

## JERNBANE FOR FRAMTIDA ELLER HAMARREGIONEN PÅ SIDESPORET ??

Stortinget har besluttet at alle nye jernbanestrekninger skal bygges etter en standard på *minimum* 250 km/t for å kunne inngå i det fremtidige høyhastighetsnett. Jernbaneverket vil likevel bygge bane langs Mjøsstranda mellom Eidsvoll og Sørli for 130 - 200 km/t. Det vil gjøre at Oslo – Trondheim via Hamar totalt får ca. 20 minutt lengre reisetid enn lyntogtrasé via Gjøvik. Hvorfor bryter Jernbaneverket med Stortingets forutsetninger? Og vil dette gjøre at Hamarregionen blir liggende på et sidespor i framtida?

Deutsche Bahn, som er i verdenstoppen for prosjektering av moderne jernbaner, har detaljplanlagt og kostnadsberegnet en dobbelsporet trase for 270 – 300 km/t hele veien til Trondheim, inkludert en mer østlig trase Eidsvoll – Sørli, som også sparer hele strandsonen. Banen de planlegger via Gjøvik med sammenkobling ved Moelv gir også en mulighet for ringbane som vender ved Moelv. Traseene for høyhastighet er ikke dyrere enn Jernbaneverkets traseer for 200 km/t, men gir et langt bedre tilbud med langt større muligheter til økt inntjening, økt produktivitet og gode driftsresultater. Så hvorfor i all verden bygger vi ikke slik? Høy hastighet og konkurranse på tid er helt avgjørende for at folk velger tog. Etter Deutsche Bahn`s beregninger kan investeringene for Oslo – Trondheim nedbetales gjennom driften i løpet av 30 år. En viktig grunn er at Deutsche Bahn har flerbruksbaner som kan nyttes av InterCity-trafikk, fjerntog så vel som godstog.

Oslo-Trondheim er Europas 10. mest trafikkerte flystrekning. Det går 30 fly daglig i hver retning, 2 hver time! Med overført flytrafikk og underveistrafikk vil man få hele 3 avganger i timen med lyntog som bruker 2 ½ time mellom Oslo og Trondheim, som da vil ta over 75 % av flytrafikken etter internasjonale erfaringer. Dette gir mulighet for at enkelte tog stopper på enkelte stasjoner, mens andre kjører forbi, på samme måten som flytoget gir Lillestrøm et godt tilbud. Banen vil også betjene regional- og InterCitytrafikken mellom Lillehammer og Oslo, og er planlagt med 18 stasjoner mellom Oslo og Trondheim. Den vil slik gi et bedre tilbud både i Gudbrandsdalen og Mjøsregionen. Kombinert med ringbanene rundt Mjøsa vil Hamar, Brumundal og Moelv kunne få tre til fire stopp i timen. Tidene Lillehammer - Oslo blir under timen, Hamar – Oslo ca. 40 min, Hamar – Gjøvik og Hamar – Lillehammer 20 min.! Dobbeltspor med fire spor i alle stasjoner samt ekstra forbi kjøringsspor gir god samdrift med mer godstog også på dagtid. Banen er planlagt med halv stigning av i dag, som nesten doubler lastekapasiteten for godstog, fra 800 til 1500 tonn.

Jernbaneverket har i flere tiår vært sulteforet på investeringsmidler og har tydeligvis innarbeidet en kultur som har vanskelig med å fornye seg. Men man bør nå trekke 40 års erfaring fra stadig flere andre land inn og satse på høyhastighetstog. Denne klimavennlige og effektive transportmetoden kan både gi et bedre tilbud enn dagens flytransport og samtidig skape regional vekst. Traseen må selvsagt gå gjennom Gudbrandsdalen der det bor mest folk og der man oppnår tilslutning til Vestlandet – Møre og ytre Trøndelag.

Slutt med dagens flikking! For å få kostnader ned, hurtig ferdigstilling, oppnå trafikkgrunnlaget og lønnsomheten må man bygge ut hele strekningen Oslo – Trondheim etter en helhetlig plan for fjerntrafikk, Intercity-/regionaltrafikk sammen med godstrafikk, slik Deutsche Bahn har foreslått. Banen vil koste ca 80 mrd. – nedbetalt over 30 år med knapt 4 % rente. Mao. selvfinansierende – mot dagens kjempeunderskudd på en håpløst utdatert jernbane uten tillit i markedet. Løsningen vil gi 1,2 mill tonn mindre CO2 utslipp pr år for Oslo – Trondheim og Oslo – Bergen, Haugesund, Stavanger. Hvordan skal regjeringen nå klimamålene sine for transportsektoren uten det?

SSB har fremskrevet befolkningsveksten i Oslo-området til 3-400.000 over de neste 10-årene. I vår region er veksten anslått til nærmere null. En moderne jernbane kan

bringe vårt område til dagpendlingsavstand til Oslo og samtidig utvikle Mjøsregionen som kraftsenter. Boligvekst – næringslivsvekst – lokalisering av kompetansebedrifter – utnyttelse av vårt fortrinn i friluftsektor kan kun oppnås ved en moderne jernbane. Dette er avgjørende spørsmål om Mjøsregionen skal være med på landets vekst eller ikke de neste ti-årene. Forskning fra Tyskland viser at lyntog gir vekst for tettsteder som blir knyttet til banen.

Alle som følger med i samfunnsdebatten vet at kommuner og regioner som ikke oppnår en viss andel av landets vekst får kjempeutfordringer med å dekke inn utfordringene i fremtiden med sosiale tjenester og ikke minst bæreevne i eldresektoren.

Norge har med få unntak solide fjell og bergarter som gjør det billigere å bygge tunneler her enn i mange land. Overført flytrafikk gir også et godt markedsgrunnlag. Det ligger godt til rette for å bygge høyhastighetstog i Norge, og Oslo - Trondheim ligger godt tilrette for å bli den første strekningen, da Oslo - Bergen/Stavanger byr på større utfordringer med fjell og fjorder/bruer.

Utredningen Deutsche Bahn har gjort på oppdrag av Norsk Bane er svært viktig for hele regionen vår. Norsk Bane søkte om 1 million kroner i støtte til dette arbeidet. Planene er ferdige og kan frigjøres straks finansieringen er på plass. Hvorfor vil Hedmark fylkeskommune i stedet bruke 3 million kroner, tre ganger så mye, i tre år for et uklart lyntogprosjekt gjennom Østerdalen, utenom Hamar og Ringsaker? Det bør ikke Hamarregionen akseptere, uten at fylket bidrar til utredningen fra Deutsche Bahn! Vi utgjør halvparten av befolkningen i fylket. Det er avgjørende at lokale politiske miljøer samler seg, stiller opp og blir tydelige på å støtte arbeidet med Deutsche Bahn sin utredning til beste for hele Mjøsregionen!

**MVH OLE BERG**  
**RINGSAKLISTA**