



Gran, 28. februar 2025

Høringsinnspill Godsstrategi Innlandet

Dette høringsnotatet er skrevet i samarbeid med Gjøvikregionen da våre to regioner i stor grad har sammenfallende interesser med tanke på denne godsstrategien.

Hadeland støtter hovedintensjonen i *Godsstrategi Innlandet* og målsettingene om å utvikle mer bærekraftige transportløsninger. Samtidig er det avgjørende at strategien er realistisk og treffsikker for de faktiske behovene til industri og øvrig næringsliv også for vår region.

Samtidig har vi flere merknader og forventninger til at godsstrategien på flere punkter må tydeliggjøres, samt at betydningen av den konkurranseutsatte og eksportrettede industrien i Hadeland og Gjøvikregionen må løftes opp. Den betydning disse bedriftene har for verdiskaping, beredskap og internasjonal sikkerhet, tillegges betydelig større vekt enn det som fremkommer av utkastet til strategi.

Hadeland og Gjøvikregionen utgjør en stor og viktig del av Innlandet. I våre regioner finnes Innlandets viktigste industriregion, med sterke klynger innen avansert produksjon, teknologi og eksportrettet industri. Området er strategisk beliggende for nasjonal og internasjonal vareflyt. Det er på mange områder tett samarbeid mellom bedrifter på Hadeland og i Gjøvikregionen. En velfungerende godsstrategi er avgjørende for å sikre konkurransekraften til bedriftene våre.

Rent generelt opplever vi at:

- Tidshorisonen på strategien er for kort gitt at det er lange linjer i utvikling av samferdselsløsninger
- Gjøvikregionen har påpekt svakheter ved kunnskapsgrunnet som ikke er korrigert eller hensyntatt i strategidokumentet. Sett fra Hadeland sin side er det viktig at man har tillit til kunnskapsgrunnet og ønsker at de innvendingene som Gjøvikregionen har mot kunnskapsgrunnet blir belyst og eventuelt rettet opp.

Gjøvikregionen og Hadeland er Innlandets suverent største industriområde, men dette hensyntas i liten grad i strategien

Raufoss Industripark er med 17 mrd i omsetning alene over dobbelt så står som de øvrige 12 næringsklyngene til sammen. Bedriftene i Raufoss Industripark, Skjerven Miljøpark og Mohagen på Jaren har nærmere 20 mrd. i omsetning. Dette området representerer det viktigste bidraget til verdiskaping, eksport og næringsrettet FoU i Innlandet, men vi ser ikke at dette reflekteres i vesentlig grad i utkastet til godsstrategi.

De tre scenariene i høringsutkastet har store forskjeller i investeringer, næringslivets mulighet for økt verdiskaping, tidshorison for realisering

Rapporten presenterer følgende tre scenarier for framtidig utvikling av godstransporten:

- Scenario 1 - Jernbanesatsing: Elektrifisering, nye multifunksjonelle jernbaneterminaler, utvikling av infrastruktur



HADELAND



- Scenario 2 - Verdiskaping: For jernbane som scenario 1, unntatt elektrifisering. På veg økt nett for Modulvogntog (MVT), utbedring fylkesveger og broer, økt gjennomsnittslast på tømmerbiler, overgang til nullutslipp på veg i perioden.
- Scenario 3 - Miljøvennlig biltransport: Kun vegtiltak, økt nett for MVT, forbedring fylkesveger, overgang til nullutslipp på veg i perioden.

Scenario 1: Jernbanesatsing

Dette scenarioet innebærer en omfattende utbygging av jernbaneinfrastrukturen i Innlandet, inkludert elektrifisering av Røros- og Solørbanen samt etablering av nye multifunksjonelle jernbaneterminaler.

For Hadeland og Gjøvikregionen vil dette scenario i beste fall bidra til en marginal styrking av transporttilbudet for industriområdene på Raufoss og andre deler av regionen som er avhengige av effektive godsløsninger. Effekten antas å kun være realistisk på svært lang sikt. Økt kapasitet på bane kan redusere avhengigheten av veitransport, noe som kan bidra til færre ulykker og redusert slitasje på veinettet, men det sannsynlig at en overføring av gods til bane bare vil gi en redusert vekst i tungtransport på vei, ikke en faktisk reduksjon.

Scenario 2: Verdiskaping

Dette alternativet bygger på mange av de samme jernbanetiltakene som scenario 1, men uten elektrifisering. I tillegg fokuseres det på å bedre forholdene for veitransport, blant annet gjennom økt nett for modulvogntog (MVT), utbedring av fylkesveger og broer, samt overgang til nullutslippskjøretøy.

Fra et regionalt perspektiv kan dette scenarioet være fordelaktig for Hadeland og Gjøvikregionens næringsliv, spesielt med tanke på bedriftene som er avhengige av fleksible transportløsninger. Bedre veitilbud og økt modulvogntogkapasitet kan gi reduserte transportkostnader og større fleksibilitet for næringslivet.

Der må imidlertid legges til grunn at opprusting av veier ikke avgrenses til fylkesvegene, men at en også får en statlig satsing på viktige veier for industri og næringsliv, som f.eks. Rv4.

Det hefter stor usikkerhet ved et slik scenario, da jernbanetiltakene vil ligge langt frem i tid og være avhengig av store statlige investeringer. Dette kan skape usikkerhet for mulighetene til samtidig å gjennomføre viktige satsinger på vei og finansiere nødvendig utbygging av energistasjoner og annen infrastruktur for omstilling mot nullutslipps tungtransport.

Scenario 3: Miljøvennlig biltransport

Dette scenarioet fokuserer kun på veitransport, med økt nett for modulvogntog, forbedring av fylkesveger og overgang til nullutslippskjøretøy. Hadeland og Gjøvikregionen vil kunne dra nytte av bedre vegstandard og utvidet kapasitet for tunge kjøretøy, noe som kan gi lavere transportkostnader for lokalt næringsliv.

Dette scenarioet bidrar i mindre grad til å overføre gods fra vei til bane, noe som kan medføre større behov for vedlikehold på veinettet og vil opprettholde dagens nivå av trafikk. Imidlertid vil overgang til nullutslippskjøretøy bidra til redusert klimaavtrykk.

Dette vil være et scenario som gir en dynamisk og fleksibel tilpasning til endrede godsmengder, både bransjevis og geografisk. Spesielt vil dette understøtte utviklingen av effektive



HADELAND



knutepunkter som kan betjene større næringsparker og områder med samling av industribedrifter.

Dette scenario vil understøtte transport av gods med høyere verdi, selv om godset har lavere vekt og volum, og det vil være den løsningen som best understøtter transportbehovet som eksportrettet industri har for å sende varer til kontinentet, ikke bare til Sverige.

Anbefalt scenario: Scenario 3

For vår region er det avgjørende å finne en balanse mellom økende behov for fleksibel og pålitelige løsninger for godstransport, krav til lavere kostnader for eksportrettet industri og kravene om redusert klimaavtrykk.

Hadeland anbefaler scenario 3 som hovedalternativ for Innlandets godsstrategi.

Dette alternativet vil best ivareta næringslivets behov, og med utvikling av nullutslippskjøretøy for godstransport på vei, vil en trolig raskest kunne redusere utslipp i dette alternativet. I tillegg er dette den løsningen som gir minst avhengighet av statlige prioriteringer for store investeringer. Scenario 3 møter også kravene til fleksibilitet og skalerbarhet, samtidig som det også er mest kostnadseffektivt.

Vei er eneste alternativ mellom Oslo og Gjøvik, og utbygging av Rv4 må være prioritert nummer en i Innlandets arbeid med både godsstrategi og NTP

Kunnskapsgrunnlaget for strategien peker på at det for fremtidig godstransport til og fra industrien i Gjøvikregionen og Hadeland er mest realistisk og verdiskapende å legge til grunn en satsing på nullutslipps tungtransport på vei. Gods på bane ligger trolig svært langt frem i tid, og industrien i vår region transporterer i stor grad godstyper hvor tog er mindre aktuelt som løsning.

Godsstrømsanalysen er basert på beregninger ved bruk av Nasjonal Godstransportmodell. Resultatet fra analysen viser bl.a. at 89% av all godstransport i Innlandet skjer med bil og 11% med tog. Det meste av godstransporten (70%) skjer internt med bruk av bil, og er knyttet til transport av masser, avfall o.l. Innlandet er viktig for transport av transittgods, hvor bilen står for 85% av alt transittgods, mens jernbanen står for 15% av transittgodset.

For Hadeland og Gjøvikregionen, **uten** godsterminal i nordenden av Gjøvikbanen, skjer **100%** av godstransporten med bil.

Vi er svært positive til en etablering av en kombiterminal for gods på Gjøvikbanen, og vil sammen med Innlandet fylkeskommune arbeide for at dette kan gjennomføres. Dette vil være et bidrag til å avlaste veksten i gods på vei og bidra til utslippskutt. Men fortsatt vil andelen av gods som fraktes på vei i transportkorridoren Oslo-Gjøvik trolig være over 95% også etter en slik eventuell etablering.

Dette har konsekvenser for prioriteringene i strategien og tilsier at:

- Det må legges betydelig vekt på utbygging av infrastruktur for nullutslipps tungtransport, inkludert tilrettelegging for ladestasjoner, hydrogenfylling og effektive veikorridorer.
- Prioriteringen av gods på bane må nedtones til fordel for satsing på persontransport på Gjøvikbanen.



HADELAND



- Behovet for bedre løsninger for tungtransport på vei, særlig opprusting av Rv4, må løftes betydelig høyere i strategien.

Satsing på nullutslipps tungtransport på vei krever nett, strøm og alternative energikilder

For at godstransport på veg skal kunne bli fossilfri, vil det være stort behov for å få etablert flere energistasjoner langs hovedvegnettet i Innlandet, samt depotlading. Det er viktig at staten og fylkeskommunen følger opp med økonomisk støtte og incentivordninger som påskynder denne utviklingen.

For Hadeland og Gjøvikregionen, med 100% veibasert godstransport, blir energistasjoner særlig viktig. Men i tillegg er den bakenforliggende tilførselen av nett/effekt/kraft og biogass viktig. Det trengs både mer nett og mer fornybar energi samt et industrielt anlegg for storskala produksjon av biogass og oppgraderingsanlegg for å forsyne en stor og viktig region med kortreist biogass.

I pkt. 2.2.1 om etablering av energistasjoner, terminalområder og døgnhvileplasser ved knutepunkter er både Raufoss og Roa (Rv4/E16) utelatt. Vi forutsetter at dette blir korrigert, og at begge nevnte områder tas inn på linje med de øvrige som er listet opp.

Det må legges opp til et samspill mellom vei og bane, med prioritering av persontransport på Gjøvikbanen

Jernbanen har en viktig rolle i Innlandet, men primært for persontransport. Siden det ikke er realistisk at jernbane vil være en primær løsning for godstransport på strekningen Oslo-Gjøvik, må godsstrategien ha et klart veikart for hvordan nullutslipps veiutvikling kan skje parallelt med en satsing på persontransport på bane.

En styrking av Gjøvikbanen for å sikre raskere og hyppigere avganger vil være en viktig faktor for å bedre både mobiliteten og den generelle utviklingen av regionen. Strategien bør derfor legges til grunn at:

- Persontransport må være prioritert på Gjøvikbanen, da dette vil bidra til redusert trafikk vekst på Rv4.
- Godstransport på Gjøvikbanen antas å hovedsak betjene tømmernæringen og i begrenset grad gods fra vareproduserende industri.
- Satsing på gods på bane må vurderes realistisk opp mot faktiske transportbehov i regionen.

Strategier for å nå målene (kpt 3.4)

I kapitlet om «strategier for å nå målene» er det nevnt en rekke gode strategier for å komme videre i dette viktige arbeidet. Helt overordnet opplever vi at det mangler fokus på muligheten til å koble sammen gods-transport også ned mot Drammen havn dersom det er ønskelig med mer gods på bane. Det er i dag gods-trafikk på strekningen Oslo – Roa via Gjøvikbanen og videre på deler av Randsfjordbanen som en del av godsstrekningen Oslo – Bergen. Ved å nyttiggjøre seg Randsfjordbanen ytterligere som en godsstrekning vil man kunne nå Drammensområdet fra Gjøvik.



HADELAND

Oppsummert

Hadeland anerkjenner innsatsen som Innlandet fylkeskommune legger ned i utviklingen av en helhetlig godsstrategi. Vi ber imidlertid om at strategien tilpasses de reelle transportbehovene i regionen ved å:

1. Ha en tydelig satsing på nullutslipps tungtransport på vei, med nødvendig infrastruktur, hvor Rv4 inkl. løsning på søndre del av veien inn til og gjennom Oslo, må prioriteres, sammen med lokalisering energistasjoner ved industrielle knutepunkt.
2. Prioritere persontransport på Gjøvikbanen fremfor gods, for på denne måten å redusere økningen i trafikk som del av nyttetransportens behov for forutsigbarhet ved transport.
3. Etablere en kombiterminal i Vestre Toten som muliggjør tømmer og industrigods på Gjøvikbanen som en langsiktig løsning.
4. Prioriteringen av ferdigstilling av Rv4 for å sikre en fremtidsrettet løsning for industriens godstransport.

Vi ser frem til videre dialog og konstruktivt samarbeid om utviklingen av en bærekraftig og realistisk godstransportstrategi for Innlandet.

Med hilsen

Gunn Elisabeth Alm Thoresen
Gran kommune

Morten Lafton
Jevnaker kommune

Harald Tyrdal
Lunner kommune

