

**Til**

Samferdselsdepartementet

Kopi: Jernbaneverket

**Dato**

26. juni 2012

**Høringsuttalelse Nasjonal Transportplan og Jernbaneverkets konseptvalgutredning for en intercityutbygging langs Dovrebanen**

Vi viser til Jernbaneverkets utredning mht. utbygging av Intercity, samt planforslaget til den nasjonale transportplanen Stortinget skal vedta våren 2013. Disse dokumentene har høringsfrist 29. juni i år. Gudbrandsdal Energi, Eidefoss AS, Sparebank 1 Gudbrandsdal og Tine vil med dette gi innspill vedrørende viktigheten av utbygging av jernbanen slik Jernbaneverket har utredet muligheten for. Det påpekes at våre bedrifter ligger nord for strekningen som inngår i utredningen, og at vi derfor ikke uttaler oss om trasèvalg og lokale forhold langs utbyggingsstrekningen, men om hvilke effekt en utbygging har for vår region.

Som næringsaktører i Gudbrandsdalen er vi avhengig av en sunn utvikling og vekst i vår region. Dette krever at regionen videreutvikles som et godt område å bo, men ikke minst at vi har et levedyktig næringsliv. Det siste krever at vår region har konkurransedyktige rammevilkår for våre bedrifter.

Gudbrandsdalen er lang, og våre bedrifter har lang avstand til hovedstaden og andre hovedmarkeder for sine produkter og tjenester. Vi er en region uten et regionalt flyplasstilbud, og naturlig nok uten tilgang til sjøbasert transport. For oss er vei og jernbane alternativene.

Vi vil derfor først påpeke viktigheten av de utbedringer som skjer på E6 i Gudbrandsdalen. Dette øker kapasiteten på veien, reduserer reisetiden noe, men ikke minst reduserer det antall ulykker som på tragisk vis har preget vår region i lang tid.

Så til jernbanen.

Dovrebanen er en livsnerve i Gudbrandsdalen. Den binder oss sammen mot hovedstaden, Mjøsregionen, Trøndelag og Nordvestlandet. Dovrebanen gjør at turister kommer inn i området, at arbeidspendlere kan reise trygt fram og tilbake fra jobb og at våre bedrifter når sitt marked. For enkelt næringer, slik som skognæringen, er transport på Dovrebanen essensiell for i det hele tatt å kunne drive en økonomisk levedyktig verdikjede.

Dovrebanen har da også hatt en betydelig trafikkøkning de siste år.

Dessverre er Dovrebanen samtidig preget av feil, forsinkelser og lang reisetid. Dette begrenser det store potensialet jernbanen har og er til byrde for en region som er avhengig av et velfungerende transportsystem.

Vårt ultimate ønske er således en ny eller oppgradert jernbane også gjennom Gudbrandsdalen, som reduserer reisetiden både nordover og sørover, øker kapasitet, hyppighet og punktlighet.

Samtidig ser vi at de ultimate ønsker må sees i sammenheng med hva som er realistisk innenfor tidshorizonten for transportplanen som skal behandles av Stortinget i 2013. I et slikt perspektiv opplever vi det kritisk å synliggjøre at også Gudbrandsdalen nord for Lillehammer er svært opptatt av en utbedring av jernbanen fram til Lillehammer. Vi begrunner vårt syn videre i dette dokumentet, før vi til slutt gir vår henstilling i forhold til nasjonal transportplan for 2014 til 2024.

### **En time spart til Lillehammer er en time spart til Otta**

En utbygging av to spors jernbane til Lillehammer reduserer *ikke* transportavstandene i Gudbrandsdalen. Skal vi til Oslo, er effekten noe helt annet. En reduksjon av reisetiden fra over to til i overkant av en time fra Lillehammer, har samme effekt på reisetiden fra Ringebu, Vinstra, Otta Dombås. Hele Gudbrandsdalen dras altså nærmere hovedstadsregionen. At reisetidsforbedringene er så store mellom Lillehammer og Hamar, betyr også at vår nærhet til Hamar, Hedmark og Vest-Oppland økes betydelig.

Reisetiden til Oslo, samt regionene rundt og sør for Oslo, er kritisk fordi dette er hovedmarkedet for reiseliv, tjenestebaserte næringer, store deler av vår industri og skognæringen. Markedet i hovedstadsregionen er også avgjørende for våre sterke miljøer innen bygg- og anleggssektoren, som er essensiell for regionens økonomi. Oslo huser dessuten de fleste myndighetsorgan, som både næringsliv, våre lokale kommuner og politikere, samt andre aktører er avhengig av god dialog med. Noen av aktørene i Gudbrandsdalen, slik som for eksempel Tines meierier i regionen, har et morselskap med hovedkontor i Oslo. Konkurransedyktigheten i markedet og innad i et større konsern avhenger av reisetidsmessig nærhet.

Den tidsmessige avstanden til Osloregionen er - om vi liker det eller ikke - essensiell for vår regions utvikling. At hovedflyplassen ligger der den ligger, og at Osloregionen også er porten mot vårt europeiske marked, forsterker dette.

Gitt at nordre del av Gudbrandsdalen er av de regioner i Norge som har lengst reisetid til hovedstaden, vil en endring av reisetid påvirke hele utviklingen i området. Det vil øke sannsynligheten for at folk kan bosette seg her, og at bedrifter kan overleve.

### **En bedre jernbane bidrar til generell vekst**

Vår påstand er at en utbygging av en velfungerende og effektiv jernbane til Lillehammer vil skape befolkningsmessig og økonomisk vekst også nord for Mjøsbyene. Vi kan ikke se at dette er diskutert i

Jernbanelinjen utredninger, men bør tas inn i vurderingen når en utbygging skal til politisk behandling.

Veksten vil nok være ulik avhengig av nærheten til jernbanetilbudet, dvs. at det vil bidra til større vekst nær regionsentrene der jernbanen stopper enn lengre unna. Dette vil øke trafikkgrunnlaget for Dovrebanen, da nærhet til jernbanestasjonen har stor betydning for i hvilke grad folk velger tog framfor bil.

### **Jernbanen vil styrke reiselivet**

Reiselivet er en av Gudbrandsdalens viktigste næringer. Gudbrandsdalen er en region som i internasjonal målestokk har unike opplevelsesmuligheter, der natur og kultur er de viktigste ingrediensene. Som aktører innen energi, bank og næringsmiddelindustrien ser vi at denne næringen indirekte og direkte gir grunnlag for vår virksomhet. Et godt eksempel er hvordan hytteutbyggingen, helgereisende og besøkende til Gudbrandsdalens kulturbegivenheter bidrar til etterspørsel etter strøm, varer i lokale butikker og tjenester fra håndverkere og andre. Også Gudbrandsdalens kulturtilbud er avhengig av markedet som ligger utenfor regionen.

Regionens øvrige næringsliv er kort og godt svært avhengig av reiselivets konkurransedyktighet.

Samtidig har det lokale reiselivet utfordringer med å være konkurransedyktig, og økonomien er ikke god for alle aktører. En utfordring næringen selv påpeker er at tiden de reisende bruker inn og ut av regionen begrenser markedet. Kjøpesterke mennesker, som vår regions reiselivsaktører er avhengig av, vurderer reisetid både ved valg av feriereisemål, sted å kjøpe hytte og når kulturarrangement skal besøkes.

Skal Gudbrandsdalen ha konkurransedyktige vilkår som reiselivsdestinasjon, trengs en raskere transportinfrastruktur. Utbygging av en raskere og bedre jernbane til Lillehammer, vil ha stor betydning for reiselivet i Gudbrandsdalen.

En utbygging vil også endre konkurranseforholdet mellom bil og jernbane, noe som betyr at reiselivet i Gudbrandsdalen i større grad kan bygge sin aktivitet på at tilreisende benytter tog. Dette vil danne økt trafikkgrunnlag for et velfungerende togtilbud.

### **Skognæringen trenger jernbanen**

Innlandet har store skogareal. Også Gudbrandsdalen har betydelige skogressurser og tre/skogsbasert aktivitet. Deler av skogen foredles og benyttes lokalt, mens deler av verdikjeden er avhengig av effektiv transport ut av regionen. Det er også slik at uttak av virke for lokal foredling på sagbrukene krever at øvrig massevirke, for eksempel flis for energi- eller papirproduksjon, finner sitt marked. Skjer ikke dette, stopper hele verdikjeden.

Effektiv transport av tømmer, flis og annet trevirke ut av regionen er altså kritisk for skognæringens aktivitet, og for den lokale treindustrien. Jernbanens store problemer med hensyn til godstransport er en betydelig risiko for en næring som også er kritisk for å nå nasjonale klimamål.

En utbygging av jernbanen slik Jernbaneverket har utredet fram til Lillehammer vil bidra til å styrke jernbanens mulighet for å frakte skognæringens produkter til markedet. Det påpekes samtidig at en eventuell nedleggelse av dagens jernbanespor har implikasjoner for skognæringen. Om dette betyr at Jernbaneverket bør vurdere å ta med alternativ 4D i det videre planarbeidet, eller om skognæringens behov kan ivaretas innenfor en variant av det foreslåtte alternativ 4B er ikke vi i stand til å vurdere.

### **Jernbanen har et stort potensial blant pendlere**

Gudbrandsdalen har tradisjon for pendlere som drar ut av regionen i arbeid. Historisk har dette bidratt til nødvendige ressurser innenfor særlig bygg- og anleggsnæringen, men i dag eksporteres kapasitet og kompetanse både til oljesektoren og ulike tjenestebaserte yrker.

Pendlingen gir arbeidskraft i pressområdene, samtidig som folk kan bo der de ønsker. Pendling reduserer arbeidsledighet, øker verdiskapningen og gir lokale kommuner kjærkomne skatteinntekter.

Historisk har arbeidspendling foregått med bil. Forståelsen av toget som alternativ, men også tilbudet med pendlertog på morgen og kveld, har nå løftet flere og flere pendlere over til jernbanen.

En jernbane som reduserer reisetiden og blir betydelig mer konkurransedyktig i forhold til bil - og som ikke minst blir mer stabil enn i dag - vil ha et stort trafikspotensial blant pendlerne.

Det påpekes at en time spart reisetid også øker muligheten til å kombinere pendling deler av uka med å arbeide i Gudbrandsdalen deler av uka. Dette gir også spennende muligheter for bedrifter som har avdelingskontorer i vår region og hovedkontor i Oslo – eller omvendt, gjennom at kompetanse er tilgjengelig for flere regioner, samtidig som medarbeiderne får utfordringer på regionalt og sentralt.

### **IKT og andre kompetansebaserte tjenesteytende næringer**

Utviklingen innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi har gitt nye muligheter for lokalisering av kompetansebaserte tjenesteytende næringer utenfor Osloregionen. Vi ser at det er mulig å drive eksempelvis IKT-relaterte bedrifter, regnskaps- og rådgivningsvirksomhet med utgangspunkt i Gudbrandsdalen. Da med en betydelig kundebase utenfor regionen.

For slike bedrifter huser Osloregionen ofte de viktigste kundene. Selv om mange tjenester kan leveres fra Gudbrandsdalen, er rask og effektiv transport mellom vår region og hovedstaden derfor en nøkkel for å kunne etablere seg. Og overleve.

Denne typen næringsliv bidrar til å skape et bredere grunnlag for regionens utvikling, og en ny gruppe mennesker mulighet til å bo der de kommer fra eller ønsker.

En utbygging av en jernbane som gir raskere tilgang til markedet og øker muligheten til dagsturer og kortere reiser til hovedstadsregionen, vil danne grunnlag for at Gudbrandsdalen kan bygge videre på den utviklingen som nå er i gang.

### **Gods kan ikke gå kun på vei**

Vi har merket oss godstransportens store problemer på dagens jernbane. Gods på bane taper nå for transport på vei, der infrastrukturproblemene er en betydelig årsak. Konsekvensen kan bli at all gods i framtiden flyttes over på vei.

Så vidt vi skjønner vil det *ikke* å bygge ut jernbanen kunne øke antall lastebiler gjennom distriktet med fra 350 til opp mot 700-800 biler i døgnet over noen år. Dette er en dobling eller mer i forhold til i dag. Vi er redd dette vil kunne gi svært uheldige konsekvenser for trafikkavvikling og ulykker, der særlig en ny periode med tap av flere menneskeliv hvert eneste år på E6 gjennom Gudbrandsdalen må unngås. Å transportere gods som burde gå på jernbanen langs veiene gir i tillegg en unødvendig og uheldig miljø- og klimaeffekt.

En utbygging av jernbanen må gjøres på en slik måte at antall lastebiler gjennom Gudbrandsdalen reduseres. Dette krever en jernbane som gjør godstransport på bane til det beste alternativet for de som skal frakte sine varer fra nord til sør - og fra sør til nord.

### **Kortere reisetid vil øke tilgangen til kompetansearbeidskraft**

Gudbrandsdalen trenger tilgang til kompetansearbeidskraft på mange områder, både i privat og offentlig sektor. Våre egne bedrifter opplever denne utfordringen daglig. Særlig er tilgangen til mennesker som kan fylle opp stillinger med krav til høyere utdanning eller spesialkompetanse krevende.

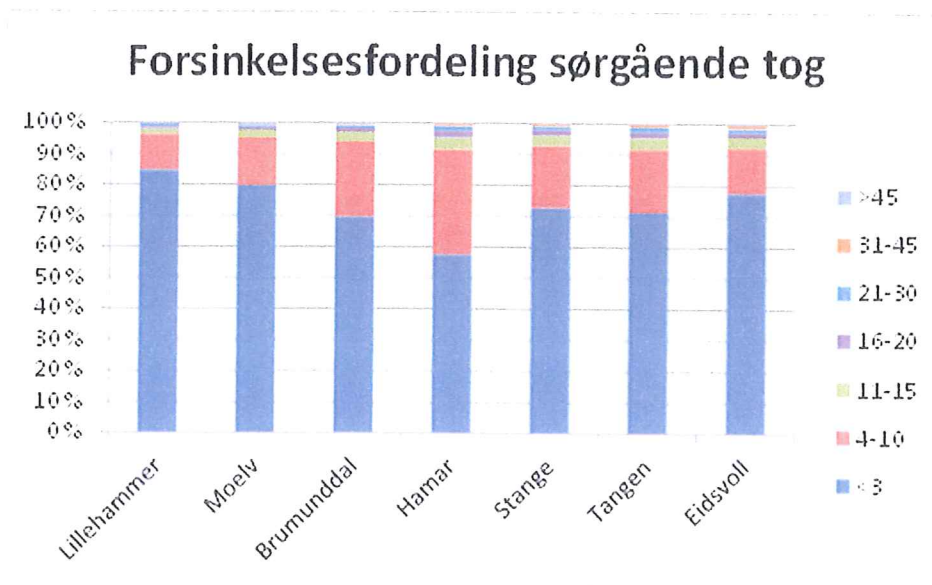
Denne typen mennesker stiller gjerne både krav til regionens kvaliteter som bosted, muligheten til å utvikle seg i en spennende jobb, og at avstanden til mer sentrale strøk ikke er for lang. Vår påstand er at regionen har unike kvaliteter som bosted, og at vi har spennende utfordringer til riktige personer. En stor utfordring er at vi oppleves noe langt fra det mest sentrale Østlandet.

Nedkorting av avstanden mot andre regioner øker attraktiviteten som bosted, og dermed også sannsynlighet for å tiltrekke seg riktig kompetanse.

Det påpekes at reisetid også har betydning også for *utveksling* av kompetanse mellom hovedstadregionen, Mjøsregionen og Gudbrandsdalen. Som del et konsern, eller gjennom samspill med andre miljøer og organisasjoner, er våre bedrifter avhengighet av både å besøke andre regioner, og ikke minst få besøk at ressurser fra de samme regionene. En nedkorting av reisetiden er kritisk for utvikling av de relasjoner som er nødvendig for våre bedrifter i Gudbrandsdalen og de miljøer vi samarbeider med lengre sør.

## Jernbanen mellom Hamar og Lillehammer er Dovrebanens flaskehals

Den som reiser jevnlig med Dovrebanen registrerer jernbanestrekningens problemer. Det er likevel forskjell også innad på Dovrebanen mht. forsinkelser og innstillinger. Selv vi som kan ha særlig interesse av å påpeke problemer oppover Gudbrandsdalen, merker oss hvordan strekningen langs Mjøsa er flaskehalsen som gjør at reisen til og fra hovedstadsområdet blir enda lengre enn forutsatt. Våre opplevelser støttes av underlag vår felles arbeidsgruppe som arbeider for en intercityutbygging har mottatt fra Jernbaneverket, se også figuren nedenfor.



Figur 1 Oversikt over andel tog som er forsinket ved ulike stasjoner langs Mjøsa

Som figuren viser blir togene betydelig forsinket mellom Lillehammer og Hamar, med den konsekvensen at godt under 60 % av togene når Hamar i rute. Det er altså denne strekningen som i størst grad bidrar til den opplevelse av ustabilitet og forsinkelser, noe som igjen bidrar til at jernbanens potensial ikke blir utnyttet.

En utbygging av jernbanen forventes - i tillegg til å redusere reisetiden – å redusere forsinkelsene. Dette mener vi er kritisk for reisende til og fra vår region, og kritisk for hvor stor markedsandel av den totale trafikken jernbanen vil ta.

En utbygging av jernbanen til Lillehammer vil altså løse en svært stor andel av de problemer vi i dag ser for Dovrebanen. Dette vil ha stor verdi også for trafikkgrunnet nord for Lillehammer.

## Utviklingen styrker dagens trafikknutepunkt og trafikkgrunnet

Selv om bosettingsgrunnet i Gudbrandsdalen bygger på folks ønske om å bo utenfor de store byene, ser vi at regionssentrene oppover dalen styrkes i forhold til resten av distriktet. Folk vil altså bo i Gudbrandsdalen, men gjerne ikke for langt fra kommune- eller handelssentrum. Dette er en utvikling som styrkes av at kommunene er blitt flinkere til å legge til rette for bolig nær sentrum.

Denne utviklingen bidrar til å øke trafikkgrunnlaget for jernbanen. I dette ligger at gevinsten av en raskere jernbane øker, og at den samfunnsøkonomiske verdien av en utbygging øker.

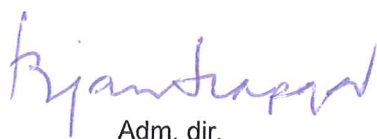
I tillegg mener vi at de tettsteder som nå har jernbanestasjon bør legge enda større vekt på gode parkeringsmuligheter, slik at de som bruker bil fra steder lengre unna jernbanen kan kombinere bil og jernbane på mest mulig effektive måte når de skal ut og reise.

Med det engasjement vi nå ser rundt utvikling av jernbanen tror vi kommunene i Gudbrandsdalen vil bidra til tilrettelegging som øker trafikkgrunnlaget for jernbanen.

## Vår konklusjon

Gudbrandsdalens næringsliv er avhengig av en bedre jernbane. I nasjonal transportplan som vedtas våren 2013 må det derfor finnes plass til utbyggingen av intercity med to spor til Lillehammer innenfor neste NTP-periode, dvs. fram til 2024.

Vennlig hilsen

  
Adm. dir.



  
Adm. dir.





Adm. dir





Meierisjef Frya Meiere

