbyggingen av E6 er Hedmark og Opplands store fellesprosjektet. E6-utbyggingen er også av stor og vital betydning som transportkorridor mellom landsdelene.

På denne bakgrunn er utbyggingen av E6 på hele strekningen Gardermoen – Otta ett av de elleve vegprosjektene NHO anbefaler prioritert. I "Samferdselsløftet II" er samfunnsøkonomisk nytte av E6-utbyggingen bredt omtalt med samtidig beregninger av prosjektgjennomføring og alternativ finansiering.

En kontinuerlig og videre utbygging fra Kolomoen og nordover i 2014 er derfor helt sentral for at den videre utbygging nordover ikke blir ytterligere forsinket. Følgene av en forsinkelse vil være at utbyggingen videre til Moelv og Lillehammer først vil ha oppstart etter 2020. Ut fra muligheten for å kunne være ferdig til Moelv i 2016, vil forsinkelsen på en av landets mest ulykkesbelastede strekninger være på over 6 år. Prinsippet, og betydningen av en sammenhengende utbygging brytes. I mellomtiden vil kostnadene øke og faren for at

midlertidige løsninger blir permanente med de store unødvendige og økte kostnader dette medfører. Fremtidige bompengesatser vil øke, strekningen vil fortsatt være ulykkesbelastet, regionale effekter vil utbli, og pluss-effekter ved for eksempel en OL-søknad i 2022 vil gå tapt.

Slik NTP-forslaget foreligger er det innenfor planrammene ikke foreslått investeringsmidler for kontinuerlig utbygging av 4-felts E6 nordover fra Kolomoen. Dette til tross for at Stortinget for inneværende NTP har foreslått oppstarts bevilgning på mer enn 300 mill. til E6 Kolomoen – Lillehammer. Videre utbygging er imidlertid prioritert etter 2018. Det må ut fra dette stilles krav om en mindre statlig oppstarts bevilgning i den første periode (2014-17) som kan sikre en videre utbygging uten stopp. Uavhengig av NTP må også utbyggingen gjennom Åkersvika avklares.

Trafikkøkningen på E6 og landets hovedveg gjennom regionen viser at en utbygging er helt nødvendig. Det må derfor legges til rette for at bompengeselskapene gis anledning til å forskuttere en kontinuerlig utbygging.

E16 Valdres

Fønhus – Bagn er inne i første periode. Bagn - Bjørge kommer i 2018, og samlet sett synes utbyggingen på strekningen Fønhus – Bjørge å være i godt gjenge. Med forskuttering/låncopptak via bompengeselskapet bør det god forutsigbarhet i prosjektet. I forhold til de videre strekningene gjennom Valdres synes det ellers å være samsvar i NTP og det planarbeidet som pågår.

NHO Innlandet fremhever det positive i utbyggingen av E16 over Filefjell. "Prosjektfinansieringen" viser at fremdriften sikres på en god måte.

RV3 (Rv25)

Utbyggingen på hele strekningen Hamar og Elverum tar for lang tid. Omangsvollen – Grundset er først planlagt å starte etter 2018. Det er positivt at den statlige bevilgningen nå ser ut til å øke slik at bompengandelen reduseres fra 93 prosent til ca. 70 prosent av kostnadene. Men dette forutsetter at vegprosjektet kommer raskt i gang.

Utsatt gjennomføring vil ut fra erfaring gi merbelastning og økt bompengandelen. På Rv3 gjennom Østerdalen må utbedringstiltakene videreføres, og spesielt forholdene i Lonåsen. NHO Innlandet forventer at det her gjøres fremstøt som kan sikre midler til fortsatt vedlikehold, breddeutvidelse og punktutbedringer.

NHO Innlandet vil uttrykke bekymring over at Rv25, strekningen Hamar –Løten / Brenderøya, ikke er nevnt i neste 10 års NTP.

RV35

Olimb – Eggemoen – Hønefoss er inne i NTP fra 2018. Her har en lenge slitt med lokal avklaring av trasévalget. Dette synes nå å være løst og det er bra at utbyggingen kan komme i gang.

I det fremtidige E16-perspektivet er det viktig at ny veg på strekningen Eggemoen til Nymoen utredes for snarlig utbygging.

Vedlikehold og bevilgninger over programområdene

Slik NTP-forslaget foreligger ønsker etatene å prioritere penger til vedlikehold. Det har over lang tid vært nødvendig å sette av midler for å redusere forfallet på vegene.

I denne sammenheng forventes det at Hedmark og Oppland vil bli tildelt sin rettmessige andel av bevilgningene. Det vil ta tid å hente inn igjen etterslepet, men det er avgjørende at dette arbeidet kommer i gang med større ressurser enn dagens situasjon..

Jernbane prioriteringer

Gjeldende NTP er basert på i første omgang å bygge ut jernbanelinjet rundt de største byene og InterCity(IC)-triangelet på Østlandet. Det er i disse områdene persontransporten har størst trafikkgrunnlag og har et fortrinn i forhold til andre transportmidler. Samtidig er togtrafikken på fjernstrekningene avhengig av samme infrastruktur. For Innlandets del gjelder dette i transportkorridoren Oslo – Trondheim. På denne strekningen er det i tillegg behov for å bygge ut kapasiteten for økt godstransport.

Det er avdekket meget store driftsmessige problemer og store behov for vedlikehold og utbygging, dersom jernbanen skal fylle sin rolle i transport av personer og gods. Kapasitetsproblemer ligger først og fremst i Oslo-tunnelen og på Oslo S (Oslo-navet). Ut over IC-togene og lokaltrafikken, må alle fjerntogene og godstogene til Sørlandet og Stavanger gjennom tunnelen. At Regjeringen har utsatt "Ruteplan 2012" (hyppigere avganger og flere tog) er et bekymringsfullt signal om fortsatt problemer og forsinkelser.

NHO Innlandet mener den mest aktuelle løsning vil være å gå for det scenariet som fokuserer på en utbygging av eksisterende baner. Behovene for investeringer er i denne sammenheng fortsatt så store at det må klare prioriteringer til om banene i tur og orden kan bygges ut. Den største utfordringen ligger derfor i å bygge ut banestrekningene til en standard som legger til rette for effektiv fremføring og økt hastighet.

NHO Innlandet ser togets absolutte nytte og betydning i befolkningsrike områder. For hovedstadsregionen og Østlandsområdet som bo- og arbeidsmarkedsregion, er toget særdeles viktig. I denne sammenheng er det en stor oppgave å løse trafikkproblemer i "Oslo-navet", og samtidig kunne utvikle tilbudet i IC-triangelet.

Fjerntogenes funksjon og nytte er også sentral på de samme banestrekningene, der underveis-trafikken utgjør mye av trafikkgrunnet.

Banene og togtrafikkens betydning for Innlandet.

Hver dag reiser ca. 11 200 personer med tog innenfor Hedmark og Opplands grenser. Tallet baserer seg på stasjonstall som oppsummerer av- og påstigninger. Stasjonstallene summerer således også intertrafikken i regionene og gir et bilde av nytten innad i regionen. Tallene er fra 2008, men de signalene vi har mottatt om trafikkutviklingen i 2009 og 2010 tilsier liten endring i tallmaterialet (iflg. NSBs statistikker).

For å gi et bilde av de ulike banestrekningenes "trafikkarbeid" settes det opp et sammendrag av antall av/og påstigninger pr dag (gjennomsnitt av årstall 2008) på de mest sentrale strekningene:

• Dovrebanen – på strekningen Tangen – Dombås	6723	av og påstigninger
• Raumabananen – på strekningen Dombås – Åndalsnes	35	"
• Rørosbanen – hele strekningen Hamar – Røros	945	"
• Rørosbanen – strekningen Hamar – Elverum - Rena	268	"
• Solørbanen	0	"
• Kongsvingerbanen – strekningen Seterstøa – Kongsvinger	295	"
• Gjøvikbanen – strekningen Gjøvik – Stryken	2362	"
• Gjøvikbanen – strekningen Gjøvik - B.iken	779	"

Tallene på hverdager er grovt regnet 10 % høyere, og i helgen tilsvarende lavere.

På Dovrebanen utgjør trafikken på IC-strekningen Oslo - Lillehammer mer enn 85 % av det totale antall reisende.

På Gjøvikbanen utgjør trafikken fra Hadeland og inn til Oslo nærmere 70 %. På Kongsvingerbanen er trafikken stor i lokaltogområdet (Ruter) fra Årnes (1850 til Oslo).

Tallene viser med all tydelige tyngdepunktene i trafikkavviklingen.

Jernbaneverkets strategier og handlingsprogram

Rammen for jernbaneutbyggingen og jernbanedriften i Norge er gitt gjennom prioriteringene i NTP og de økonomiske rammene i det enkelte statsbudsjett. Mangelen på kompetanse og kapasitet gir også klare begrensinger i utbyggingskapasitet.

Ut fra jernbaneløftet i NTP 2010-19 er det i handlingsprogrammet gitt hva som er mulig å gjennomføre finansielt og kapasitetsmessig. NHO Innlandets realpolitiske vurderinger er at det vil vanskelig være rom for utbyggings- og investeringsprosjekter ut over dette. Vår oppfatning er derfor at harde prioriteringer må til og at prosjekter som gir best uttelling gjennom at flest mulig togreisende får nytte av investeringene bør prioriteres.

I Jernbaneverkets scenario for person- og godstransporten omtales middels og høyt ambisjonsnivå ved en renydding av Dovrebanen for raske og hyppige persontog, mens Kongsvinger-, Solør- og Rørosbanen primært utvikles for å kunne trafikkeres med lange og hyppige godstog. Dette vil kreve store investeringer i elektrifisering, triangelspor på Kongsvinger og Hamar, og lange kryssningsspor for hver 10 til 15 km.

Viktig å bygge ut de eksisterende banene.

NHO Innlandet mener det er meget sentralt å få til en utbygging i en så nær fremtid som mulig. Vedlikeholdsetterslepet og manglende satsing på jernbanen over tid, medfører at situasjonen allerede er akutt på de fleste strekningene i Østlandsområdet. Det vil derfor være riktig å bygge ut eksisterende jernbaner til en hastighetsmessig standard (200/250 km/t) som effektivt kan betjene trafikkgrunnlaget innad i regionen og på fjerntogstrekningene. Fjerntogene og godstogene benytter i hovedsak de samme jernbanene, og er således en del av kapasitetsproblemet. Selv om det er behov for oppgradering av vognmateriell og togtilbudets standard, er det fortsatt slik at jernbanen som kjøreveg er flaskehalsen i en tidsmessig trafikkavvikling.

Dovrebanen

Dovrebanen er viktig for Innlandet, og viktig for fjerntog og godstransporten mellom Nord-Vestlandet, Trøndelag, Nord-Norge og Oslo.

Kapasiteten på banestrekningen er i dag sprengt på strekningen Eidsvoll – Lillehammer. (og spesielt på strekningen Hamar – Lillehammer).

Deler av denne strekningen omtales å være verdens mest trafikkerte ensporede jernbanestrekning. Syd for Hamar passerer mer enn 75 tog i døgnet, og nordover mot Lillehammer er utnyttelsen om lag den samme. Fremføringskapasiteten er som utgangspunkt hemmet av mangelfulle krysningsmuligheter. De eksisterende krysningssporene, med noen få unntak, holder 450m lengde. Med opptil 75 tog, hvorav 25-30 godstog på linjen i døgnet, utgjør dette et reelt kapasitetsproblem. Hva angår godstrafikken vil kapasiteten på gods kunne økes med 30 % dersom krysningssporene bygges ut til 700m.

I strategiplanen for Jernbaneløst og i CargoNet's satsing er målet en 3-dobling av godstransporten på bane innen 2030. En meget viktig målsetting.

Dobbeltspor til Lillehammer i 2025 eller 2046?

Dette er tidsscenarier for utbyggingstakten for jernbanen definert ut fra politiske utsagn satt opp mot det utbyggingstempo som pr i dag er lagt til grunn. Ut fra en kilometerbetraktning vil det i dag koste rundt 20 mrd. kroner å bygge dobbeltsporet ferdig til Lillehammer (utbyggingen av hele IC-triangelet er anslått til 100 mrd. kroner).

I regjeringens forslag til Nasjonal Transportplan 2010-2019 skal det bygges ca. 2 mil dobbeltspor mellom Minnesund til Steinsrud (inkluderer ikke ny bro over sundet og dobbeltspor sørover forbi Råholt). Eventuell forsering videre til Hamar er et politisk spørsmål. Tre mil dobbeltspor vil gi 10 min reisetidsbesparelse for persontrafikken.

Kapasiteten øker fra dagens 4,2 tog i timen til en teoretisk kapasitet på ca. 6,1 tog i timen (men dette er ikke nok til å kunne doble frekvensen for intercity-togene). Bedret kapasitet vil gi færre forsinkelser. For godstrafikken eliminerer utbyggingen dagens tre korte kryssingsspor, og bidrar isolert sett til en noe bedre trafikkavvikling.

Minnesund-Kleverud ca. 17 km

Byggestart: 2012. Ferdigstilt: 2014-2015. Kostnader: ca. 3 milliarder kr.

Kleverud-Steinsrud ca. 13 km

Tunnel gjennom Espa, høy bro over Tangenbukta og ny holdeplass for Tangen, Innkorting ca. 2 km. Dimensjonering for 250 km/t eller mer skal her vurderes.

Byggestart tidligst mulig 2014 og byggetid anslås til 3-4 år. Kostnad ca. 3 milliarder. Dvs. kanskje ferdig 2020.

Steinsrud - Sørli

Ca. 3 km lang strekning. Her skal ny bane gå i dagsone hovedsakelig langs dagens trasé, men kurver rettes ut. Men fra og med denne strekningen skal videre utbygging konseptvalg utredes og etter det gjennom de ordinære planprosesser (vil ta år).

Oppsummert bygges det i beste fall dobbeltspor for 6,9 mrd. innen 2019, men det er fortsatt langt frem til både Hamar og Lillehammer. Det må derfor en ekstraordinær kraftsatsing til om Dovrebanen skal bygges ut, og om IC-strekningen kan bygges ut med dobbeltspor til Lillehammer innen 2025. I tillegg vil det være behov for krysnings-/forbikjøringsspor for godstogene om kapasiteten skal kunne utnyttes og kjøretiden skal kunne reduseres.

Konklusjon – innstilling til vedtak

For å sikre en full IC satsing som Østlandssamarbeidet har stått for er det sentralt at vi i regionen står samlet om prioriteringene. Det er viktig at det etableres allianser med regionene nordvest og nord for å styrke Innlandet i kampen om investeringsmidlene til jernbane i de nærmeste årene.

NHO Innlandet vil derfor anbefale;

Satsing på Jernbanen i Innlandet og i transportkorridor 6 Oslo - Trondheim bør i sin helhet rettes mot en utbygging av de eksisterende banestrekninger. Store investeringer i egne høyhastighetsbaner vil kunne ta bort fokus på hovedutfordringene for Innlandet.

Investeringene i Jernbanelinjen må i tiden frem mot 2030 økes vesentlig, og utbyggingen må først og fremst skje på de banestrekninger der trafikkgrunnlaget er størst og der toget mest effektivt og samfunnsøkonomisk kan bidra som transportmiddel.

Dovrebanen må prioriteres slik at utbygging til dobbeltspor på strekningen Gardermoen – Hamar – Lillehammer kan skje innen 2025 (og ikke i tidsperspektivet 2050), med en samtidig utbygging av parallelle krysnings- og forbi kjøringsspor med minimumslengde 700m. Dette er viktig for at kapasiteten på godstransporten kan utvikles i henhold til målet å tredoble godstransporten på strekningen Oslo – (Åndalsnes) – Trondheim. Det må på hele strekningen bygges ut for hastigheter på 200km/t – med et effektivt togtilbud som ivaretar både gjennomfarts- og underveis trafikken.

Innlandet bør stå samlet om denne prioriteringen, og sammen med regionene nordvest i Trøndelag og nordover, utvikle allianser som kan sikre Dovrebanens prioritering i jernbaneutbyggingen.

Rørosbanen (og Solørbanen) utbedres primært for godstransport når behovet og økt godsmengde måtte gjøre det aktuelt, og det lønnsomt kan legges til rette for direkte gjennomgående godstransport til fra utlandet (Sverige) som ikke behøver innom Alnabru. Transportbehovet og en slik utvikling synes å ligge langt frem i tid, og store investeringer i lange krysningsspor, triangelspor ved Kongsvinger og elektrifisering vil ikke være realistisk på kort sikt. Røros- / Solørbanen må imidlertid settes i stand til å ivareta tømmertransporten, - med nødvendig terminalutbygging på Koppang, Vestmo og Nordsenga.

Persontrafikken på Rørosbanen ivaretar underveis trafikk Hamar – Elverum – Rena og internt i fjellregionen, og er et "grønt tilbud" for transittreisene Oslo – Østerdalen – Trondheim. For utviklingen av kollektivtilbudet mellom Hamar og Elverum anses et busstilbud med hyppige frekvenser til sentrale punkter og sentrum som en langt mer hensiktsmessig transportløsning enn timesfrekvenser på tog. Det legges til grunn for dette at Rv25/Rv3 snarlig og uansett må bygges ut.

Fra Kongsvinger og på strekningen inn mot Gardermoen og Oslo er busstilbudet godt utviklet. Med 4-felts Rv2 ferdig bygget vil dette være et enda bedre tilbud. Store investeringer i

Kongsvingerbanen på strekningen Årnes - Kongsvinger ansees lite hensiktsmessige i forhold til den kjøretid, fremføringsbegrensningene og det trafikkgrunlaget banen representerer. Kongsvingerbanen må imidlertid legges til rette for økt godstransport via Sverige og som togforbindelse til Karlstad og Stockholm, der en fremtidig løsning bør utredes på basis av utviklingen i Gardermoregionen.

Gjøvikbanen bør utvikles (på lik linje som hovedbanen til Jessheim og Eidsvoll) som lokaltogtilbudet mot Oslo. Investeringsbehovet på strekningen Jaren – Gjøvik må sees i sammenheng med behovet for en utvidelse av hovedstaden som bo- og arbeidsregion nordover.