

**Høringsinnspill fra
Gudbrandsdal Pendlerforening
og
Mjøsen Pendlerforening
vedrørende utbygging av Intercity med to spor til Lillehammer**

Dato

23. juni 2012



Gudbrandsdal Pendlerforeningen og Mjøsen Pendlerforening gir med dette høringsinnspill til forslag ny Nasjonal Transportplan og Jernbaneverkets Konseptvalgutredning for en Intercityutbygging.

Høringsuttalelsen går til Samferdselsdepartementet, med kopi til Jernbaneverket.

Mjøsen Pendlerforening

Jan Riddervoll (Leder)

Gudbrandsdal Pendlerforening

Jo Stormyrbakken (Leder)

Innledning og felles betraktninger

Som det vil framkomme i dette notatet, er pendlerforeningenes hovedansvar med dette høringsinnspillet å synliggjøre viktigheten av den utbyggingen Jernbaneverket har utredet, samtidig som vi har noen konkrete innspill mht. flaskehals og prioriteringer vi er opptatt av å få synliggjort. Vi har delt notatet i fire hovedbolker, samt en konklusjon:

1. Innledning og felles betraktninger (dette kapitlet)
2. Diskusjon av ukependlernes syn og behov
3. Diskusjon av dagpendlernes syn og behov
4. Intercityutbyggingens viktighet for vekst, trafiksikkerhet og miljø
5. Konklusjon og henstilling om beslutning

Gudbrandsdal Pendlerforening og Mjøsen Pendlerforening ivaretar arbeidspendlernes interesser i vår region. Sistnevnte inngår i Pendleralliansen, som også inkluderer Spikkestad pendlerforening, Vestfoldpendlerne, Romerike pendlerforening og Pendlerforeningen i Follo og Østfold. Vårt innspill i dette notatet støtter opp under de innspill Pendleralliansen gir i forhold til jernbanen, men da med fokus på Intercityutbyggingens rolle for pendlerne i Hedmark og Oppland.

Våre foreninger har både ukependlere og dagpendlere som medlemmer.

Ukependlingen fra vår region, som hovedsakelig skjer for fra nord for Moelv, er avgjørende for denne regionens sysselsetting, eksistens og utvikling. Tar vi Nord-Fron kommune som eksempel har i underkant av 300 av totalt 3000 registrerte yrkesaktive arbeidstede i hovedstadsregionen.

Pendlerforeningen har ikke full oversikt over antall ukependlere i regionen, men antar den utgjør mellom 1 500 og 3 000. Gudbrandsdal Pendlerforening arbeider i all hovedsak med ukependlernes interesser.

Dagpendlingen er mest vanlig fra Moelv og sørover. Fra Mjøsregionen dagpendler ca. 2 000 mennesker – hovedsakelig med hovedstadsområdet som arbeidssted. Mjøsen Pendlerforening har en overvekt dagpendlere i sin region.

Arbeidspendlingen sikrer tilgang til kompetanse og ressurser der det trengs, samtidig som det bidrar til at enkeltmennesker og familier kan bo der de ønsker. Det siste bidrar til levende lokalsamfunn og gir økonomisk bidrag både til kommune og annen aktivitet. Arbeidspendlingen avlaste Osloregionen og reduserer presset i boligmarkedet, noe som bidrar til en sunnere og mer bærekraftig vekst i og rundt hovedstaden. Uten pendlerne ville både pressområdene og distriktene tape stort.

Arbeidspendling fordrer effektive transportsystemer. Finnes ikke disse, vil pendling være umulig for mange, og arbeidsledigheten øke noen steder mens mangel på arbeidskraft øker andre steder. Vi som likevel kan og må pendle vil bruke verdifull tid i kø eller på forsinkede tog, og komme slitne fram når vi skal til gjøre en innsats på arbeidsplassen - eller hjemme hos familien.

Uke- og dagpendlerne har en ulik situasjon og ulike behov, som alle er relevante å løfte fram i en høringsuttalelse til Jernbaneverkets utredninger og planforslaget til NTP. Vi diskuterer derfor Intercityutbyggingens viktighet for hhv. uke- og dagpendlere i egne kapitler nedenfor.

Ukependlerne syn og behov

Ukependlernes geografiske hovedområde er - som nevnt - fra Moelven og nordover. Særlig Gudbrandsdalen har et stort antall ukependlere i alle kommuner.

Pendling var i sin tid en nødvendighet for å brødfø familien. Slik er det i dag også. Vi ser likevel at pendlertilværelsen i dag i større grad er konsekvensen av frie valg, der folks ønske om bosted og arbeidsinnhold møtes gjennom pendling. Folk ønsker å bo i distriktet, samtidig som de bidrar til beste for samfunnet gjennom å pendle til arbeidssted et annet sted i landet.

Ukependlerne reiser i stor grad langs Dovrebanen. Tross dette er bilkjøring vanligste pendlermåte. Regionens geografi og historikk som bilregion er en viktig årsak, men kollektivtransportens manglende konkurransedyktighet må ta en betydelig del av ansvaret for utstrakt bruk av bil også der kollektivtransport er et alternativ.

Vi ser de siste årene likevel en betydelig overflytting av pendlere fra bil til tog. Dette skyldes at flere og flere oppdager togets positive sider. Morgentoget og kveldstoget oppover Gudbrandsdalen bidrar sammen med regiontogene mellom Oslo og Trondheim til at det blir lettere for oss nord for Lillehammer å bruke toget. Økt togtilbud fram til Lillehammer bidrar til økte muligheter for alle i regionen.

Utviklingen viser at folk ønsker å kjøre tog, men trafikkpotensialet er mye større enn dagens jernbane greier å utløse.

Tog og bil gir i dag omtrent samme reisetid på reiser fra 2 til 5 timer på Østlandet - forutsatt at toget stopper i nærheten av avreisested og endelig destinasjon. Togets manglende regularitet og punktlighet gjør likevel at bilen oppleves som et tryggere og raskere alternativ for mange, noe som er viktig når helga skal gjøres lengst mulig eller arbeidsstedet skal nås i tide.

Vi som bor lengre nord kunne tenke oss en bedre jernbane nord for Lillehammer. Fakta viser likevel at strekningen langs Mjøsa er Dovrebanens store flaskehals. Utbedringen av denne strekningen er altså svært viktig for pendlere nord for Lillehammer, og det viktigste tiltaket som kan gjøres for oss ukependlere.

En intercityutbygging vil eliminere flaskehalsen langs Mjøsa, og toget vil bli overlegent bil reisetidsmessig. I tillegg vil økt punktlighet og flere avganger til/fra Lillehammer gi en fleksibilitet i tilbudet som løfter også ukependlerne over på tog.

En intercityutbygging vil således ha stor betydning både for den enkelte pendler, pendlerne familier, arbeidsgiverne, trafikkbelastningen på veiene, miljø og klima. En jernbane som kan frakte oss

pendlere effektivt og trygt til og fra arbeidssted – eventuelt til flyplassen som frakter oss til endelig destinasjon – vil rett ut gi tusener av familier og mennesker i innlandet et helt annet liv.

Flere og flere pendlere har i dag for øvrig kompetansen som vårt viktigste innsatsmiddel, og arbeidslivet er blitt mye mer fleksibelt. Det er altså ikke kun det fysiske bidraget på kontoret eller byggeplassen som er viktigst, men hva vi totalt bidrar med av verdiskapning også når vi ikke er fysisk til stede hos arbeidsgiver. Bruk av tog framfor å kjøre bil gir da stor mulighet til å gjøre verdiskapende arbeid underveis på reisen. Når store grupper mennesker løftes fra bilkøen og inn i effektive tog med gode muligheter for å arbeide underveis, utløses en arbeidskraftressurs som er betydelig undervurdert.

Vi pendlere har nok i flere runder opplevd oss uønsket i det politiske Norge og samfunnsøkonomenes beregninger. Våre skattemessige fradrag er over tid redusert og mange opplever vanskeligheter overfor skattemyndighetene, for å nevne noe. Noen av oss opplever at storsamfunnet helst hadde sett at vi hadde flyttet til storbyen, eller forblitt hjemme der vi bor.

Vi kan ikke skjønne at dette er veien å gå. For det første må bosted være noe den enkelte av oss kan velge selv, for det andre bidrar vi til at arbeidskraften er tilgjengelig der det er behov for den. Vi bidrar altså både til levende bygder og høy verdiskapning. At pendling og transport har negative klimakonsekvenser, er vi klar over, noe som gjør oss ekstra opptatt av å kunne bruke miljøvennlige alternativer.

Vi forventer ikke dermed at tog eller motorvei skal gå til enhver pendlers stuedør. Det vi ønsker er at transportinfrastrukturen bygges ut slik at vi kan bruke effektive og gode kollektivtilbud der det er grunnlag for det.

En utbygging av intercity med to spor til Lillehammer, slik at reisetiden kortes betraktelig både for de som bor på eller sør for Lillehammer, men også for oss som bor nord for Lillehammer, er det viktigste grepet samfunnet nå kan gjøre for oss ukependlere.

Vi tror at gjennomføres denne utbyggingen, vil bruken av kollektive løsninger også oppover Gudbrandsdalen øke betydelig. Det kan dannes grunnlag for at flere tog - slik som dagens morgentog og kveldstog - går nordover Gudbrandsdalen, eller for busser som korresponderer med intercity fra Lillehammer. En utbygging av parkeringshus ved Lillehammer stasjon og andre knutepunkt langs intercitystrekket vil også gjøre at de som bruker bilen til togets nærmeste stoppested kan kjøre det aller meste av reisestrekningen kollektivt og miljøvennlig.

Dagpendlernes syn og behov

Dagpendlerne til Osloregionen har sitt geografiske hovedområde fra Brummundal og sørover. Antall dagpendlere øker med nærhet til hovedstadregionen, og antas fra Mjøsområdet til sammen å utgjøre ca. 2 000. Opp mot 1 500 av disse pendler jevnlig med toget. I tillegg kommer arbeidsreisende, som i

utgangspunktet har arbeidssted regionalt, men jevnlig har dagreiser inn til hovedstadsregionen i forbindelse med sitt arbeid.

Dagpendling bidrar, som ukependlingen, til arbeidskraft i pressområdene, samtidig som uønsket press på boligmarkedet unngås. To tredjedeler av pendlingen er likevel drevet av ønsket om spennende og relevante stillinger, og mange pendler til lederstillinger eller andre sentrale stillinger.

Dagpendlingens utbredelse nordover langs Intercityaksen har samme mønster som på øst og vestsiden av Oslofjorden. Maksimal akseptabel pendlervei ligger på noe i overkant av 1 time, og antall dagpendlere faller brått når reisetiden blir lengre. Dette ser vi for sørsiden av Oslo ved at det er betydelig pendling fra byer som Fredrikstad og Larvik, og mindre fra for eksempel Sarpsborg og Sandefjord.

Dagpendlernes behov er noe annerledes enn ukependlernes. Med hyppigere, men kortere reiser, er selve reisetiden enda mer kritisk enn når reisen skjer ukentlig. Reisetid og avgangshyppighet avgjør muligheten for å dagpendle, men ikke minst. belastningen ved pendling og/eller vurderingen av å bruke tog framfor bil. Allerede i dag ser en at dagpendlere som har mulighet til å velge toget i større grad enn ukependlerne gjør dette.

Dagpendlerne er også enda mer sårbare for forsinkelser og stopp. Utrygghet mht. punktlighet har en relativt sett betydelig større påvirkning på opplevd reisetid når reisen er kortere og hyppigere. Forsinkelser har også mer direkte utslag i form av å komme for sent til arbeidsplassen og møter, noe som gjør at pendlerne stilles overfor valget om å planlegge med forsinkelser eller akseptere gjentatte ganger komme for sent til arbeidsplassen eller møter. Dette er en vanskelig avveining når forpliktelser også utenfor arbeid skal ivaretas.

Som Transportøkonomisk Institutt har avdekket¹ ønsker pendlerne å benytte tog. 73 % av de som har svart på TØIs undersøkelse ønsker at jernbane prioriteres framfor vei. Også 44 % av de som normalt pendler med bil mener at styrking av jernbanen er viktigere enn vei for å dekke deres transportbehov.

At dagpendlerne benytter toget er også kritisk for håndtering av rushtidsproblematikken i Oslo². Det er reelt ikke noe alternativ til jernbane dersom behovet for arbeidskraft i Oslo skal dekkes, og dette skal skje innenfor et bærekraftig miljø- og klimaperspektiv. I tillegg til å redusere CO₂-utslipp, bidrar toget til reduksjon av helseskadelig svevestøv og andre lokale miljøutslipp.

En utbygging av Intercity vil også øke transportkapasiteten. Da dagens tog er fylt til randen i rushtiden, er denne kapasitetsøkningen nødvendig både for å ta unna dagens trafikkpotensial, og ikke minst gjøre nytte av det potensialet som ligger i en hurtigere og mer punktlig tjeneste. Dagens jernbane kan på grunn av kapasitetsmangel i rushtiden hverken bidra til å løse hovedstadens rushtidsproblem eller miljøutfordringene.

¹ Oppslag i Aftenposten 18. juni 2012.

² Totalt er det 50 000 som daglig pendler inn og ut av Oslo.

Intercityutbyggingen er viktig for regional vekst, trafikksikkerhet og miljø

Vi pendlere er opptatt av utviklingen i våre hjembygder og hjembyer. Viktige næringer, slik som industri, reiseliv og skogbruk, er fullstendig avhengig av effektiv transport av folk og/eller sine produkter for å overleve. Slik vi skjønner det ser overnevnte næringer store muligheter i en intercityutbygging, men også store utfordringer dersom dagens utvikling med manglende investering i jernbanen fortsetter.

Innlandet har også sterke kompetansemiljøer. Disse trenger kort vei til tilsvarende miljøer, slik at kompetansen kan utveksles med andre regioner - og miljøene utvikle seg. Disse miljøene trenger en effektiv og rask jernbane, som kan koble dem sammen med det nettverket de er avhengig av å være i.

Våre regionale næringer trenger konkurransedyktige og rettferdige vilkår når de skal konkurrere i sine markeder.

Vi har for øvrig merket oss godstransportens store problemer på dagens jernbane. Vi fanger opp at konsekvensene kan bli at all gods i framtiden må gå på vei - dersom noe ikke gjøres. Da innlandet trenger jernbane *både* for persontransport og gods er intercityutbyggingen løsningen. Det er da viktig at , utbyggingsplanene også tar hensyn til godstransportens behov.

Så vidt vi skjønner vil det å *ikke* bygge ut jernbanen øke antall lastebiler gjennom distriktet med fra 350 til opp mot 1000 biler i døgnet over noen år. Dette skal være en dobling eller opp mot tredobling av antall lastebiler i forhold til i dag. I et distrikt hvor titalls familier hvert år mister en av sine i trafikken, og der lastebilene skaper frykt på glatte vinterveier, er vi redd dette vil kunne gi uante konsekvenser. Rett nok bygges en del veier både breiere og rettere enn før, men selv ikke nye investeringer kan ta unna trafikken uten økt antall ulykker og større miljøbelastning dersom jernbanens posisjon som godstransportør utarmes slik vi ser nå.

Konkrete innspill mht. strekninger og flaskehals

Pendlerforeningene er svært opptatt av en rask utbygging av hele Intercitystrekningen i tråd med Jernbaneverkets utredning. Vi ser likevel noen flaskehals det er viktig av å belyse særskilt:

1. Strekningen nord for Hamar mot Lillehammer er Dovrebanens flaskehals. Denne strekningen har lavest kjørehastighet og størst andel forsinkelser. Denne strekningen må prioriteres.
2. Det må utarbeides en effektiv og god løsning for Hamar stasjon, der særlig problemene på strekningen nordover fra Hamar må løses. Det bør også vurderes hvordan en stasjonsløsning kan legges opp slik at godstransporten kan passere stasjonen uten stopp og forsinkelser.
3. Innfarten fra vest mot Oslo fra sør for Skøyen er en flaskehals som bidrar til problemer på hele Østlandet. En utbygging av Intercity vil ikke gi ønsket effekt uten at denne problematikken også løses.

Jernbaneverket bør vurdere hvilke utbyggingsrekkefølge som raskest gir god og positiv effekt i hele strekningen, slik at ikke overnevnte flaskehals er stående mens strekninger som er mindre viktig for å oppnå den overordnede målsetningen bygges ut. Det er likevel også viktig at utbyggingsrekkefølgen legges opp slik at en full utbygging skjer raskt, og på en kostnadseffektiv måte.

Vår konklusjon og henstilling til vedtak

En utbygging av intercity slik Jernbaneverkets utredning viser er mulig innen 10 til 13 år er enda mye viktigere enn vi opplever kommer fram i de dokumenter som er utarbeidet. Å bygge ut intercity er å bygge landet sammen - og å bygge landet for fremtiden. Vi mener også trafikkgrunnlaget etter en utbygging er underestimert, noe som gjør at de samfunnsøkonomiske gevinstene framstår dårligere enn de reelt vil bli.

Intercityutbyggingen må prioriteres i kommende nasjonale transportplan. Det må settes en konkret ferdigstillingsdato basert på Jernbaneverkets dokumenter (10 til 13 år) som følges opp med en finansiering og organisering av utbyggingen som sikres at ferdigstillingsdatoen holdes. Skjer dette, skal vi pendlere bidra til at den nye jernbanen får betydelig større trafikkgrunnlag enn beregningene til nå viser.