



DELRAPPORT:

**OVERORDNET ANALYSE AV
NASJONALE OG REGIONALE FORHOLD**

November 1991

**HØYHASTIGHETSPROSJEKTET
OSLO - KORNSJØ (GØTEBORG)**

Jernbaneverket
Direktoratet
Biblioteket

FORORD

Asplan Analyse A.s har vært engasjert av NSB Hovedkontoret, Strategi- og miljøavdelingen, for å utarbeide en overordnet analyse av nasjonale og regionale forhold ved høyhastighetstog mellom Oslo og Kornsjø, med forlengelse til Gøteborg og kontinentet. Analysen inngår som et forprosjekt til konsekvensutredningens analyse av samfunnsmessige virkninger.

Hensikten med forprosjektet er allerede tidlig i utredningsfasen å få et overordnet grep på hvilke virkninger en høyhastighetsforbindelse til kontinentet kan ha for norsk næringsliv, og hvordan prosjektet påvirker den regionaløkonomiske utvikling i Oslofjord-området. Dette skal inngå som overordnet utviklingsbilde for divisjonene i deres arbeid med transportprognoser, ruteopplegg og stoppmønstre. Utover i utredningsfasen skal forprosjektet suppleres og utdypes gjennom en egen delutredning av prosjektets samfunnsmessige virkninger.

Asplan Analyse A.s sender med dette ut en sluttrapport for forprosjektet. Notatet er skrevet av Cand. oecon Erik Holmelin.

Sandvika, 11. november 1991

Asplan Analyse As

INNHold

1.	HVORFOR BYGGE HØYHASTIGHETSTOG I NORGE	7
1.1	EF's indre marked - en utfordring for Norge	7
1.2	Miljøfokusering - en ny måte å tenke på	8
2.	HØYHASTIGHETSTOG - EN NY HOVEDVEI TIL EUROPA	10
2.1	Utviklingen av EF's indre marked	10
2.2	Høyhastighetstog til kontinentet - en kjede av tiltak	13
2.3	Europaforbindelsens betydning for norsk næringsliv	16
3.	REGIONALØKONOMISK UTVIKLING SOM FØLGE AV HØYHASTIGHETSTOG	21
3.1	Østfold og Akershus syd-området ved inngangen til 1990-tallet	21
3.2	Utbyggingsplaner og reisetider på Østfoldbanen	28
3.3	Høyhastighetstog, en ny giv for Østfold	31

1. HVORFOR BYGGE HØYHASTIGHETS- TOG I NORGE

To tunge samfunnsmessige utviklingsprosesser gjør det idag ønskelig og nødvendig for samfunnet å satse ressurser på bygging av høyhastighetstog i Norge. Disse er:

- Utviklingen av EF's indre marked til et grenseløst økonomisk samarbeidsområde som det er tvingende nødvendig for norsk næringsliv å knytte seg til kommunikasjonsmessig, og
- Økende miljøproblemer og internasjonale miljøforpliktelser som gjør det nødvendig å overføre trafikk fra veg og fly til jernbane

I tillegg har Norge store ledige arbeidskraftressurser som det vil være fornuftig å sysselsette i samfunnsøkonomisk lønnsom infrastrukturutbygging. Bygging av høyhastighetstog vil her kunne være meget aktuelle tiltak.

1.1 EF's indre marked - en utfordring for Norge

Europakartet er idag i rask endring. Gamle politiske skillelinjer brytes ned, og nye samarbeidsrelasjoner skapes mellom landene. Innenfor EF bygger man nå ut et felles økonomisk markedsområde der handelshindringer mellom nasjonalstatene forsvinner. For å utnytte den vekstimpuls dette gir, bygger man samtidig ut nye hurtige kommunikasjonsårer, dels internt i storbyregionene og dels mellom disse.

I denne utviklingsprosess vil Norge lett kunne bli stående på sidelinjen. Uansett vårt framtidige forhold til EF, ligger Norge langt unna storbyregionene og de økonomiske tyngdepunktene på kontinentet. Jo tettere og hurtigere forbindelser

man etablerer mellom storbyene på kontinentet, desto mer perifert beliggende blir Norge, og desto mindre interessante blir vi som framtidige handelspartnere. Skal Norge få del i den økonomiske vekst og de nye arbeidsplassene som skapes gjennom fjerningen av handelshindringer innenfor EF-området, kreves det derfor:

- Utvikling av bedre og langt hurtigere kommunikasjoner fra Norge og Oslofjord-området til kontinentet, og
- Bedre og hurtigere forbindelser internt i Oslofjord-regionen, slik at denne kan utvikle seg til en slagkraftig storbyregion som det er interessant for byområdene på kontinentet å handle med.

Utbygging av et høyhastighetstog mellom Oslo og Gøteborg, med forlengelse videre til kontinentet, tar sikte på å være første skritt i en utviklingskjede som etterhvert skal dekke begge disse behov.

1.2 Miljøfokusering - en ny måte å tenke på

Økende miljøproblemer og en stadig økende miljøbevissthet i befolkningen er en annen tung samfunnstrend som etterhvert kommer til å gjennomsyre hele vår hverdag. For å bidra til å løse de globale forurensingsproblemer har Norge inngått forpliktende avtaler om stabilisering av utslipp av karbondioksyd og reduksjoner i utslipp av nitrogenoksider. Skal dette være mulig kreves det **ikke mindre enn et skifte i måten å tenke på**. Fra å være ensidig fokusert på behovet for utbygging og økonomisk vekst, må man utover i 1990-årene legge minst like stor vekt på miljøspørsmål når behovet for nye utbyggingstiltak begrunnes.

I denne sammenheng blir utbygging av høyhastighetstog viktig. En hurtig jernbaneforbindelse til kontinentet og en tettere sammenknytning av Oslofjord-området, vil gi Norge muligheter til å ta del i den næringsutvikling og

økonomiske vekst EF's indre marked vil gi. Dermed skapes nye arbeidsplasser og et økende inntektsgrunnlag som i sin tur kan settes inn i miljøforbedrende tiltak i det norske samfunn. Desverre gir veksten også trolig et økt transportbehov og muligheter for nye miljøbelastninger.

Ved bygging av høyhastighetstog med 200 km/t-standard mellom Oslo og Gøteborg, med forbindelse videre til kontinentet, får en imidlertid et miljøvennlig og meget konkurransedyktig transportalternativ til bil, og i noen grad også til fly. Kombinert med økende miljøavgifter kan dette føre til så stor vridning av transportmønsteret fra bil og fly til jernbane at de samlede miljøbelastninger går ned selv om den økonomiske vekst fortsetter. Ved utbygging av høyhastighetstog kan det dermed være mulig **samtidig** å få til et renere miljø, og økonomisk vekst til å finansiere nye miljøtiltak. Totalt sett blir utbygging av høyhastighetstog dermed et meget miljøvennlig tiltak, som trolig også vil være samfunnsøkonomisk meget lønnsomt.

Samlet vil økende internasjonalisering og sterkere vekt på miljøproblematikk i stor grad prege utviklingen i Norge de neste tiår, og føre til en annen og mer miljøvennlig samfunnsutvikling enn den vi har hatt til nå. Trolig vil utbygging av høyhastighetstog være et av de viktigste elementene i å bringe samfunnsutviklingen inn i et nytt og mer miljøvennlig spor. Bygging av høyhastighetstog på strekningen Oslo - Gøteborg vil være det første skritt i denne retning, et tiltak som samtidig vil gi Norge og norsk næringsliv en ny hovedvei til Europa, og sette et sterkt preg på den regionaløkonomiske utvikling i Oslofjord-området. Vi skal gå nærmere inn på disse forhold nedenfor.

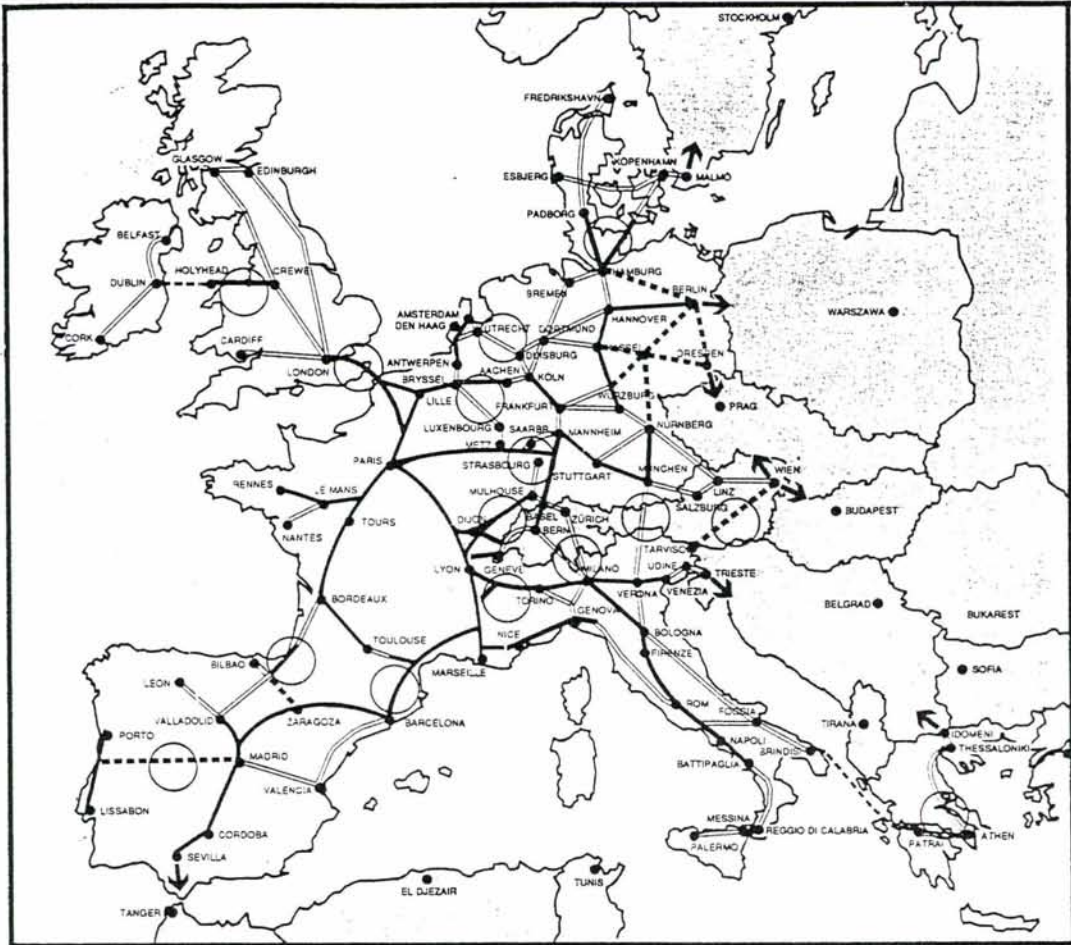
2. HØYHASTIGHETSTOG - EN NY HOVEDVEI TIL EUROPA

2.1 Utviklingen av EF's indre marked

I de vel tredivet år siden EF ble opprettet har det skjedd en gradvis politisk og økonomisk sammenknytning mellom landene på kontinentet. Ved gjennomføringen av EF's indre marked fra 1993, vil denne utviklingsprosess bringes ytterligere et langt skritt framover. EF's indre marked baserer seg på fire grunnleggende pillarer: Fri flyt mellom landene av varer, tjenester, arbeidskraft og kapital. Skal dette være mulig kreves en utstrakt samordning av lover og forskrifter, samtidig som alle handelshindringer fjernes og administrative forordninger ved grensepasseringer tas bort. På det økonomiske området er EF dermed på vei mot et grenseløst samfunn.

En viktig konsekvens av et grenseløst samfunn er en samordnet transportpolitikk. Både på veisiden og på jernbanesiden har EF derfor satt igang utredningsarbeider for å finne fram til et egnet nett av framtidige hovedkommunikasjonsårer som har til oppgave å knytte storby-områdene på kontinentet tettere sammen. På jernbanesiden har dette resultert i at EF's ministerråd i desember 1990 vedtok en rammeplan for bygging av et framtidig europeisk høyhastighetsnett innen år 2010.

Hovedhensikten med rammeplanen er i første rekke å samordne den nasjonale planlegging på jernbanesiden slik at en bygger ut et felles hovednett, og kommer fram til teknisk kompatible løsninger som etterhvert gjør det mulig å bruke samme togmateriell overalt. Videre planlegger en å benytte fellesskapets midler til å knytte EF's grenseområder opp mot de mer sentrale strøk gjennom hurtige kommunikasjoner. Dette vil blant annet også komme oss til gode.



Hovedstrukturen i EF's plan for et europeisk høyhastighetsnett i år 2010 er vist i figuren ovenfor. Nettet består av ialt fjorten hovedkorridorer som knytter storbyområdene sammen, dels i form av nye linjer, (hel strek i figuren) og dels gjennom oppgradering av eksisterende linjer (avmerket med dobbelstrek). En del nøkkelforbindelser avmerket med en ring, skal studeres nærmere. De nye linjer, ialt 9.000 km, planlegges for hastigheter over 250 km/t, mens eksisterende baner, ialt 15.000 km, opprustes med sikte på en hastighet på 200 km/t.

Gjennom bygging av dette transportnettet fram mot 2010, håper EF kommisjonen å legge grunnlaget for en betydelig regional utvikling innen EF-området,

der storby-områdene, og ikke som idag nasjonalstatene, blir drivkraften i den økonomiske utvikling. Gjennom hurtige og effektive jernbaneforbindelser med høy standard og god regularitet, håper en også å kunne ta tilbake markedsandeler fra bil og fly både når det gjelder persontransport og gods. Dermed fremmes også en miljømessig gunstig utvikling innen EF-området. Erfaringer så langt tyder på at dette er fullt mulig. Både på kontinentet og i Sverige har høyhastighetstogene hatt stor suksess og tatt betydelige markedsandeler, særlig fra fly. Mellom Stockholm og Gøteborg har for eksempel det svenske høyhastighetstoget X2000 tatt over 90.000 passasjerer eller 15% av trafikkgrunnlaget fra SAS bare i løpet av det halve året toget har vært i drift.

Gjennom bygging av dette høyhastighetsnettet vil landene i EF-området ta et stort skritt i retning av en nærmere sammenknytning av de store byområdene i Europa, og en oppkobling av ytterområdene i fellesskapet mot disse. Dermed bedres næringslivets konkurransesituasjon betydelig i hele EF-området, også i de områder som ligger nærmest oss. For norsk næringsliv som ligger utenfor EF-området, kan dette på noen års sikt gi store problemer, fordi bedriftene får en betydelig transportulempe som reduserer deres relative konkurransekraft. Blir ikke dette kompensert gjennom tilsvarende hurtige forbindelser fra Norge mot Europa, er det fare for at norsk næringslivs investeringer i større grad enn før kanaliseres til områder innenfor EF, slik at Norge blir hektet av i den økonomiske utvikling. For sysselsettingen i norsk næringsliv kan dette ha svært ubehagelige konsekvenser.

Problemet for Norge idag er at sett fra EF er vi et utenforliggende land som det, i allefall til nå, ikke har vært nødvendig å forholde seg til. Alle planer for infrastruktur-utbygging og regional utvikling slutter dermed ved EF's grenser, og en oppkobling mot Norge er ikke engang vurdert. Gjennom EØS-avtalen har vi fått til en ordning med EF-landene som i hovedsak gir norsk næringsliv de samme markedsadgang og samme konkurransevilkår som næringslivet i EF-landene. En kommunikasjonsmessig oppkobling mot Europa for å redusert transportulempen, må vi imidlertid klare selv. Desto viktigere blir det da at en slik oppkobling faktisk blir gjennomført.

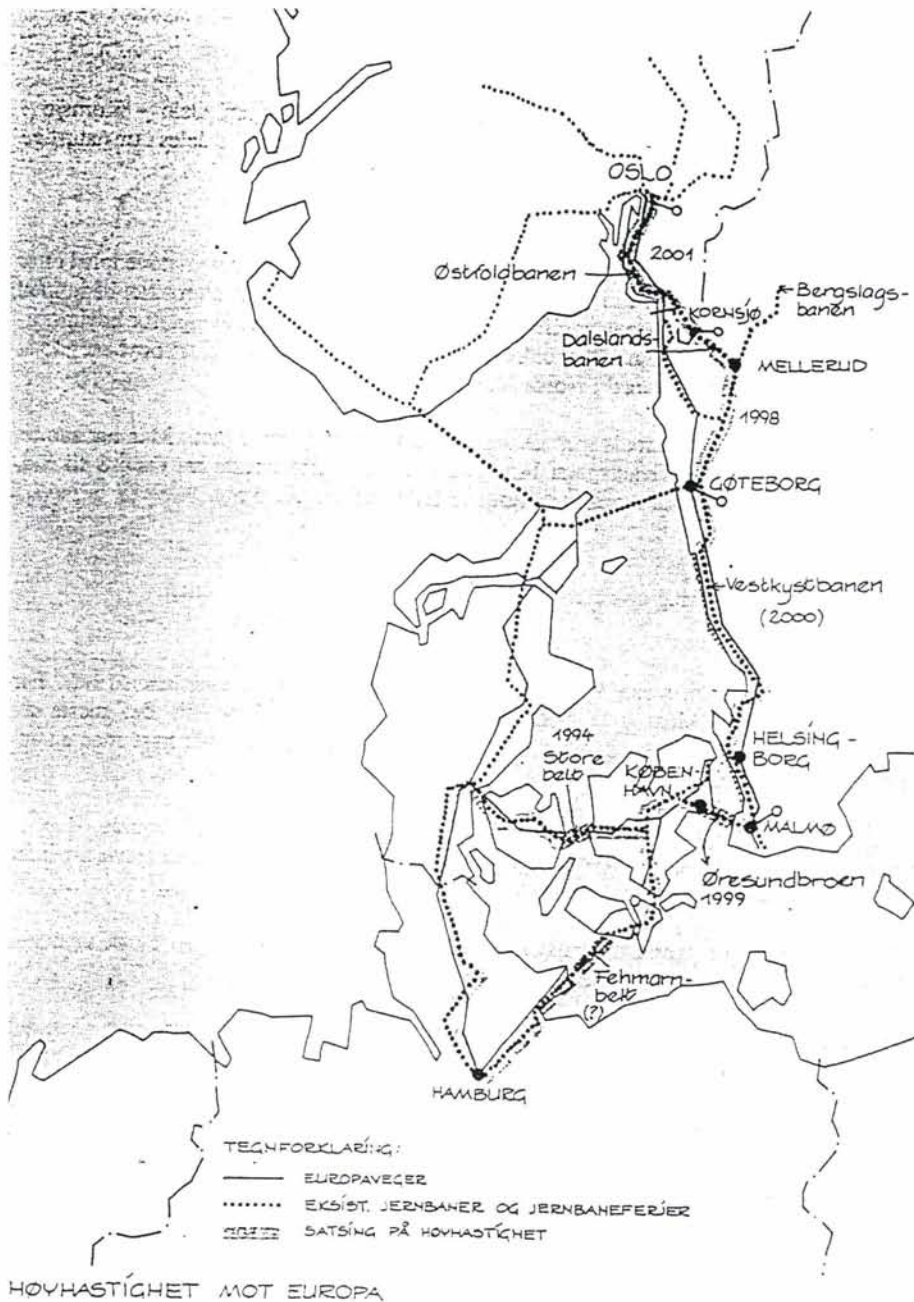
2.2 Høyhastighetstog til kontinentet - en kjede av tiltak

For å knytte Norge og norsk næringsliv til EF's indre marked, trenger Norge dermed en ny, rask hovedvei til Europa, både på vei og jernbanesiden. På veisiden skjer dette arbeidet kontinuerlig gjennom utbygging av E6. På jernbanesiden har man altså foreløpig satt igang en utredning av høyhastighetstog på Østfoldbanen mellom Oslo og svenskegrensen ved Kornsjø. For Norge er dette en begynnelse på en ny epoke for jernbanebygging. Som hovedvei mot kontinentet er imidlertid en slik forbindelse isolert sett på ingen måte tilstrekkelig.

Nå er imidlertid ikke Norge alene om dette. Sverige og svensk næringsliv har et liknende problem med avstand til kontinentet, og også Danmark føler behov for nærmere forbindelser til de store markeder lengere sør. Det er derfor ikke bare på Østfoldbanen det nå planlegges høyhastighetstog. Tvert imot planlegges det en hel kjede av slike tiltak hele veien fra Norge til Hamburg. Denne kjeden har følgende ledd:

	Ferdig år
Oslo - Kornsjø	2001
Kornsjø - Gøteborg	1998
Gøteborg - Malmø	2000
Øresundbroen	1999
København - Fredericia	1996
Fredericia - Hamburg	2000

I tillegg til strekningen Oslo - Kornsjø, arbeider svenskene med strekningen videre til Gøteborg. Vestkustbanan derfra til Malmø er også under opprustning og ventes bygget for hastigheter helt opp mot 300 km/t eller mer. Øresundbroen mellom Malmø og København over Kastrup er nylig vedtatt bygget, og ventes ferdig i 1999. Strekningen København - Fredericia over Storebælt er allerede under bygging og ventes etter flere forsinkelser å stå ferdig i 1996, og den siste strekningen til Hamburg er et prioritert EF prosjekt som ventes ferdig rundt



århundreskiftet. På et noe senere tidspunkt planlegges det også en direkte togforbindelse fra København til Hamburg over Fehmarnbælt. Et bilde av de enkelte ledd i kjeden er vist i figuren.

Ferdigstillesestidspunktene for de ulike ledd vil naturligvis kunne bli noe forskjøvet underveis. Slik det nå ser ut skulle det imidlertid være mulig å få etablert en høyhastighetsforbindelse med 200 km/t standard helt fram til kontinentet i løpet av rundt ti år.

For reisetiden med tog til kontinentet vil en slik høyhastighetsforbindelse bety noe av en revolusjon. Samlet sett regner en med at reisetiden for passasjertog med 200 km/t standard vil bli godt og vel halvert. I praksis betyr dette at reisetiden fra Oslo til Gøteborg vil bli i underkant av to timer, til København vil det ta vel fire timer, og til Hamburg vel sju timer. På strekningen mellom Oslo og Gøteborg vil dermed høyhastighetstoget være et godt alternativ til fly. I noen grad vil dette også gjelde strekningen Oslo - København, og biltrafikken vil ikke ha mulighet til å holde følge.

Også på godssiden vil høyhastighetstogene bety en revolusjon av transporttilbudet. Idag er det i liten grad framføringshastigheten som avjør samlet transporttid for godset. Terminaltider, fergekøer o.l betyr vel så mye. Samlet reisetid for gods fra Oslo til Hamburg er idag rundt 30 timer. Med høyhastighetstog vil en få en fergefri forbindelse og vesentlig mer effektive terminaler. I tillegg vil økte godsmengder føre til flere direkte tog fra Norge til kontinentet, uten terminalstopp underveis. Samlet regner en i første omgang med at dette skal få ned transporttiden fra Oslo til Hamburg til rundt 12 timer. Senere vil det kunne gå enda raskere. En vil også ha kombinerte tog der gods som haster vil bli sendt med passasjertog.

I praksis betyr dette at jernbanen på strekningen mot kontinentet igjen vil bli tidsmessig konkurransedyktig med biltransport. Dermed åpner det seg et stort marked på godssiden som til nå har vært forbeholdt bilen.

Tiltakskjeden ovenfor gir Oslo-området en rask og effektiv jernbaneforbindelse til kontinentet. Det er imidlertid ikke bare Oslo-området som har behov for dette, behovet er minst like stort andre steder i landet. I tillegg til Østfoldbanen må dermed også andre jernbanestrekninger rustes opp. Særlig gjelder dette stambaner som Dovrebanen og Bergensbanen. NSB har derfor også satt igang et planarbeid på disse strekningene for å se på mulighetene for å etablere høyhastighetstog. På noen års sikt vil dette kunne gi også andre deler av Norge en ny og effektiv hovedvei til kontinentet, og gi bedre rammebetingelser for det lokale næringsliv.

2.3 Europaforbindelsens betydning for norsk næringsliv

Høyhastighetstog til kontinentet har i første rekke betydning for norsk næringsliv ved at de gir hurtigere transporter og lavere transportkostnader. Derved reduseres norsk næringslivs transportulemper overfor bedrifter på kontinentet, og norske bedrifter får større nærhet til de store markedene.

Det er dermed i første rekke på godssiden at norsk næringsliv vil få nytte av høyhastighetstogene. På persontrafikk-siden vil trolig flyene fortsatt dekke mesteparten av næringslivets behov for transport mot Europa. Godssiden er imidlertid viktig for næringslivet, ikke minst psykologisk. Høyhastighetstogene skaper en nærhet til det europeiske marked som en ikke har idag, en nærhet som vil bli stadig mer viktig i tiden framover. For bedriftsledere i Norge som stilles overfor EF's indre marked er det viktig å vite at en kan levere sine produkter til EF-landene like raskt og sikkert som konkurrentene på kontinentet. Det er også viktig å vite at en kan få levert reservedeler, råvarer og mellomprodukter fra kontinentet raskt, så en slipper selv å sitte med dyre lagre. I sum gir slike faktorer en følelse av markedsnærhet og konkurransedyktighet som er helt nødvendig for norsk konkurranseutsatt næringsliv, dersom bedriftene fortsatt skal kunne ta sjansen på å investere ved sine anlegg i Norge, og ikke måtte flytte sin produksjon nærmere markedet.

Det at høyhastighetstogene skaper en nærhet til markedene i Europa er derfor psykologisk svært viktig for næringslivet. Først når en føler at rammebetingelsene gjør det mulig å konkurrere, er en villig til å ta sjansen på å investere i nye produksjonsanlegg i Norge, og et slikt investeringsklima trenger vi om vi igjen skal få fart på sysselsettingen her i landet.

Slike psykologiske faktorer kan i utgangspunktet virke litt lite håndfaste. For næringslivet er de imidlertid like fullt en levende realitet. Det er ikke for ingenting norsk industri jubler over EØS-avtalen. Det er heller ikke for ingenting at en svensk utredning nylig i fullt alvor foreslo å flytte store deler av

svensk industri sørover til Skåne for å komme nærmere markedene på kontinentet. Noe slikt kommer naturligvis neppe på tale i praksis, men det sier likevel noe om hvilken vekt næringslivet legger på markedsadgang, markedsnærhet og utbygging av raske transportsystemer. Dersom bygging av høyhastighetstog kan skape en slik følelse av markedsnærhet, og dermed bidra til fortsatt å holde norsk konkurranseutsatt næringsliv i Norge, vil trolig investeringen samfunnsøkonomisk sett være vel verdt pengene.

Hva skaper så dette for marked for høyhastighetstogene på godssiden? De senere år har transportmønsteret i Europa forskjøvet seg fra en hovedvekt på bulkvarer til noe større vekt på ferdigvarer i mindre kvanta. For jernbanen med sin store transportkapasitet og langsomme framføringshastighet har dette medført betydelige tap av markedsandeler til fordel for biltransport, og skapt store trafikkproblemer på kontinentet, ikke minst i transittlandene Sveits og Østerrike. For Norge er bildet noe anderledes. Her dominerer fortsatt bulktransport, selv om bearbejdede produkter også her øker. Og i Norge går bulktransporten i hovedsak på skip og ikke på jernbane. Jernbanens markedsandel er dermed i utgangspunktet lav. Strukturen i norsk utenrikshandel i 1989 framgår av tabell 2.1. og 2.2.

Vi ser av tabellene at jernbanens markedsandeler idag er forholdsvis beskjedne når det gjelder transporterte mengder gods. Samlet er jernbanens markedsandel bare 3% for eksport og 5% for import. Den dominerende transportmåte er skip med markedsandeler på 82% for eksport og 74% for import, mens biltransport også hos oss etterhvert har blitt betydelig, med markedsandeler på 11% for eksport og 16% for import. Hovedårsaken til at skipstransport dominerer bildet er at skip er nokså enerådende på frakt av råvarer, som tilsammen dekker 70 - 80% av de transporterte mengder gods. For de øvrige produktgrupper er fordelingen mer jamn.

Tabell 2.1: Eksport av varer ekskl oljeprod. 1989, 1000 tonn

Vareslag	Mengde	Skip	Ferge	Jernb	Bil
Matvarer	1.017	60%	10%	2%	28%
Tømmer, trelast	1.155	18%	15%	13%	54%
Div. råvarer	18.423	89%	2%	2%	7%
Div. ferdigvarer	2.194	62%	12%	4%	22%
Sum Eksport	22.789	82%	4%	3%	11%

Tabell 2.2: Import av varer ekskl. oljeprod. 1989, 1000 tonn

Vareslag	Mengde	Skip	Ferge	Jernb	Bil
Matvarer	2.204	75%	11%	3%	11%
Tømmer, trelast	1.174	44%	1%	8%	47%
Div. råvarer	11.961	84%	3%	4%	9%
Div ferdigvarer	2.011	30%	13%	10%	47%
Sum Import	17.350	74%	5%	5%	16%

Ser vi så på høyhastighetstogenes markedsmuligheter på godssiden, er det klart at det er på ferdigvaresiden og på endel typer matvarer at det er markedsandeler å hente. Det er for slike varer at framføringshastigheten har betydning, og det vil i hovedsak være biltransport man kan hente markedsandeler fra.

De markedssegmenter det er naturlig å se på for høyhastighetstog er for det første ferskvarer som fisk, kjøtt, frukt o.l. Her er idag biltransport dominerende, men høyhastighetstog burde kunne være fullt ut konkurransedyktige med et effektivt og moderne terminalopplegg. Videre er markedet her totalt sett stort, og en kunne fått til et effektivt opplegg med for eksempel frakt av fisk og fiskeprodukter sørover og mat og frukt nordover.

Et annet viktig markedssegment for høyhastighetstog vil kunne være ekspressgods, gjerne av tyngere komponenter som det blir for kostbart å frakte med fly. Videre kan post være aktuelt, for eksempel kombinert med passasjertog, og det kan være aktuelt å frakte en lang rekke halvfabrikata og ferdigprodukter som idag går på bil.

Hvor stort potensialet for godstransport med høyhastighetstog er, er det svært vanskelig å forutse. Tidsmessig vil en her være konkurransedyktig med biltransport. Leveringssikkerhet og effektive terminalopplegg vil imidlertid være helt avgjørende for om denne konkurransefordel kan hentes ut i form av økte markedsandeler. Videre vil miljørestriksjoner på biltransport på kontinentet kunne vise seg å bli en avgjørende faktor. Fortsetter miljørestriksjonene å øke slik det nå ser ut til, vil dette i seg selv kunne skape et stort marked for godstransport med høyhastighetstog framover. Disse forhold bør derfor studeres nærmere i konsekvensvurderingene.

I tillegg til godstransport kan høyhastighetstog også ha betydning for norsk næringsliv på en annen måte. Hurtige kommunikasjoner går begge veier, og i tillegg til å skaffe Norge en ny rask forbindelse til Europa, vil høyhastighetstogene også skaffe Europa en rask forbindelse til oss. Dette kan utnyttes i turistsammenheng.

Nede på kontinentet er det idag i brede befolkningslag en søken etter nye turistmål, og kanskje særlig villmark og uberørt natur. Er det noe Norge har mye av, så er det nettopp dette. Med en forlengelse av høyhastighetsnettet til Dovrebanen og Bergensbanen kan vi her stå overfor et stort marked. For det første er togturen en opplevelse i seg selv. For det andre går den så raskt at den faktisk er et alternativ til fly.

Muligens kan vi her etterhvert stå overfor et nytt hurtigruteopplegg, denne gang på jernbane. I tillegg vil sentrale norske reisemål som Lillehammer, Geilo og Hemsedal raskt og effektivt kunne nås fra kontinentet i løpet av en kveld og en natt for eksempel. Dermed vil Norge for mange på kontinentet kunne bli et godt

alternativ til overbefolkede Alpelandsbyer, og brede turistgrupper vil kunne bli kanalisert nordover. For det første vil dette gi et betydelig styrket markeds-potensiale for høyhastighetstogene. For det andre kan vi her stå overfor et turistpotensiale som på sikt kan gi mange nye arbeidsplasser i norsk turistnæring. Disse mulighetene bør derfor undersøkes nærmere.

Samlet finner vi dermed at bygging av høyhastighetstog på Østfoldbanen med forlengelse videre sørover mot kontinentet, vil gi Norge en ny hovedvei til Europa som er helt nødvendig for at norsk næringsliv skal få den nærhet til kontinentet som må til for å bevare sin konkurransekraft og dra full nytte av EØS-tilknytningen. I tillegg vil høyhastighetsforbindelsen bidra til å overføre trafikk fra vei til bane og på sikt også representere et betydelig turistpotensiale som kan gi mange nye arbeidsplasser i norsk turistnæring. Utover dette vil høyhastighetsforbindelsen som vi skal se senere bidra til å knytte Oslofjordområdet nærmere sammen til et storby-område, og dermed ytterligere styrke norsk næringslivs konkurransekraft. Det er derfor mange gode grunner for samfunnet til å bruke ressurser på å bygge høyhastighetstog på Østfoldbanen.

3. REGIONALØKONOMISK UTVIKLING SOM FØLGE AV HØYHASTIGHETSTOG

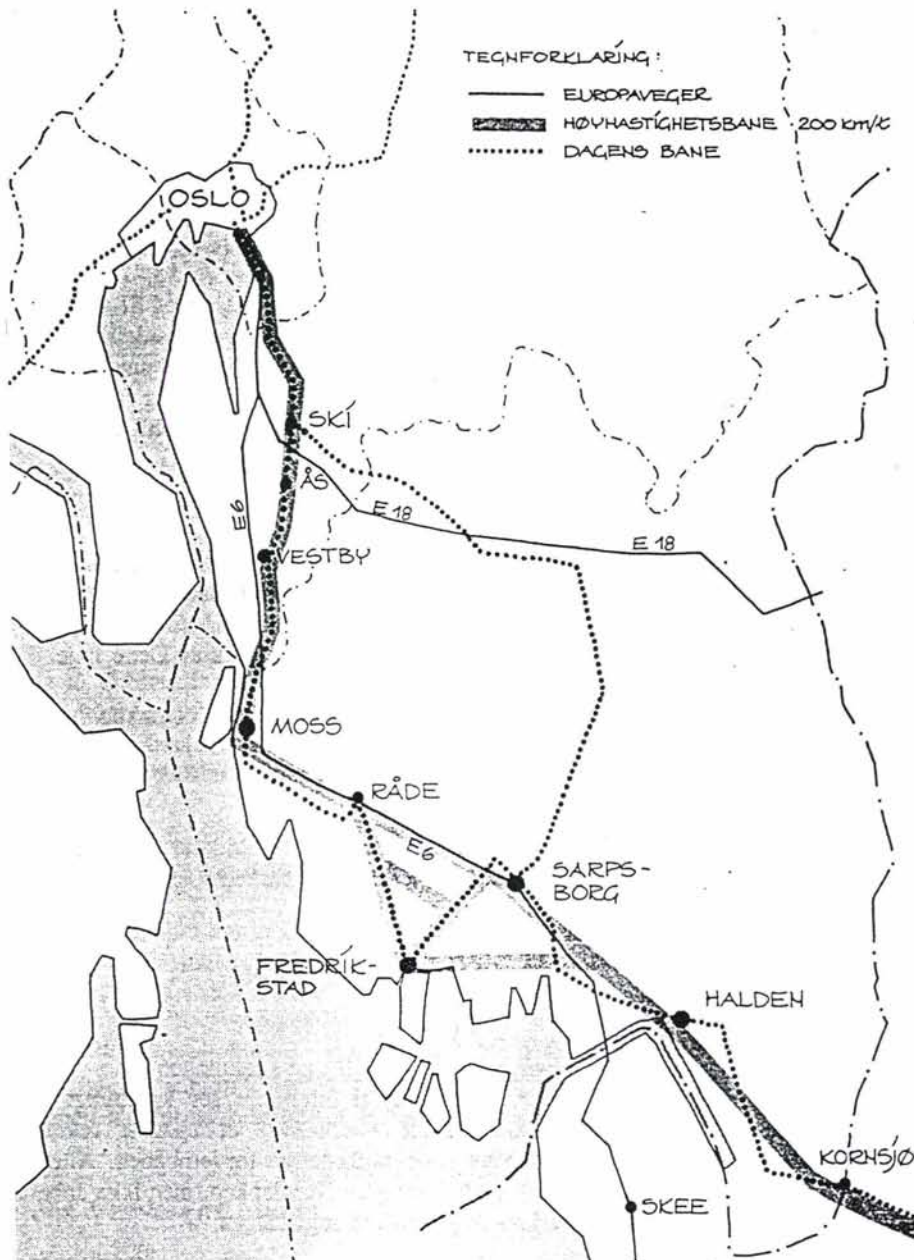
3.1 Østfold og Akershus syd-området ved inngangen til 1990-tallet

Østfold

Ved inngangen til 1990-tallet er Østfold et fylke med rundt 238.000 innbyggere og rundt 86.000 arbeidsplasser. Hovedtyngden av befolkningen, rundt 80%, er konsentrert i et belte langs kysten av Oslofjorden, der de store byene Moss, Fredrikstad, Sarpsborg og Halden ligger. Gjennom dette området går også hovedkommunikasjonsårene E6 og Østfoldbanen. Disse binder byene sammen og gir forbindelse til Oslo og Sverige. Den øvrige befolkning i Østfold bor i hovedsak langs E18 mot Sverige der en finner store tettsteder som Askim og Mysen, og i stasjonsbyene langs Østfoldbanens indre linje fra Askim sørover mot Sarpsborg. Fra Østfold er det også forbindelse over fjorden til Vestfold med Bastøferga. Her arbeides det med planer for en framtidig fast tunnelforbindelse for vei og kanskje også jernbane.

Et bilde av Østfold med befolkningskonsentrasjoner og kommunikasjoner er vist i kartskissen på neste side. Her har en også tatt med en prinsippskisse av de aktuelle alternativer for en høyhastighetsforbindelse.

I hele etterkrigstiden har Østfold vært et fylke i befolkningsmessig vekst. Fra 1950 og fram til idag har folketallet økt med nær 60.000 mennesker eller rundt 25%, dels som følge av fødselsoverskudd, og dels som følge av netto innflytting. Befolkningsveksten har imidlertid ikke vært jamn i denne perioden. Mens befolkningen vokste med nær 1% pr. år på 50- og 60-tallet,



ble vekstraten betydelig redusert på 70- og 80-tallet og har nå ved inngangen til 1990-tallet nesten stagnert. Årsaken til dette er i første rekke redusert netto innflytting som følge av utviklingen på arbeidsmarkedet.

Som et av Norges mest industrialiserte fylker, har industriens problemer på 1980-tallet rammet Østfold hardt. Tradisjonelt har industrien i Østfold vært dominert av næringsmiddelproduksjon, skipsbyggingsindustri, kjemisk industri og treforedling. På 1980-tallet ble imidlertid skipsbyggingsindustrien i all hovedsak nedlagt, mens de prosessorienterte industrigrener som treforedling og

kjemisk gjennomførte harde rasjonaliseringsprogrammer og reduserte sin sysselsetting drastisk.

Som følge av dette gikk den samlede industrisysselsetting i Østfold ned med hele 9.000 arbeidsplasser på 1980-tallet, fra 32.000 arbeidsplasser i 1980 til 23.000 arbeidsplasser ti år senere. Mer enn hver fjerde industriarbeidsplass ble dermed borte. Selv om noe av dette har blitt kompensert gjennom vekst i tjenesteytende næringer, har den samlede sysselsetting i Østfold likevel gått ned med over 6.000 arbeidsplasser eller nær 7% på 1980-tallet. En oversikt over befolkning og arbeidsplasser i de ulike regioner i fylket ved inngangen til 1990-tallet er vist i tabell 3.1.

Tabell 3.1: Østfold, befolkning og arbeidsmarked 1990

Region	Befolkning	Arbeidspl.
Indre Østfold	49.600	15.700
Moss-regionen	46.900	17.800
Fredrikstad-reg	67.800	24.000
Sarpsborg-reg	46.600	17.800
Halden-regionen	27.300	11.100
Østfold	238.200	86.400

I tabellen er kommunene i Østfold delt opp på regioner i henhold til fylkesplanens oppdeling. Vi ser av tabellen at Fredrikstad er det klart største byområdet i fylket både når det gjelder befolkning, og arbeidsplasser. Fredrikstad-regionen har idag rundt 68.000 innbyggere og rundt 24.000 arbeidsplasser, og er senteret i fylket for varehandel, service og tjenesteytende næringer. Sarpsborg og Moss er også store regioner i nasjonal målestokk, med rundt 47.000 innbyggere og rundt 18.000 arbeidsplasser, mens Halden med sine 27.000 innbyggere og 11.000 arbeidsplasser er noe mindre.

Indre Østfold er også en stor region, men her er befolkning og arbeidsplasser fordelt over et stort geografisk område med en rekke tettsteder. Størst blant disse er Askim med rundt 13.000 innbyggere.

Som følge av nedgangen i antall arbeidsplasser og fortsatt vekst i den yrkesaktive befolkning, har det på 1980-tallet oppstått en betydelig ubalanse i Østfolds arbeidsmarked. I 1980 var arbeidsplassunderskuddet i Østfold rundt 6.000 arbeidsplasser. Ved inngangen til 1990-tallet har Østfold ifølge fylkeskommunens beregninger en samlet arbeidsstyrke på rundt 103.000 mennesker. Med en samlet arbeidskraftetterspørsel fra fylkets næringsliv på rundt 86.000 arbeidsplasser, gir dette et arbeidsplassunderskudd på nær 17.000 eller 16%, nær tre ganger så mye som i 1980. Dels har dette gitt seg utslag i økt arbeidsledighet, en arbeidsledighet som nå er oppe i godt over 5.000 personer eller godt over 5% av den yrkesaktive befolkning, og dels har ubalansen gitt seg utslag i økt pendling.

I 1980 hadde Østfold en netto utpendling fra fylket på vel 4.000 personer. I hovedsak var dette en pendling fra Moss og Askim-området mot Oslo og Follo. Utover på 1980-tallet økte denne pendlingen dramatisk, og omfattet etterhvert områder stadig lenger sør i fylket. I tillegg økte også pendlingen internt mellom Østfoldbyene. Ved inngangen til 1990-tallet var netto utpendling fra Østfold ifølge fylkeskommunens beregninger vel 12.000 personer eller 12% av arbeidsstyrken. Denne pendlingen fordeler seg på regioner som vist i tabell 3.2.

Tabell 3.2: Østfold, netto utpendling fra fylket fordelt på regioner 1990.

Region	Nto.utpendl	%
Indre Østfold	5.900	23 %
Moss-regionen	2.300	11 %
Fredrikstad-reg	3.100	11 %
Sarpsborg-reg	1.000	5 %
Halden-reg	400	3 %
Østfold	12.700	12 %

Vi ser av tabellen at fortsatt er det fylkets nordligste regioner som har den største utpendlingen. Årsaken til dette er naturligvis at disse regioner ligger nærmest Oslo-området, og ikke lenger unna enn at dagpendling er fullt ut akseptabelt. Både i Moss og i Askim oppfattes nå Oslo-området som et naturlig

reserverarbeidsmarked, og en stor del av den yrkesaktive befolkning benytter seg av dette. Det nye i situasjonen er imidlertid at denne oppfatning nå også brer seg sørover, i allefall til Fredrikstad, i noen grad også lengere sør mot Sarpsborg og Halden. I årene framover vil denne utvikling trolig bare forsterke seg.

For NSB gir dette et betydelig potensiale for trafikkvekst. Østfoldbanen har de siste årene vist en betydelig trafikkvekst på intercity-strekningene, men fortsatt går størsteparten av arbeidsreisependlingen i Østfold langs E6 og E18. Med et konkurransedyktig høyhastighetstilbud er det dermed mye å hente trafikkmessig, særlig på strekningen sør for Moss. Vi skal komme tilbake til dette senere.

Som følge av problemene på arbeidsmarkedet har innflyttingen til Østfold blitt redusert de senere år. Dette påvirker også befolkningsprognosene framover i negativ retning. Basert på fødselsrater og innflytting på slutten av 1980-tallet har Statistisk Sentralbyrå laget befolkningsprognoser for Østfold fram mot år 2015. Det mest sentrale alternativ, KM190, viser her en vekst som vist i tabell 3.3.

Tabell 3.3: Østfold, befolkningsprognose 1990 - 2015. 1000 personer. KM190

År	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Østfold	238	241	245	247	249	252

Vi ser av tabellen at dersom fødselsrater og flyttemønster fortsetter slik det var på slutten av 1980-tallet, vil befolkningen i Østfold vokse svakt fra 238.000 i 1990 til 245.000 i år 2000 og 252.000 i 2015. Befolkningsveksten fordeler seg på regionene med nær 4.000 mennesker i Indre Østfold, vel 3.000 i Moss-regionen, nær 5.000 i Fredrikstad-området, 1.900 i Sarpsborg og i beste fall nullvekst i Halden. Dette er langt mindre enn hva prognosene viser for resten av Oslofjord-området, og reflekterer som nevnt situasjonen på arbeidsmarkedet.

Ved inngangen til 1990-tallet framstår dermed Østfold som et fylke i næringsmessig stagnasjon. Befolkningen vokser fortsatt noe, men ikke nok til å gi en

etterspørselsvekst som kan virke som en drivkraft i næringsutviklingen. Østfold blir dermed mer og mer avhengig av Oslo-området som reservearbeidsmarked, og næringslivet trenger sårt nye vekstimpulser. Bygging av høyhastighetstog kan i denne situasjon være nettopp det som skal til for å få fylkets næringsutvikling igang igjen.

Akershus syd - Follo-regionen

Mens Østfold er et fylke i næringsmessige problemer, er situasjonen i Follo-området lengere nord en helt annen. Her er befolkningen fortsatt i sterk vekst, og den etterspørselsvekst dette gir, fører også til vekst i det lokale næringsliv. Årsaken til denne forskjell mellom Østfold og Follo er i første rekke nærheten til Oslo.

Follo-kommunene Vestby, Ski, Ås, Frogn, Nesodden og Oppegård har idag rundt 90.000 innbyggere, men bare vel 25.000 arbeidsplasser. Årsaken til dette er at nær halvparten av arbeidstakerne i Follo arbeider i Oslo-området. Skal en forstå utviklingen i Follo, må en derfor se nærmere på utviklingen av Oslo-områdets bolig og arbeidsmarked.

Oslo-områdets regionale bolig og arbeidsmarked strekker seg idag fra Oslo sentrum, rundt 3 mil utover langs hovedkommunikasjonsårene mot Asker i vest, Lillestrøm i nord-øst og Oppegård og Ski i sør. Innenfor dette bolig og arbeidsmarkedet er det idag nær 1 million mennesker og rundt 500.000 arbeidsplasser. Videre finner vi her over halvparten av den samlede norske beholdning av høykvalifiserte sivilingeniører, siviløkonomer, statsvitere og jurister, folk som har til oppgave å sette igang og drive næringsvirksomhet. Dette gir Oslo-området en befolkningstyngde og en kompetansetetthet som gjør regionen til en magnet i næringsssammenheng, med innflytelse som strekker seg langt utover det sentrale Østlandsområdet.

Det er i denne sammenheng vi må se utviklingen i Follo. Med unntak av Oppegård som ligger nærmest Oslo, ligger kommunene i Follo idag i all

hovedsak utenfor Oslos arbeidsmarked. Størsteparten av Follo ligger imidlertid innenfor akseptabel reisetid fra Oslo, og er derfor innenfor Oslos regionale boligmarked. Dette betyr at folk flytter fra Oslo ut til Follo med sikte på fortsatt å benytte seg av Oslos regionale arbeidsmarked.

Sålenge Oslo-området befolkning fortsetter å vokse har dermed Follo en **boligstyrt** befolkningsutvikling. Jo flere boliger en klarer å bygge, desto raskere øker folketallet. Å skape nye arbeidsplasser er i denne sammenheng mindre viktig. De fleste av innflytterne har allerede jobb i Oslo-området og har tenkt å beholde denne.

Utviklingen i Follo blir dermed helt anderledes enn utviklingen i Østfold. I Østfold ligger en utenfor Oslos boligmarked og har en **arbeidsmarkedsstyrt** befolkningsutvikling der en er avhengig av å skape nye arbeidsplasser først, før en kan få ny vekst i befolkningen. I Follo er ikke dette nødvendig, her er nærheten til Oslo så stor at en uten problemer kan benytte seg av Oslo-områdets arbeidsmarked.

Som følge av nærheten til Oslo er arbeidsplassdekningen i Follo svært lav, i enkelte kommuner helt ned mot 50%. Noe problem er imidlertid ikke dette sålenge Oslo-området dekker opp resten. Det næringsliv som er i Follo-kommunene er i hovedsak konsentrert om befolkningsorienterte varehandels og service-funksjoner. I tillegg er bygg og anleggssektoren stor som følge av den store boligbyggingen i området. Karakteristisk for Follo situasjon idag er at det er **befolkningsveksten som er drivkraften i regionens næringsutvikling, og ikke omvendt.**

Som følge av arbeidsmarkedssituasjonen blir pendlingen, eller om man vil arbeidsreisene, fra Follo til Oslo meget stor. Langt innpå 40% av Follo yrkesaktive reiser idag inn mot Oslo på arbeid. Noen byrdefull arbeidsreise er det imidlertid ikke snakk om. Arbeidsreiser på en halv time til tre kvarter hver vei er idag vanlig i Oslo-området.

Som følge av ung befolkning og stor innflytting, har befolkningen i Follo-regionen de senere år vist rask vekst. Prognosene framover reflekterer dermed også dette bildet. Forventet befolkningsvekst i Folloregionen fram til 2015 framgår av tabell 3.4.

Tabell 3.4: Follo, befolkningsprognose 1990 - 2015. 1000 personer. KM190

År	1990	1995	2000	2005	2010	2015
Follo	89	95	101	106	110	113

Vi ser at dersom utviklingen fra slutten av 1980-tallet fortsetter, vil befolkningen i Follo-regionen øke med hele 24.000 eller 27% i perioden 1990 - 2015. Befolkningsøkningen ventes størst i kommunene nærmest Oslo, og avtar sørover mot Østfold. Hvis prognosene slår til vil en i Follo dermed i årene framover få et betydelig befolkningspress som det kan vise seg vanskelig å innpasse. Samtidig har Østfold lengere sør nærmest stagnasjon i befolkningsutviklingen og stort behov for vekstimpulser. Spørsmålet er nå om bygging av høyhastighetstog kan bidra til å flytte noe av Follo's forventede befolkningsvekst lengere ut til de nordre deler av Østfold.

3.2 Utbyggingsplaner og reisetider på Østfoldbanen

NSB's planer for Østfoldbanen

Østfoldbanen har idag kapasitetsproblemer og tidvis dårlig regularitet, og NSB har i flere år arbeidet med prosjekter som tar sikte på å bedre situasjonen. Viktigst her er planene om nye spor fra Oslo S til Ski, og bygging av dobbeltspor Ski - Moss.

Begge disse prosjektene ventes gjennomført i løpet av 1990-årene og vil trolig inngå som del av et senere høyhastighetsprosjekt. Det vil videre tidlig i 1990-årene bli satt inn nytt materiell på Østfoldbanen, dimensjonert for hastigheter opp til 160 km/t. Allerede i løpet av 1990-tallet vil derfor hastigheten på Østfoldbanen gå betydelig opp.

I meldingen om høyhastighetsprosjektet skisseres det tre hovedalternativ for høyhastighetstog på Østfoldbanen. Disse er:

Alternativ A: Høyhastighetstog med 200 km/t-standard som i hovedsak følger eksisterende trase, og stopper i Ski og i alle Østfoldbyene.

Alternativ B: Høyhastighetstog med 200 km/t-standard med utretting av linja i Nedre Glomma-området og stopp der og i Moss.

Alternativ C: Høyhastighetstog med 300km/t-standard på ny rett linje gjennom Østfold, og stopp bare i Nedre Glomma-området.

Hvilket alternativ som til slutt velges vil bli klarlagt underveis. Foreløpig tar man sikte på at høyhastighetstog etter de to første alternativene vil kunne være klar til drift i år 2001, mens høyhastighetstog med 300 km/t-standard etter alternativ C nok ligger lengere fram i tid.

I tillegg til selve høyhastighetstoget vil det i alternativ B og C også bli kjørt IC-tog på Østfoldbanen, med 160km/t-standard og stopp i alle Østfoldbyene. I alternativ A vil høyhastighetskonseptet og IC-nettet stort sett være sammenfallende.

Godstrafikken med utlandet vil i hovedsak følge høyhastighetslinja. Det vil også bli vurdert tilknytning til en godsterminal i Østfold.

Reisetider og stoppmønstre på Østfoldbanen

For den regionaløkonomiske utvikling i Østfold er det i hovedsak IC-delen av høyhastighetsprosjektet som er interessant. Høyhastighetstog med passasjerer og gods til utlandet er viktig nok, men betyr bare noe for Østfoldbyene i den grad de stopper. IC-togene derimot kan komme til å revolusjonere transporttilbudet i fylket.

Dagens IC-tog på Østfoldbanen har en gjennomsnittshastighet på noe under 70 km/t og bruker i overkant av to timer på strekningen Oslo - Halden. Med et høyhastighets IC-nett vil dette bli dramatisk endret, slik det framgår av tabell 3.5:

Tabell 3.5: Østfoldbanen, reisetider ved ulike hastighetsnivåer

Strekning	Dist.	Idag	160km	200km
Oslo-Ski	21km	21min	11min	9min
Oslo-Moss	60km	52min	32min	26min
Oslo-Fredr.	94km	83min	50min	40min
Oslo-Sarp.	109km	100min	58min	47min
Oslo-Halden	136km	123min	73 min	58min

Tabellen viser antatte reisetider for et IC-nett mellom Oslo og Østfoldbyene ved ulike hastighetsnivåer. Som gjennomsnittshastighet har vi her lagt inn 70% av topphastigheten. Vi ser at et IC-nett med 160km/t-standard vil redusere reisetidene på Østfoldbanen med rundt 40%, mens et 200km/t-nett mer enn halverer reisetidene, og bringer alle Østfoldbyene innen en reisetid på en time fra Oslo.

For trafikkpotensialet på Østfoldbanen betyr dette dramatiske endringer på to fronter samtidig:

- dels vil jernbanen bli meget konkurransedyktig overfor bruk av bil, især på strekningen mot Oslo, og
- dels vil kortere reisetider gi økt trafikk

Med hensyn til konkurranseflaten mot bruk av bil, så har jernbanen idag en markedsandel på IC-nettet mellom Oslo og Østfoldbyene på 15 - 20%. Med et høyhastighetsnett på 160 eller 200 km/t kortes reisetidene fra bysentrum til bysentrum ned til et nivå der bilen vanskelig kan konkurrere. Riktignok vil også veistandarden bli bedret utover i 1990-årene, med fire-felts motorvei fra Oslo til Østfold grense og to-felts motorvei videre, men likevel vil ikke bilen

tidsmessig kunne konkurrere med togene på slike strekninger. Bilens fortrinn vil være på reiser til områder utenfor bysenterne.

Hvor store markedsandeler dette vil kunne medføre for jernbanen med et høyhastighets IC-nett, er det foreløpig for tidlig å si noe kvalifisert om. Dette må undersøkes nærmere i den pågående utredning. Som et utgangspunkt er det imidlertid ikke urimelig å anta en dobling i markedsandel, bare som følge av økt hastighet og bedre komfort. Dette vil dermed gi tilsvarende nedgang i biltrafikken mot Oslo, og dermed også betydelige miljøgevinster av å bygge et høyhastighetsnett.

I tillegg til økt markedsandel for jernbanen vil imidlertid økt hastighet mellom Østfoldbyene, og mellom disse og Oslo, også føre til betydelige økninger i totalmarkedet. Idag går grensen for akseptabel arbeidsreise til Oslo ved Råde eller til nød ved Fredrikstad. Ved et høyhastighetskonsept bringes imidlertid alle Østfoldbyene innenfor Oslos pendlingsomland, og arbeidsreisen fra Moss og Fredrikstad til Oslo blir ikke lengere enn det de fleste pendlere fra Follo har idag. En må derfor vente at totalmarkedet vil vise en betydelig vekst i årene framover, slik at NSB totalt sett kanskje her står overfor en tredobling eller mer av dagens arbeidsreisetraffikk på IC-nettet. Dette må klarlegges nærmere i utredningsfasen av prosjektet.

3.3 Høyhastighetstog, en ny giv for Østfold

Regionaløkonomisk utvikling i Østfold som følge av høyhastighetstog.

Bygging av høyhastighetstog er tung infrastruktur som halverer reisetidene og skaper betydelig større nærhet mellom Østfoldbyene internt, og mellom disse og Oslo. Dermed påvirkes også den regionaløkonomiske utvikling i hele Oslo/Follo/Østfold-området, med en sterkere sammenknytning av bolig og arbeidsmarkedet, og etterhvert en regionalisering av områdets funksjoner.

Særlig for Østfold vil dette få store konsekvenser. For Follo vil høyhastighetstoget bare bety noe for Ski, i den grad toget stopper der, men Ski er allerede idag innenfor Oslos boligmarked, så virkningene blir neppe dramatiske, selv om nok utbyggingspresset lokalt vil øke. For Østfold derimot kan høyhastighetstoget bety en ny giv for befolknings og næringslivsutvikling. De viktigste regionaløkonomiske konsekvensene for Østfold av bygging av et høyhastighetsnett vil være følgende:

- Økt bruk av Oslo-området som arbeidsmarked for folk bosatt i Østfold
- Økt befolkningsvekst i Østfoldbyene som følge av økt innflytting og tilbakeflytting
- Økt konsumeterspørsel og dermed vekst i varehandel og servicevirksomhet
- Økt kompetansetetthet og bedre muligheter for å skape sterke fagmiljøer, og
- Etterhvert en regionalisering av Oslofjord-områdets arbeidsmarked.

Ved hjelp av høyhastighetstogene utvides Oslo-områdets pendlingsomland dramatisk. Utvidelsen skjer imidlertid ikke radiellt ut fra Oslo, slik tilfellet er med en ny veiforbindelse, den skjer punktvis rundt jernbanens stoppesteder, i praksis rundt byene. Dermed er det også der virkningene i hovedsak kommer, mens distriktene imellom blir vesentlig mindre berørt.

For byene betyr imidlertid en slik høyhastighetsforbindelse en ny giv. En halvering av reisetiden til Oslo gjør Oslo-områdets arbeidsmarked aktuelt for store nye befolkningsgrupper. Dermed øker pendlingen mot Oslo betydelig, arbeidsledigheten lokalt blir redusert, og situasjonen bedres på de lokale arbeidsmarkeder.

Viktigere for Østfoldbyene er imidlertid at også innflyttingen trolig øker. Særlig må man kunne vente økt tilbakeflytting til Østfold av folk som har vokst opp i fylket, men senere tatt seg utdanning og arbeid i Oslo. Østfoldbyene er attraktive områder med gode oppvekstvilkår for barn, og mange tidligere Østfoldinger vil trolig ønske å flytte tilbake, dersom de kan beholde sin jobb i Oslo uten en altfor byrdefull arbeidsreise. Ved hjelp av høyhastighetstogene blir dette fullt mulig, iallefall når det gjelder Moss og Fredrikstad. Reisetiden derfra til Oslo sentrum blir med høyhastighetstog ikke lenger enn vanlig er for folk bosatt i Oslo-området. Slipper man overgang til andre kommunikasjonsmidler i Oslo, kan derfor tilbakeflytting være et meget godt alternativ for folk med røtter i Østfold.

Men høyhastighetstogene gir større muligheter for befolkningsvekst i Østfoldbyene enn som så. Som nevnt i avsnitt 3.1 ventes Oslo-området og dermed også Follo å få en betydelig vekst i befolkningen i årene framover. Faktisk ventes Oslo/Akershus-området å vokse med over 140.000 mennesker fram til år 2015, hvorav altså 24.000 mennesker i Follo. Et eller annet sted skal disse menneskene bo.

For Østfold gir dette interessante muligheter. Stadig raskere togforbindelser vil fram mot år 2000 trolig gjøre det mulig for byer som Moss og Fredrikstad å avlaste Oslo-området for noe av denne befolkningsvekst. Dette kan gjøres ved å gi et attraktivt boligtilbud til familier i Oslo-området som ønsker å flytte ut til en høyere livsstandard i periferien, med sikte på fortsatt å benytte seg av Oslo-områdets arbeidsmarked.

I hovedsak er det høyt utdannede mennesker med barn i førskolealderen som vurderer å flytte så langt ut. Slike familier etterspør idag i gjennomsnitt 1.5 arbeidsplasser. Dersom en av disse arbeidsplassene i allefall i en periode kan hentes i Oslo-området, er en slik utflytting næringsmessig sett nærmest gratis for Østfoldbyene, fordi familien gjennom sitt konsum og bruk av offentlige tjenester selv skaper grunnlag for den resterende halve arbeidsplass. I tillegg vil Østfoldbyene gjennom økt innflytting av høykvalifiserte mennesker i betydelig grad få styrket sin kompetansetetthet. På sikt kan dette sammen med en utvidet

offentlig satsing på utdanning og fagmiljøer gjøre byer som Moss og Fredrikstad til så attraktive etableringsområder at høykvalifiserte arbeidsplasser velger å flytte etter. Dermed kan disse byene få både i pose og sekk; både økt befolkningsvekst, og etterhvert som kompetansetettheten øker, også nye og attraktive arbeidsplasser.

Det å skape nye arbeidsplasser vil i årene framover være særlig viktig for Østfold. Fylkets næringsutvikling er idag altfor svak til å dekke behovet for arbeidsplasser og stadig flere østfoldinger blir avhengige av å hente sin inntekt utenfor fylkets grenser. Ved hjelp av høyhastighetstogene blir riktignok arbeidsreisependlingen mot Oslo mindre byrdefull enn før, men en skulle nå gjerne hatt nye arbeidsplasser i Østfold også. En regionalisering av Oslofjord-området arbeidsmarked etterhvert som den kommunikasjonsmessige sammenknytning av området øker, synes her å gi interessante muligheter.

I et nærmere sammenknyttet Oslofjord-område vil Østfold ligge på akse mellom Oslo og kontinentet. En av Østfolds regionale roller vil derfor trolig være å ivareta viktige deler av Oslofjord-områdets terminalfunksjoner for transport av personer og varer til og fra Europa. Dette vil kunne gi grunnlag for nye arbeidsplasser innen transport, lager og distribusjonsvirksomhet, særlig sør i fylket, i Halden og Sarpsborg, og i noen grad også i Fredrikstad-området. En større godsterminal for NSB vil her kunne være et egnet utgangspunkt.

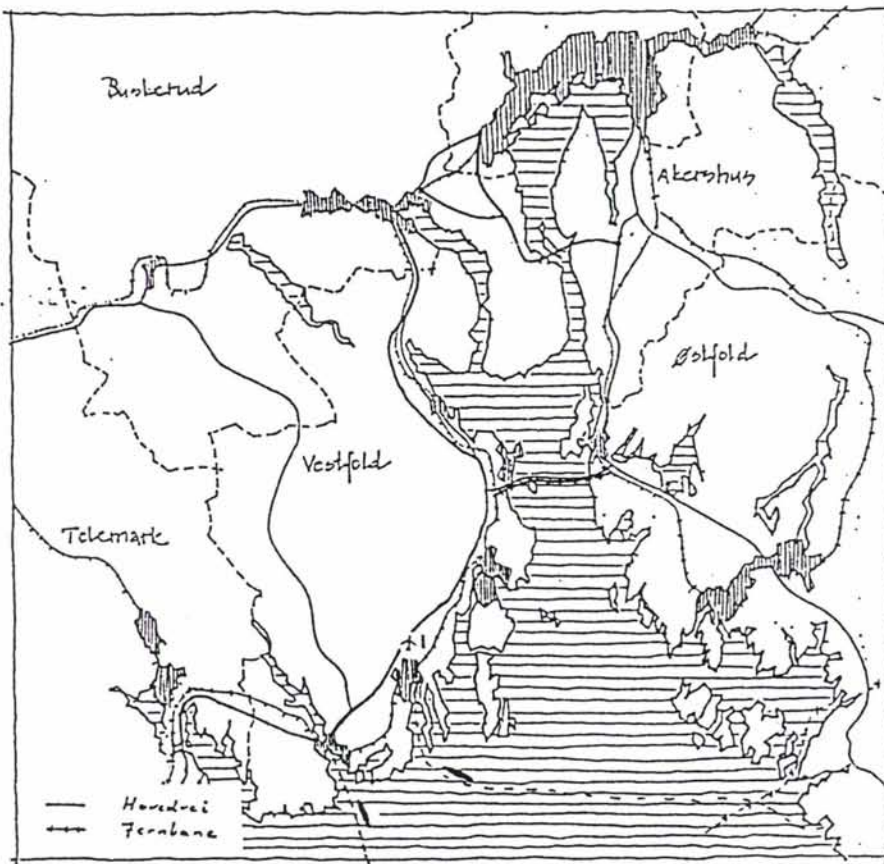
Videre vil man i Østfold ha lokaliseringmessige fortrinn for å ivareta viktige deler av Oslofjord-områdets industriproduksjon. Særlig gjelder dette i sørfylket der man er i ytterkant av Oslofjord-området og har de laveste arealkostnadene. Her har man også fortsatt et sterkt industrimiljø og kommunikasjonsmessig nærhet både til resten av området og til kontinentet, samtidig som man har tradisjoner for eksportvirksomhet. Sørfylket har derfor gode forutsetninger for å overta industriproduksjon som presses ut av Oslo etterhvert som kommunikasjonene knytter Oslofjord-området nærmere sammen. Dette er muligheter som for Østfold kan gi mange verdifulle arbeidsplasser og som man derfor bør studere nærmere i tiden framover.

Lengere nord i Østfold, i Moss og i noen grad i Fredrikstad vil en fram mot århundreskiftet i stadig sterkere grad komme innenfor Oslos innflytelsesfelt. Dette vil som vi har sett medføre økt bruk av Oslo som arbeidsmarked, og dermed etterhvert også økende lønnsforventninger, økende boligpriser og høyere arealkostnader for næringslivet. Samtidig får en imidlertid fortsatt befolkningsvekst, økt tilbakeflytting og stadig høyere næringskompetanse. Denne økende kompetansetettheten er det viktig å ta vare på. Trolig er det innenfor kompetansekrevene virksomhet vi i dette området kan finne nye næringsmuligheter i årene framover.

Samlet finner vi her at bygging av høyhastighetstog i betydelig grad vil påvirke den regionaløkonomiske utvikling i Østfold i årene framover. To forhold er det imidlertid her viktig å presisere. For det første kommer ikke denne utvikling plutselig med igangsettingen av høyhastighetsnettet i 2001. Utover i 1990-årene vil vi se stadige utbedringer av Østfoldbanen, med bedre regularitet og komfort, og stadig høyere gjennomsnittshastighet på togene.

Allerede neste år vil en her kunne merke forbedringer gjennom igangsetting av moderne togsett med høy standard og topphastighet på 160 km/t. Enda vil det ta noen år før farten kommer opp på et slikt nivå, men utviklingen er igang.

For det andre er det ikke en helt ny regional utvikling som her skjer. Den utviklingsprosess som vi har beskrevet er allerede igang uavhengig av høyhastighetstogene, noe blant annet økningen i pendlingstallene viser. Det høyhastighetstogene gjør med den regionaløkonomiske utvikling er derfor bare å virke som en katalysator som forsterker og fremmer en allerede igangværende utviklingsprosess med stadig sterkere sammenknytning av Oslofjord-områdets arbeidsmarked. At dette samtidig gir nye og spennende næringsmuligheter for Østfold, er imidlertid hevet over tvil.



Mot en nærmere sammenknytning av Oslofjord-området

Vi nevnte innledningsvis at ved siden av de miljømessige gevinster ved overføring av trafikk fra bil til jernbane, er et av de viktigste argumenter for bygging av høyhastighetstog nødvendigheten av å framskynde en nærmere sammenknytning av Oslofjord-området for å ta opp konkurransen med storby-områdene på kontinentet.

Et bilde av Oslofjord-området med byer og hovedkommunikasjonsårer framgår av kartskissen. I tillegg til dagens kommunikasjoner har vi her også tegnet inn en del mulige forbedringer. Tilsammen har Oslofjord-området idag rundt 1.5 millioner mennesker med økonomiske tyngdepunkter i Østfoldbyene, i Oslo/-Akershus-området, i Drammen, i byene langs Vestfoldkysten og i Grenland.

I konkurransen med storbyområdene på kontinentet er det dette Norge har å spille på i årene framover. Får en knyttet disse arbeidsmarkedene nærmere sammen gjennom økonomiske og kommunikasjonsmessige bånd, vil en ha muligheter til å skape en stor og utadvendt vekstregion som har en økonomisk slagkraft som betyr noe også i europeisk sammenheng.

En slik sterk vekstregion utvikler seg imidlertid ikke av seg selv. Ønsker en å arbeide for en nærmere økonomisk sammenknytning av Oslofjordområdet må en se utover fylkesgrensene og gjennom næringspolitikken legge forholdene til rette for samarbeid mellom bedrifter og utdanningsinstitusjoner i hele Oslofjordområdet. Videre kreves en aktiv samferdselspolitikk med etablering av høyhastighetstog på hele IC-nettet rundt Oslo, ikke bare på Østfoldbanen. Særlig vil Vestfoldbanen her være helt sentral. I tillegg trenger en et bedre utbygget hovedveinett med motorveistandard, spesielt på E6 og E18, og helst en fast vei og jernbaneforbindelse under Oslofjorden, for å knytte Østfold og Vestfold tettere sammen. Får en dette til, er imidlertid også grunnlaget lagt for å skape det sammenknyttede Oslofjord-området Norge har behov for for å møte utfordringen fra storbyområdene på kontinentet.

Samferdselsutbygging er tung infrastruktur som dels har til oppgave å dekke kommunikasjonsmessige behov etterhvert som slike oppstår, og dels aktivt tar sikte på å påvirke den regionaløkonomiske og miljømessige utvikling i de områder der utbyggingen pågår. NSB har stolte tradisjoner på dette felt. For hundre år siden bidro jernbanen nettopp til en slik utvikling ved å åpne nye områder for utbygging og vekst. Gjennom utbygging av høyhastighetstog kan NSB utover på 1990-tallet igjen komme til å spille en slik rolle i samfunnsutviklingen. Bygging av et høyhastighetsnett på Østfoldbanen er det første skritt i denne retning.