

Til

Samferdselsdepartementet

Dovre- og Raumabanen - Jernbanestrekningen (Oslo) - Lillehammer - Trondheim; en nasjonal jernbanestrekning med stort potensial

Innspill til Nasjonal transportplan 2018-2029

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanens innspill til NTP 2018-2029

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ønsker å bidra til en positiv utvikling av person- og godstransporten på Dovrebanen og Raumabanen. Bedre infrastruktur og økt persontogtilbud vil være et første skritt mot dette målet.

Jernbaneforumet har derfor følgende prioritering av tiltak - for de 2 banestrekningene - som innspill til kommende NTP 2018-2029:

1. Jernbaneforumet krever utbygging av InterCity - IC - fra Oslo til Hamar (2024) og Lillehammer (2027).
 - Utbygging av IC til Lillehammer vil bidra til redusert reisetid for persontog til/fra Gudbrandsdalen, Møre og Romsdal og Trøndelag med ca. 1 time.
 - IC-utbyggingen vil bidra til å øke kapasiteten for godstransporten mellom Østlandet og Midt- og Nord-Norge.
2. Jernbaneforumet krever at persontogtilbudet på Dovre- og Raumabanen utvides - jf forumets beskrivelse av et nytt togtilbud - gjennom økt offentlig kjøp (etter modell fra Sørlandsbanen).
3. Jernbaneforumet ber departementet gjennom kommende stortingsmelding om NTP 2018-2029, at Jernbaneverket skal igangsette et planarbeid på Dovrebanen for senere utbygging som ivaretar samfunnets mål og krav til en effektiv person- og godstransport mellom Oslo og Midt-Norge.
4. Det må gjennomføres infrastrukturtiltak gjennom økt drift og vedlikehold på Dovre- og Raumabanen. Dette må skje gjennom:
 - Økt vedlikehold etter flom ras, og klimatilpasningstiltak som for eksempel dreneringsanlegg
 - Fornyelse av bruer
 - Nye og lengre kryssningsspor
 - Sporutretting
 - Knutepunkt-/stasjonsutvikling; Otta, Dombås og Oppdal

5. Rammevilkårene for godstransport på jernbane må utformes slik at det er økonomisk mulig for godstransportørene å utforme et transporttilbud til næringslivet som også imøtekommer politiske klima- og miljømål.

Dette vil ha følgende virkning/effekt:

- Økt driftssikkerhet som bidrar til bedre punktlighet og regularitet
- Økt kapasitet for både person- og godstrafikk
- Økt leveringssikkerhet for næringslivet

Jernbaneforumet og dets baner

Jernbaneforum Dovre- og Raumabanen ble etablert i 2014, og består av 10 kommuner langs Dovre- og Raumabanen - fra Lillehammer i sør til Midtre-Gauldal i nord, og fylkeskommunene Møre- og Romsdal, Sør-Trøndelag og Oppland.

Jernbaneforumets overordnede formål er å fremme deltakernes interesser knyttet til jernbanetransport på Dovrebanen og Raumabanen, dvs. fra Lillehammer i sør og til Åndalsnes i vest og Trondheim i nord.

Dovrebanen er i dag en nasjonal hovedforbindelse mellom Østlandet og Trøndelag og videre nordover - for både person- og godstrafikk. Banens standard varierer og det er utfordringer knyttet til dreneringssystemer og stabilitet. Det har de siste årene ved flere anledninger skjedd ras og utglidninger av banens underbygning som følge av såkalt ekstremvær. Banens dreneringssystemer har ikke klart å ta unna nedbøren, og banen har måttet stenge for trafikk som følge av ras.

Trafikken på Dovrebanen består i dag av regiontog, fjerntog og godstog. Regiontogene (intercitytogene) knytter det regionale bo- og arbeidsmarkedet på Østlandet sammen, fjerntogene knytter sammen landsdelene. Godstogene har om lag 50 % markedsandel mellom Oslo og Trondheim. All gjennomgående godstrafikk kjøres via Dovrebanen. Det er kapasitetsproblemer på Dovrebanens delstrekninger sør for Lillehammer.

Raumabanen er 115 kilometer lang fra Dombås til Åndalsnes. Raumabanen er ikke elektrifisert og har heller ikke fjernstyring. Det betyr at banens stasjoner må betjenes ved togkryssinger.

Raumabanen fyller en stadig viktigere rolle i turistnæringen på Nord-Vestlandet. Gjennom de siste årene er det satset på å utvikle banen til en turistbane etter modell av Flåmsbana, og det kjøres nå egne turisttog på banen gjennom hele sommersesongen.

Raumabanen er et viktig bindeledd mellom Møre og Romsdal og Østlandet når det gjelder kollektivtrafikk. Raumabanen har fire daglige persontog i hver retning (tre på lørdager). Ett av disse togparene kjøres til/fra Lillehammer. Alle togene har forbindelser med Dovrebanens tog og med busser til/fra Ålesund og Molde. Det kjøres ett daglig godstogpar mellom Oslo og Åndalsnes.

InterCity-utbyggingen gir nye muligheter for Lillehammer - Trondheim

InterCity-strekningen Oslo - Hamar - Lillehammer er under planlegging og utbygging. Høsten 2015 åpnet 17 km nytt dobbeltspor fra Minnesund til Kleverud ved Espå (Stange kommune). I henhold til Nasjonal transportplan (NTP) 2014 – 2023 skal dobbeltspor bygges fram til Hamar i 2024, og strekningen fram til Lillehammer skal stå ferdig i 2030. Kapasitetsøkende tiltak for godstransporten på strekningen Hamar - Lillehammer skal stå ferdig i 2026.

Modernisering av Dovrebanen vil gi doblet kapasitet på strekningen, og korte ned reisetiden mellom Oslo og Lillehammer med ca. 1 time. Dette vil også bety 1 times redusert reisetid til Gudbrandsdalen, Møre og Romsdal og Trondheim.

I hht transportetatens Grunnlagsdokument med forslag til NTP 2018-2029, ligger ytre IC ikke inne i de økonomiske rammene for kommende NTP-periode med realisering av IC-triangelet. Dette er svært uheldig for IC Oslo - Lillehammer og for Mjøsområdet. Men dette er også svært uheldig for den nasjonale transportkorridoren Oslo - Trondheim med Dovrebanen, som dekker både person- og godstransport på denne strekningen. Ingen utbygging av ytre-IC vil ha store negative virkninger for bo- og næringsutviklingen i den samme korridoren.

Dovrebanen har en sentral posisjon i jernbaneinfrastrukturen, men det har ikke blitt gjennomført tiltak som sikrer at banen er i stand til å følge samfunnets krav til effektiv person- og godstransport. Som følge av dette har framføringshastighet - reisetid - ikke hatt den positive utvikling som publikum etterspør i dag.

Banen er også utsatt for regularitetsbrudd i forbindelse med ras og flom. Dette har en umiddelbar avbruddseffekt som er kostbar både for infrastrukturier og person- og godstogoperatører. Den langsiktige effekten av at gods blir overført til vei, tar lang tid å tilbakeføre til bane. Som en av hovedbanene har Dovrebanen en betydelig rolle å spille i den nasjonale ambisjonen om å få gods fra vei over på bane. I transportetatens Grunnlagsdokument - forslag til NTP 2018-2029 - legges det heller ikke opp til at det skal gjennomføres store tiltak som kan utløse det potensialet som ligger i Dovrebanen.

Jernbaneforumet har - i tett samarbeid med Jernbaneverket og NSB - jobbet med en mulighetsstudie for Dovre- og Raumabanen, som bygger videre på arbeidet med ovenfor nevnte IC-strekning. Gjennom en «pakke» av tiltak vil det være mulig å redusere reisetiden mellom Lillehammer og Trondheim med ytterligere 1 time, slik at reisetiden Trondheim - Oslo blir ca 5 timer med dagens stoppmønster. Tiltakene vil også bety redusert reisetid for reisende til Åndalsnes og Møre og Romsdal. I tillegg til redusert reisetid, økt frekvens og komfort for persontrafikken, vil dette også skape forutsigbarhet og økt leveringssikkerhet for næringslivet og godstransportørene.

Mulighetsstudien har tatt utgangspunkt i en metodikk som vanligvis benyttes i konseptvalg-utredninger for større statlige infrastrukturinvesteringer. Dette innebærer at studien har vurdert tiltak i henhold til den såkalte firetrinnsmetodikken der følgende typer av tiltak inngår:

- Trinn 1: Tiltak som påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel
- Trinn 2: Tiltak som gir effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Trinn 3: Forbedringer av eksisterende infrastruktur
- Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur

Tiltak på trinn 1-3 er vurdert å ikke kunne tilfredsstille det fremtidige behovet. Mandatet for studien/utredningen har derfor vært knyttet til å identifisere tiltak som muliggjør å innfri kravene til stive ruter, framføringstid og kapasitet.

Behovsvurderingen som er lagt til grunn tilsier behov for stive ruter som gjøre det mulig å få effektiv korrespondanse med Raumabanens tog og lokale bussruter, to-timers frekvens på dagtid og en reisetidsforkortelse på en time mellom Lillehammer og Trondheim.

Utredningen legger til grunn at Dovrebanen fortsatt er enkeltsporet. Dermed er en viktig premiss at det skal være kryssing på Dombås med korrespondanse til Raumabanen. Ut fra dette premisset er

det utviklet to alternative sett av tiltak. I det ene alternativet gjøres de største tiltakene sør i Gudbrandsdalen, mens i det andre blir det største tiltaket gjennomført nord for Oppdal. Det foreslås en rekke kurveutrettingstiltak som det kan bygges videre på ved en fremtidig og videre utbygging av Dovrebanen. Dette kan legges til grunn for utbygging av dobbeltspor / dobbeltsporparseller. Togtilbudet vil være det samme i begge alternativer med stive to-timers ruter i begge retninger.

De anbefalte alternativene innfrir kravene til reisetidsforkortelse på en time mellom Lillehammer og Trondheim, to-timers frekvens både på Dovre- og Raumabanen og stive ruter som gir god korrespondanse med Raumabanens tog og lokale-/regionale busser.

Godskapasiteten vil kunne økes med ett godstog på Dovrebanen samtidig som det bygges kryssingsspor for godstoglengder inntil 740 meter. Dette blir i seg selv en betydelig kapasitetsvekst.

Det er gjennomført en detaljert studie for aktuelle tiltak på banestrekningen. Beregningene beskriver to hovedalternativer for utbygging. I alternativ 1 er det snakk om tiltak med hovedvekt i Gudbrandsdalen, mens alternativ 2 omfatter spredte tiltak med hovedvekt i nord. En utbygging vil for begge alternativene medføre høye investeringskostnader.

Investeringskostnadene er utarbeidet ved bruk av Jernbaneverkets «Byggekloss»-modell som er utviklet i forbindelse med IC-utbyggingen på Dovrebanen.

Investeringskostnader (2016 kroner)	Kostnad i milliarder norske kroner
Alternativ 1 «Tiltak Gudbrandsdalen»	30,1
Alternativ 2 «Tiltak spredt»	25,5

Det er utarbeidet en samfunnsøkonomisk analyse av de to alternativene. Analysen forutsetter åpningsår i 2035 og neddiskontering av alle verdiene til 2016. Begge de vurderte alternativene har en negativ netto nåverdi. Ser vi bort fra selve investeringskostnadene vil begge de to alternativene være samfunnsøkonomisk lønnsomme i et driftsmessig perspektiv.

Årsaken til den negative netto nåverdien er først og fremst høye investeringskostnader. Det er dyrt å bygge jernbane i Norge, men for å sette kostnadene i perspektiv gir dette kilometerkostnader på rundt 80 millioner kroner sammenlignet med 414 millioner kroner i høyhastighetsutredningen over Dovre.

Ser man de utredete alternativene i sammenheng med andre større planlagte jernbaneinvesteringer, ser vi at resultatene for tiltakene i denne utredningen ikke fremstår som spesielt samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Tabellen nedenfor viser samfunnsøkonomisk lønnsomhet av de to alternativene utredet i denne rapporten, samt andre større jernbaneprosjekter.

Prosjekt	Netto nytte per budsjettkrone
Alternativ 1 - Konsentrasjon av tiltak i Gudbrandsdalen	-0,94
Alternativ 2 - Konsentrasjon av tiltak nord for Oppdal	-0,90
Ytre IC Dovrebanen	-0,93
Ytre IC Vestfoldbanen	-1,14
Ytre IC Østfoldbanen	-1,07
Høyhastighetsutredningen Oslo - Lillehammer - Trondheim	-0,77

I henhold til SSB's statistikk over lufttransport mellom norske lufthavner, ble det i 2015 gjennomført nær 2 mill. flyreiser mellom Oslo og Trondheim. Markedspotensialet på strekningen er derfor betydelig. Mulighetsstudien har imidlertid ikke funnet grunnlag for å si at det vil bli en betydelig overflytting av passasjerer fra andre transportformer som følge av de foreslåtte tiltakene i utredningen.

Vi vil likevel påstå at en reduksjon i reisetiden på 2 timer med tog mellom Oslo - Trondheim og 1,5 timer til Åndalsnes, vil ha innvirkning på etterspørselen etter flyreiser, og således ha en positiv effekt for "togmarkedet". Vi mener det derfor må jobbes med tiltak som reduserer reisetiden med tog. Dette vil øke etterspørsel etter jernbanetransport, og som kan bety økt markedsandel i transportmarkedet. Dette er også viktig ut fra nasjonale mål om reduserte klimagassutslipp.

Spor bygger samfunn. De samfunnsøkonomiske analysene/beregningene fanger ikke opp de regionale effektene av infrastrukturtiltak. Dette er en stor mangel ved beregningene. Regional utvikling er et svært viktig argument for nettopp utbygging av samferdselens infrastruktur.

Den ensidige bruken av nettonytte pr. budsjettkrone, må derfor suppleres med andre prioriteringskriterier / argumenter, for å få et helhetlig vurderingsgrunnlag.

Dovrebanen er hovedforbindelsen på jernbane mellom nord/vest- og Østlandet. Dovrebanen er en forutsetning for intensjonen om en mer miljømessig utvikling der fremtidig vekst i person- og godstrafikk i stor grad skal tas på bane. Dagens infrastruktur er ikke tilpasset hverken kapasitetsbehov for gods eller dagens behov til fremkommelighet. I tillegg er den utsatt for ras og flom som gjør at regulariteten ikke er god nok. Sett mot intensjonene, er det derfor logisk å gjennomføre tiltakene beskrevet i utredningen.

Med bakgrunn i denne utredningen må det i kommende Nasjonal transportplan 2018-2029 iverksettes et planarbeid for senere utbygging, som ivaretar samfunnets mål og krav til en effektiv person- og godstransport mellom Oslo og Midt-Norge.

Oslo - Trondheim; behov for utvidet persontogtilbud

Togtilbudet på Dovrebanen er begrenset. Det samme er togtilbudet på Raumabanen. Jernbanen har en stor utfordring som skal dekke flere reisesegment. Det er en utfordring for fjerntogenes avgangstider og tilpasse disse det interregionale markedets behov. Med flere avganger - gjennom å utnytte togmateriellet mer effektivt - skaper dette nye muligheter for publikum.

Dagens persontogtilbud mellom Trondheim og Oslo består av 3 gjennomgående tog – kommersielle tog, + nattoget – offentlig kjøp, samt forlengelse av en avgang på Raumabanen til t/r Lillehammer og en IC-avgang til t/r Dombås – som også er offentlig kjøp.

Togtilbudet på Dovrebanen er mao satt sammen av både kommersielle ruter og ruter med offentlig kjøp. Ved innstillinger av togruter innebærer dette et lite forutsigbart tilbud for de reisende, da NSB som operatør har 2 «regimer» å forholde seg til; f.eks. ved innstillinger av kommersielle ruter blir det ikke satt inn alternativ transport.

For både korte og lange reiser er **frekvens** viktig for markedsandelen, kfr. den opptrapping som ble gjennomført på Sørlandsbanen – hvor hele persontogtilbudet nå er offentlig kjøp.

Jernbaneforumet ser det som viktig å fange opp ulike preferanser om morgen og på ettermiddag, hvor etterspørselen normalt er størst. Det er imidlertid også et marked på formiddagen. Basert på denne erkjennelsen og erfaringer fra tidligere ruteleier, vil Jernbaneforumet fremme følgende krav – som et første trinn i en utvikling av tilbudet på Dovre- og Raumabanen mellom Trondheim og Oslo:

- Øke antall morgenavganger fra dagens én til to, slik det allerede er på ettermiddagen.

Med dagens kjøretider vil det være mulig å benytte samme togsett til en morgen- og ettermiddagsavgang. Dette vil gi en god materiellutnyttelse. Den første morgenavgangen vil naturlig rettes mot «tidligmarkedet», mens den andre går et par timer senere. Ettermiddagsavgangene har i dag rimelig gode ruteleier. Dagens forlengelse av Raumabanens avgang kan evt. inngå i en ny morgenavgang.
- Benytte sittevognene fra nattoget i en formiddagsavgang. Dette vil gi tilsvarende gode materiellutnyttelse (som i dag).
- Flere gjennomgående tog mellom Trondheim og Oslo vil for øvrig også være grunnlaget for økt frekvens på Raumabanen, og derigjennom legge bedre til rette for reiser mellom Møre og Romsdal og Trondheim.

Møre og Romsdal har Trondheim som landsdelshovedstad, som bl.a. er knyttet til spesialist-helsetjenester, universitet- og høyskoletilbud og mange av sektoretatene for Midt-regionen. Dagens fjerntogtilbud er ikke tilpasset dette behovet.
- I utgangspunktet vil 6 togstammer i en slik skisse hver produsere 1.100 km/døgn og levere 6 togavganger hver vei mellom Trondheim og Oslo.

Persontogtilbudet på Dovrebanen skal konkurranseutsettes. Jernbaneforumet ber departementet legge ovenfor nevnte "ruteskisse" til grunn for utformingen av persontogtilbudet ved konkurranseutsettingen.

Knutepunktutvikling

Det er et nasjonalt mål at veksten i persontransporten i de største by- og tettstedsområdene skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. For å oppnå dette må kollektivtilbudet utvikles slik at det framstår som et effektivt, komfortabelt og økonomisk alternativ til det å bruke egen bil.

Helhetlig knutepunktutvikling må ses i sammenheng med de siste årenes forsterkede satsing på kollektivtransport. En helhetlig tilnærming til utvikling og drift av trafikkknutepunkt er avgjørende for å øke markedsgrunnlaget for kollektivtrafikken. Det er en tverrpolitisk erkjennelse av at hvis klimaforlikets mål skal innfris, må areal- og transportplanlegging med tilhørende virkemidler samordnes bedre. Dermed blir helhetlig knutepunktutvikling avgjørende for å nå nasjonale og regionale mål om lavere klimagassutslipp, samtidig som man bidrar til vellykket by- og tettstedsutvikling.

I mulighetsstudien er det som nevnt lagt til grunn 2-timers frekvens. Videre er det med utgangspunkt i frekvens og reisetid sett på kryssing mellom sør- og nordgående tog; systemkryssing. Ut fra de skisserte alternativene, er det anbefalt systemkryssing på Dombås og Oppdal.

Det anbefales en trinnvis utbygging der tiltakene som gir størst kost/nytte-verdi mellom investering og spart reisetid, gjennomføres først. Følgende stasjons- / knutepunktprosjekt må på plass for å realisere ønsket systemkryssing:

- Stasjonsombygging Oppdal - budsjettert 120 mill. nok
- Stasjonstiltak Dombås - budsjettert 550 mill. nok
- Nytt kryssingsspor Engan - budsjettert 160 mill. nok

Det er allerede i gang et stasjonsprosjekt på Otta stasjon / skysstasjon i regi av Jernbaneverket, og som ligger inne i forslaget til kommende NTP. Det er viktig at dette prosjektet realiseres med tanke

på utvikling av Otta som regionalt kommunikasjonsknutepunkt.

Godstransport på bane - "en saga blott"?

Siden 2008 har vi hatt to landsomfattende godstransportoperatører på norske jernbanestrekninger. Gjennom disse selskapenes drift er vi kjent med selskapenes store økonomiske utfordringer.

Fram til nå har 2 norske landsomfattende godstransportoperatører operert på Dovre- og Rauma-banen. I desember 2013 bestemte NSBs godsselskap - Cargo NET - å legge ned godstransporten på Raumabanen. Heldigvis ble det raskt etablert et nytt godstogtilbud på Raumabanen gjennom Cargo Link. I februar 2016 meddelte styret i Cargo Link at de - etter 8 års drift på norske skinner - gir opp og avvikler sin virksomhet. Heldigvis for godstransportkundene - og sett fra et miljø- og trafikksikkerhetsperspektiv - startet Green Cargo (et heleid, svensk, statlig transportselskap som kjører godstransport med tog) opp med godstransport på Raumabanen fra medio mars 2016.

Det er uheldig for en bransje når få aktører ikke finner det interessant å satse, og hvor ingen av de to landsomfattende operatørene ikke oppnår lønnsomhet. Dette bør utfordre sentrale myndigheter når denne transportformen er stilt i utsikt å bidra til oppnåelse av statlige mål og ambisjoner. Vi kjenner alle de ambisiøse målene som er fremlagt fra de ulike transportetatene gjennom NTP og Jernbaneverket spesielt. Dette gjenspeiler seg i politiske mål om overføring av gods fra veg til bane, og vi må stille oss spørsmål om hva som skal til for å oppnå dette.

Dobbeltspor mellom Hamar og Lillehammer er svært viktig for godstransporten mellom Oslo og Trondheim. Denne strekningen er overbelastet i dag. Samtidig forventes godstransporten nasjonalt å øke med 30 % innen 2029.

Skal godstransport overføres fra veg til bane må kapasiteten økes og leveringssikkerheten bedres. Dobbeltspor og lange kryssingsspor må bygges og terminalkapasiteten må bedres, blant annet i Trondheim (Torgård).

Vi ønsker dialog

Vedlagt følger rapporten "Mulighetsstudie Dovre- og Raumabanen". Utgangspunkt for studien er et krav knyttet til frekvens - 2-timers frekvens, redusert reisetid - 2 timer kortere reisetid Oslo - Trondheim, og behov for økt godskapasitet mellom Oslo og Midt-Norge. Rapporten viser hva som skal til av infrastrukturiltak for å nå disse målene.

Utvikling og utbygging av jernbane bygger ikke bare spor, men også samfunn. Jernbaneforumet ønsker derfor et møte med departementets politiske ledelse om utvikling av både person- og godstogtilbudet på Dovre- og Raumabanen.

Med vennlig hilsen

Anne Thoresen

Leder

Jernbaneforum Dovre og Raumabanen

Fylkesutvalgsmedlem Oppland fylkeskommune

Arne Steffen Lillehagen

Nestleder

Jernbaneforum Dovre og Raumabanen

Formannskapsmedlem Rauma kommune

Vedlegg: [..\Mulighetsstudie\Rapport_Dovrebanen_260601_endelig.pdf](#)