

JERNBANE FOR FRAMTIDA – MJØSREGIONEN PÅ BANEN?

Formannskapet i Ringsaker bør si ja til utkjøp av Deutsche Bahn sine planer fordi:

Regional vekst – viktigste beslutning for Mjøsregionen på hundre år?

SSB har fremskrevet befolkningsveksten i Oslo-området til 3-400.000 over de neste 30-40 ÅR. I Mjøsregionen er veksten anslått til nærmere null – om vi ikke foretar noen hovedgrep.

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.

Ferdige planer – som viktig innspill i den norske modellen.

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. Høyhastighet 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.

Nordmenn flyr mest – faktisk 10-gangen av Europa.

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. 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 forbikjøringsspor 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.

Klima – viktig begrunnelse for høyhastighet.

Hovedpoenget med høyhastighet er at man konkurrerer ut flytrafikken på tid og kan parkere 20-30 fly hver dag på strekningen Oslo – Trondheim. (Det samme på baner Oslo Bergen/Stavanger) Ved høyhastighetstog i Norge kan man senke klimautslippene opptil 4% - det viktigste bidrag på veien til å nå regjeringens klimamål. (Nå har utslippene økt!!)

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.

Bygg ut effektivt?

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 og 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.

Greit å bygge høyhastighet i Norge.

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

Utredningen (250-350km/t) viser at kun 7 hus må rives på strekningen Oslo – Tr.heim.

Samle Mjøsregionen

Utredningen Deutsche Bahn har gjort på oppdrag av Norsk Bane er svært viktig som innspill i høyhastighetsutredningen og dermed for hele regionen vår.

MJØS-ARKITEKTER??

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! Høyhastighet er en sak Mjøsregionen kan samle seg om – bryte ned lokalgrenser og fremstå samlet mot de sentrale myndigheter.

STRATEGI OPPSTART HØYHASTIGHET

TRINN 1

**OSLO – LILLEHAMMER – TRONDHEIM.
(FELLES HØYHASTIGHET OG INTERCITYTRASE)**

TRINN 2

**OSLO – HADELAND – GJØVIK - MOELV
(PÅKOBLING MOELV – RUNDKJØRING MJØSA)**

TRINN 3

OSLO – BERGEN / STAVANGER

**MVH OLE BERG
RINGSAKLISTA**