

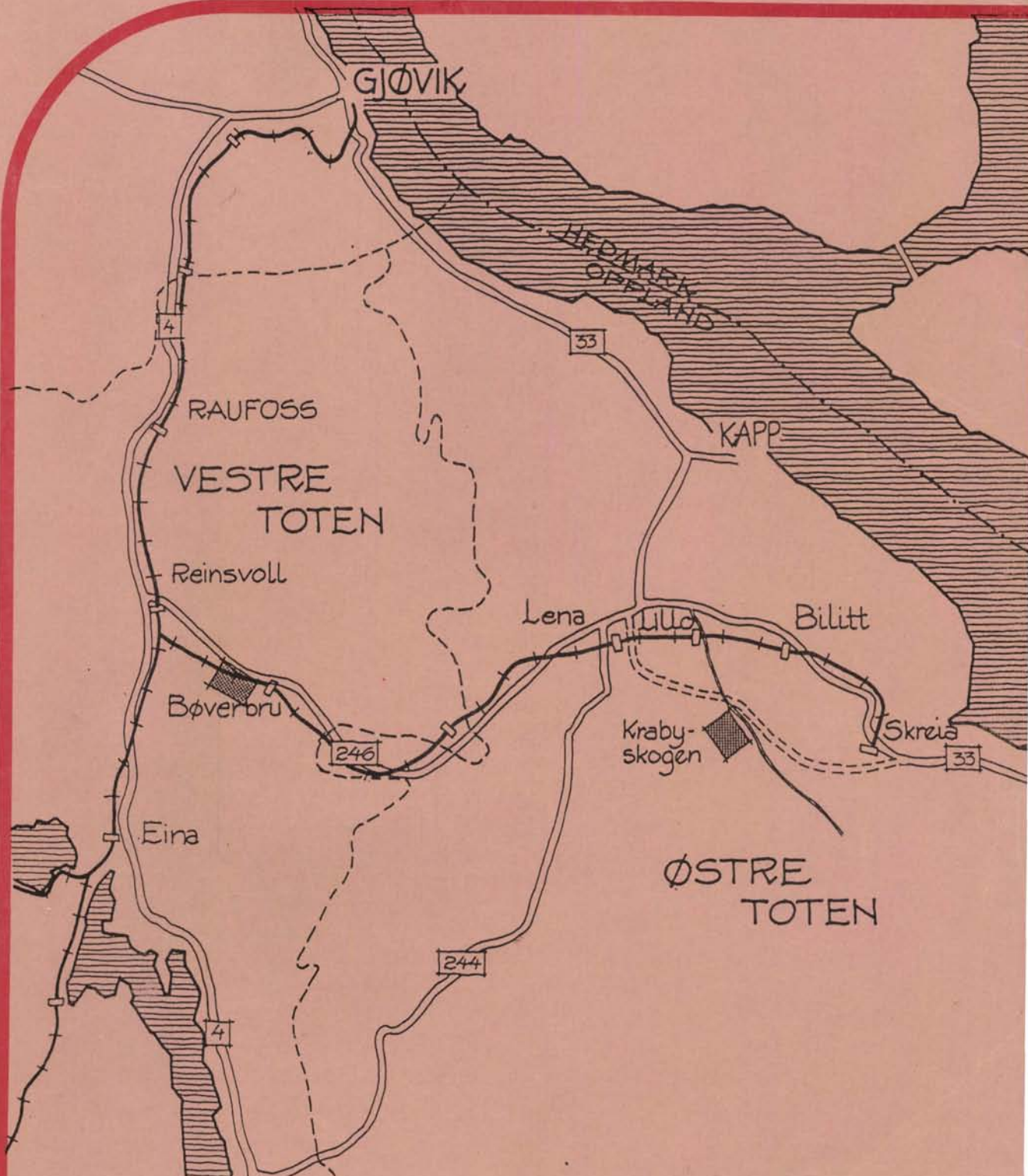
asplan

25

1962-1987

Asplan - Institutt for samfunnsplanlegging

Sandvika Stavanger Bergen Trondheim Tønsberg Kristiansand



OPPLAND FYLKESKOMMUNE
SAMFERDSELSETATEN

SKREIABANEN 1987

Sandvika, den 16/3-1987
H2745/P381/LEF/-

FORORD

I februar 1987 vedtok Styret i Norges Statsbaner å nedlegge Skreiabanen. Samferdselssjefen i Oppland fylkeskommune engasjerte i januar 1987 ASPLAN for å samle materiale som grunnlag for den lokale behandling av spørsmålet om nedleggelse av banen.

Det er utarbeidet retningslinjer som har Stortingets tilslutning for behandling av sidebanesaker. Disse retningslinjene, som bl.a. forutsetter en lokal utredning og saksbehandling i samarbeid med bl.a. NSB, har vært bestemmende for utredningens form og anbefalinger.

Nærværende rapport er utarbeidet på grunnlag av materiale innhentet i NSB, i Vegkontoret i Oppland fylke og i Østre Toten kommune. NSB har ikke ønsket å delta direkte i utredningsarbeidet, og kalkyler og økonomiske vurderinger står derfor for utrederens regning.

Ansvarlig for prosjektet i ASPLAN har vært siviløkonom Lars Erik Furu.

INNHOLD:

1.	INNLEDNING	side	3
2.	TIDLIGERE UTREDNINGER OG VURDERINGER	side	4
3.	RETNINGSLINJER FOR SAMFERDSELSMYNDIGHETENES BEHANDLING AV SPØRSMÅL SOM GJELDER NEDLEGGELSE ELLER FORTSATT DRIFT AV NSB' SIDEBANER	side	6
4.	SKREIABANEN I DAG	side	8
	- MATERIELL OG BEMANNING	side	8
	- TRAFIKK OG ØKONOMI	side	8
	- "MARKEDSANDEL"	side	9
5.	HANDLINGSALTERNATIVER OG KONSEKVENSVURDERING	side	12
6.	VEIUTBYGGING SOM ALTERNATIV TIL FORTSATT DRIFT AV SIDEBANEN	side	17
7.	ARBEIDSGRUPPENS KONKLUSJON	side	21
8.	SAMMENDRAG	side	22

VEDLEGG

SKREIABANEN 1987

1. INNLEDNING

Styret i NSB har i februar 1987 foreslått at Skreibanen nedlegges grunnet banens svake tekniske tilstand. På grunn av banens dårlige økonomiske resultat, budsjettmessige innstramminger samt fordi driften ligger på siden av de satsningsområder for jernbanedriften som Stortinget har sluttet opp om, ønsker Statsbanene ikke å foreta nødvendige investeringer for å opprettholde driften. Styrets vedtak innebærer tilslutning til Hovedadministrasjonens forslag, som lyder:

"Skreialinjen nedlegges. Banen har liten trafikk og er i svært dårlig forfatning. Skreialinjen har kun godstrafikk, og NSB antar at det ikke er nødvendig med utvalgsbehandling i henhold til St.meld. nr. 44 (1983-84)."

I vedlegg 1 til denne utredning følger NSB's utredning til styret om Skreibanen.

Østre Toten kommune tok på bakgrunn av signaler om Statsbanenes ønsker initiativet til et møte med berørte parter på Lena i januar 1987. Det ble bestemt nedsatt en arbeidsgruppe bestående av representanter for Østre Toten kommune, fylkeskommunen og Norges Statsbaner som skulle samle materiale og fremkomme med et forslag til strategi i saken.

På grunnlag av Stortingets retningslinjer for behandling av sidebanespørsmål, ble saken tatt opp i Samferdselsstyret i Oppland den 22. januar i sak 15/87 om fremtidig drifts- og transportopplegg for Valdres- og Skreiabanen. Samferdselsstyret ga sin tilslutning til at fylkeskommunen engasjerte seg i saken og bestemte at

"--- arbeidet med kompensasjonskrav for Skreiabanen gjøres administrativt i samråd med lokale myndigheter."

En avklaring av spørsmålet om fortsatt drift har betydning for revisjon av Samferdselsplanen for Oppland. Den reviderte plan skal behandles i Samferdselsstyret i Oppland den 24.9.87.

Samferdselsetaten i Oppland fylkeskommune engasjerte konsulentfirmaet ASPLAN for å forestå utredningsarbeidet.

Vestre Toten kommune ble også invitert til å delta i utvalgets arbeid. Det har også vært kontakt med Oppland Vegkontor, som har deltatt i arbeidsgruppens avsluttende møte.

NSB Oslo distrikt bestemte i mars 1987 at NSB ikke skulle delta i arbeidsgruppen på bakgrunn av at vedtak om nedleggelse allerede var truffet. NSB v/Områdesjefen på Gjøvik har bidratt med en del opplysninger til utredningen. Kalkyler og vurderinger i utredningen står derfor for utrederens regning.

\oppland\skreia\rapp

Arbeidsgruppens medlemmer har vært:

- Arild Bøhn, Oppland fylkeskommune
- Jens Chr. Gaarder, Østre Toten kommune
- Hans Fossum, Vestre Toten kommune

Nærværende utredning tar sikte på å gi grunnlag for behandling av spørsmålet om fortsatt drift av banen i berørte kommuner og i fylkeskommunen, samt å danne basis for forhandlinger om kompensasjon til distriktet for eventuell nedleggelse av banen.

2. TIDLIGERE UTREDNINGER OG VURDERINGER

I 1981 ble det foretatt en utførlig vurdering av Skreiabanen gjennom utredningen "SKREIABANEN - en samlet vurdering av Skreiabanens fremtidige transportoppgaver", som ble iverksatt av Samferdselssjefen i Oppland etter anmodning av Samferdselsdepartementet som på det tidspunkt forberedte en stortingsmelding om jernbanens drift og investeringer.

Det var oppnevnt en styringsgruppe bestående av samferdselsstyrets formann og ordførerne i de berørte kommuner med samferdselssjefen, Vegsjefen og en representant for NSB Oslo Distrikt som konsultative medlemmer.

Forut for dette hadde et utvalg oppnevnt av samferdselsstyret med ordfører Johan Nygård som formann den 27.11.1980 avgitt en innstilling om vei- og banespørsmål i Lena/Skreia-området.

Utredningen av 1981 konkluderte bl.a. slik:

"Med bakgrunn i mulige samfunnsøkonomiske kostnadsbesparelser i størrelsesordenen 0.6 - 1.0 mill.kr. pr. år, NSB-besparelser på ca. 0.8 mill.kr. pr. år, relativt små økonomiske konsekvenser for brukerne, og ved den verdi som NSB-arealene har for vegformål eventuelt utbyggingsformål, synes de økonomiske fordelene ved en nedlegging av Skreiabanen å være større enn ulempene."

Rapporten tok ikke stilling til når Skreiabanen burde nedlegges. NSB antok at banen kunne drives på nedslitningsbasis til 1985 eller kanskje noe lengre. Nedleggningstidspunktet måtte avpasses etter mulige planer for annen utnyttelse av banarealene, Vegvesenets planer for styrking av veienes bæreevne m.v.

Styringsgruppen tok derimot et klart standpunkt mot nedleggelse av banen. Gruppen uttalte at

"--- Skreiabanens betydning for transportavviklingen til og fra Totenområdet er beskjedent. Utvalget vil ut fra en samlet vurdering likefullt anbefale at banen opprettholdes for godstransport på hele strekningen Skreia-Reinsvoll."

Standpunktet ble begrunnet med at

- De tallmessige forskjellene mellom alternativene var små, og gruppen fant derfor ikke å kunne tillegge disse avgjørende vekt.
- Nødvendige investeringer for å sikre fortsatt drift etter 1985 kunne gjennomføres gradvis over en periode som strekker seg ut over 1985
- Skreiabanen tilfører trafikk til Gjøvikbanen i størrelsesordenen 10 - 12% av banens samlede godstrafikk, et trafikkvolum som styringsgruppen fryktet ville forsvinne helt fra jernbanen dersom sidebanen ble nedlagt.

Styringsgruppen påpekte at en nedlegging av banen vill føre til bortfall av en indirekte, statlig støtte til transporttilbudet til og fra Toten. Dersom banen skulle bli nedlagt, måtte følgende betingelser bli oppfylt:

- Utbedring/omlegging av Rv. 33
- Bygging av omkjøringsvei på Lena
- NSB måtte vederlagsfritt avgi banearealene til Østre og Vestre Toten kommuner.

Ved behandling av rapporten i kommunestyrene og i samferdselsstyret i fylkeskommunen, gikk alle de folkevalgte organer mot nedleggelse av sidebanen.

Samferdselsdepartementet tok verken i Stortingsmelding nr. 86 (1982-83) eller i St.meld.nr. 44 (1983-84) stilling til Skreiabanens videre skjebne. I St.meld. nr. 86 ble det foreslått at ansvaret for tilskudd til slik trafikk skulle overføres til fylkeskommunene. I St.meld. nr. 44 ble dette forslaget trukket tilbake. Departementet definerte i stedet en del retningslinjer for hvordan slike saker skal behandles. Disse retningslinjene fikk tilslutning i Stortinget og har vært grunnleggende for denne rapport og for de lokale samferdselsmyndighetenes agering i denne saken.

Retningslinjene er gjengitt i det følgende.

3. RETNINGSLINJER FOR SAMFERDSELSMYNDIGHETENES BEHANDLING AV SPØRSMÅLET OM NEDLEGGELSE ELLER FORTSATT DRIFT AV SIDEBANER

Retningslinjene for behandling av spørsmål som gjelder omlegging av lokale jernbanetilbud i form av sidebaner og lokale togtilbud på hovedbanene til veitransport er trukket opp i St.meld.nr. 44 (1983-84). Det var NSB's styre som under forberedelsene til denne meldingen foreslo en behandlingsprosedyre som Samferdselsdepartementet og siden Stortinget i Innst.S.nr. 320 (1983-84) ga sin tilslutning til.

Generelt skal jernbanedrift etter disse retningslinjer fortsatt være et statlig ansvar. Det skal imidlertid finne sted en løpende vurdering av de tjenester som tilbys når det gjelder sidebanene, selv om avgjørelser om opprettholdelse eller nedleggelse av slike baner må være en oppgave for sentrale, politiske myndigheter.

Dersom stat og fylke er enige om at driften av en bane bør opprettholdes, tar staten det fulle økonomiske ansvar.

Dersom staten mener at et tilbud bør avvikles, vil fylket,

" -- dersom lokale myndigheter (fylkeskommunen) er enig i dette, få et tillegg til sitt rammetilskudd til kollektivtransport tilsvarende det støttebehov som et alternativt trafikktilbud forutsetter."

Dersom fylkeskommunen ønsker å opprettholde et transporttilbud som staten ønsker å avvikle, kan fylkeskommunen inngå avtale med NSB om betjening av banestrekningen, men da mot å betale merkostnadene i forhold til et rimeligere transporttilbud. Departementet må i det enkelte tilfelle ta stilling til slike ordninger. Departementet skulle også utarbeide retningslinjer for fastsettelse av godtgjørelsen for slike ytelser.

En sentral forutsetning for at denne prosedyren skal kunne fungere er at alle berørte parter, kommuner, fylkeskommuner, NSB og Samferdselsdepartementet må kunne ta initiativet til å få banestrekninger og togtilbud som krever urimelig høye tilskudd, vurdert med tanke på omlegging av driften. Et særlig ansvar påhviler NSB i dette ut fra den løpende oversikt NSB har over økonomien på de enkelte banestrekninger.

Retningslinjene forutsetter at fylkeskommunen og NSB danner en samarbeidsgruppe som skal vurdere alternative trafikkopplegg.

Avtrykk av de aktuelle sidene i St.meld. nr. 44 (1983-84) og Innst.S.nr. 320 (1983-84) følger som vedlegg 2 til denne utredning.

Departementets og Storkomiteens betraktninger om kompensasjonsordninger er knyttet til tilskuddsbehovet for andre, rutegående transporttilbud som forutsettes å ta over jernbanens tidligere oppgaver ved en nedleggelse.

Når det gjelder Skreiabanen er det ikke aktuelt å sette inn erstatnings-tilbud som krever driftstilskudd. Innhenting av containere og annen distribusjon av vognlastgods skal ikke ytes tilskudd etter gjeldende retningslinjer i Oppland fylkeskommune. Spørsmålet er derfor om retningslinjene kan tolkes utvidende slik at også veimidler kan benyttes som

kompensasjon for bortfall av en jernbanestrekning, slik Styringsgruppen forutsatte forrige gang Skreiabanens fremtid ble vurdert. Kompensasjon i en slik form er relevant og aktuelt i Skreiabanens tilfelle. En nedlegging av banen forutsetter overføring av godstransport til vei. Gjeldende akseltrykkbegrensninger gjør bl.a. at Skreia er uten tilknytning til det øvrige 10 tonns riksveinettet.

Ved behandling av Kragerøbanen ble det oppfattet slik. Staten tilbød forhandlingsutvalget til Telemark Fylkeskommune og Kragerø kommune en kompensasjonspakke som omfattet

- vederlagsfri overdragelse av NSB's arealer til kommunen
- Riksveimidler til dekning av ny innfartsvei til Kragerø
- økte tilskuddsrammer til rutedrift for styrking av busstilbudet

(Kragerøbanen er fortsatt i drift fordi kommunen ikke har godtatt den tilbudte kompensasjon, men forhandlingene er ennå ikke slutført.)

Det synes på denne bakgrunn klart at det kan søkes forhandlinger med sentrale samferdselsmyndigheter om kompensasjon for en nedleggelse av Skreiabanen slik NSB foreslår, og at kompensasjonskravet kan knyttes til en nødvendig opprusting av veinettet m.v.

4. SKREIABANEN I DAG

4.1. Materiell og bemanning

Sidesporet fra Reinsvoll til Skreia er 22 km. langt. Det ble bygget i 1902. Det ble drevet person- og godstrafikk på banen inntil 1963 da persontrafikken ble nedlagt. Det har siden kun vært betjent vognlasttrafikk på banen.

Banen ble bygget for 12 tonns akseltrykk, men det har vært gitt dispensasjon for bruk av inntil 16 tonns akseltrykk. Det er telerestriksjoner på banen.

Det ventes at banen blir stengt helt under teløsningsperioden i 1987.

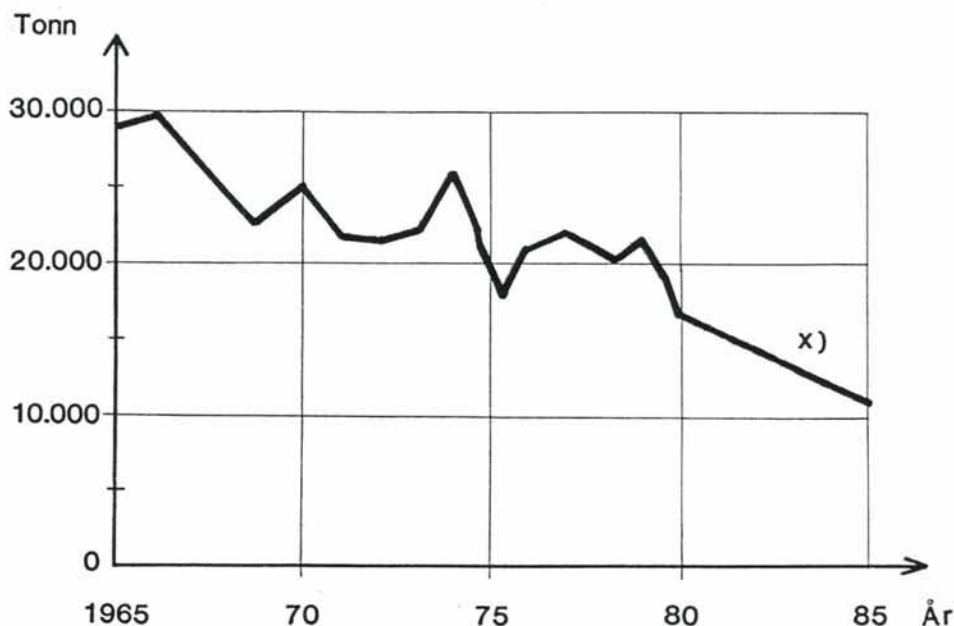
Bakgrunnen for forslaget om nedlegging av driften på sidebanen nå er i første rekke at banen er i en så dårlig teknisk forfatning at det ikke anses forsvarlig å drive trafikken videre uten en vesentlig opprustning av sporet.

Trafikken på banen drives med ett skiftelokomotiv og vogner som sirkulerer i NSB's banenett. Det utføres 3 - 5 ukentlige turer mellom Reinsvoll og Skreia. NSB anslår at det i dag er 4 1/2 årsverk knyttet til driften av sidebanen (i 1980 8 årsverk).

4.2. Trafikk og økonomi

Trafikkvolumet på Skreiabanen er redusert med ca. 35% siden sist banen ble vurdert. Volumet var i 1980 ca. 15 900 tonn, og er nå nede i ca. 10 000 tonn (Figur 1).

Figur 1: Skreiabanen - transportvolum 1965-85



x) Volum for 1981 - 84 er utelatt

Kilde: NSB

Trafikkens sammensetning i 1985 går for øvrig frem av tabell 1:

Tabell 1: Skreiabanen - godstrafikk 1985

	VOGNER	TONN	1000 TKM.	I N N T E K T		
				1000 KR.	PR.TKM.	PR. TONN
TIL OG FRA						
LENA OG SKREIA	758	10361.7	2539.7	1667.1	0.66	160.89

FRA LENA OG SKREIA:

FRA	TIL	VOGNER	TONN	1000 TKM.	I N N T E K T		
					1000 KR.	PR.TKM.	PR. TONN
LENA	TOTALT	291	4869.5	596.4	449.0	0.75	92.21
HERAV:							
LENA	VALDRESBANEN	266	4609.0	421.0	354.3	0.84	76.87
	VESTL./TR.LAG	20	230.5	170.5	75.1	0.44	325.81
SKREIA	TOTALT	258	1751.0	950.5	772.4	0.81	441.12
HERAV:							
SKREIA	VALDRESBANEN	2	36.0	2.7	2.3	0.85	63.89
	VESTL./TR.LAG	256	1715.0	947.8	770.1	0.81	449.04
FRA LENA OG SKREIA:		549	6620.5	1546.9	1221.4	0.79	184.49

TIL LENA OG SKREIA:

TIL	FRA	VOGNER	TONN	1000 TKM.	I N N T E K T		
					1000 KR.	PR.TKM.	PR. TONN
LENA	TOTALT	205	3709.2	984.7	431.8	0.44	116.41
HERAV:							
LENA	VALDRESBANEN	1	7.0	0.9	0.9	1.00	128.57
	VESTL./TR.LAG	36	531.0	350.1	92.0		
SKREIA	TOTALT	4	32.0	8.1	13.9	1.72	434.38
HERAV:							
SKREIA	VALDRFSBANEN	0					
	VESTL./TR.LAG	0					
TIL LENA OG SKREIA:		209	3741.2	992.8	445.7	0.45	119.13

Kilde: NSB

Transportoppgavene består av hele vognlaster for et lite antall enkeltbedrifter. 64% av trafikken er utgående, 36% inngående.

45% av tonnasjen og 21% av inntektene i 1985 gjaldt trafikk til og fra Valdresbanen. De samlede inntekter fra den trafikk som benyttet banen var i 1985 ca. kr. 1.66 mill. med fradrag av bonus i konsernavtaler. NSB har ikke kunnet oppgi størrelsen av disse inntektsreduksjoner. Dersom denne type rabatter settes til 15 % i gjennomsnitt, blir nettoinntekten 1,41 mill.kr.

Hovedtrekket i banens transportmønster er følgende:

Til Skreia:	Nesten ingen inngående transporter
Til Lena:	Transport hovedsakelig fra Østlandsområdet (ca. 35% av banens volum)
Fra Skreia:	Nesten alt går til Vestlandet/Trøndelag (ca. 17% av banens volum)
Fra Lena:	Stor andel til Valdresbanen (ca. 44% av banens volum), et mindre volum til Vestlandet/Trøndelag (ca. 2% av banens volum)

Dette innebærer bl.a. at det alt vesentlige av transportene mellom Toten og Oslo- og øvrige Østlands-området er lastebiltransport.

Skreiabanen tilfører Valdresbanen ca. 5% av Valdresbanens godsvolum og 4.7% av dens innteksgrunnlag.

St.prp.nr.1 - budsjettproposisjonen - gir hvert år Stortinget informasjon om det regnskapsmessige resultat av hver enkelt av Statsbanenes banestrekninger. I henhold til proposisjonen for 1987 var Skreiabanens inntektsandel i 1985 0.4 mill.kr. Driftsresultatet var -1.9 mill.kr, dvs. at sidebanens utgifter - inklusive fordelte felleskostnader - var ca. 2.3 mill.kr. Underskudd pr. trafikkenhet (tonnkm.) var kr. 11,79 - det klart største av underskuddene på alle NSB's banestrekninger.

Den vesentligste effekt av banetilbudet slik det fremstår i dag synes på denne bakgrunn å være at de berørte transportbrukere i Østre Toten kommune i det omfang de bruker banen mottar en indirekte offentlig støtte tilsvarende differansen mellom den transportpris de betaler NSB og det de måtte betale for veitransport på tilsvarende relasjoner.

4.3. NSB's "markedsandel"

I en utredning datert 13.5.1985 om veisituasjonen i Østre Toten har Østre Toten kommune anslått det samlede transportvolum bare i landbrukssektoren i Totendistriktet til 210 000 tonn pr. år. Det samlede transportvolum på Skreiabanen utgjør bare i størrelsesordenen 5% av landbrukets transportvolum i distriktet. I tillegg kommer transporter til bygg/anlegg, drivstoffer og fyringsolje, forbruksvarer, andre industriprodukter osv., som reduserer banens andel ytterligere, trolig til en størrelse av 1-3 prosent.

Banen har derfor verken absolutt eller relativt lenger noen nevneverdig betydning for distriktets transportforsyning.

De bedrifter som benytter banen er ikke fysisk avhengig av banetransport for noen av sine transportoppgaver. Hovedtyngden av transporter til og fra vedkommende bedrifter utføres på vei.

Totendistriktet har en omfattende landbruksproduksjon. Produktene er tunge og utnytter i stor grad tilgjengelig bæreevne på transportmidlene.

Bare Felleskjøpet hadde i 1984 ca. 107 000 tonn varer transportert på vei til og fra bedriften. Transportene på banen til og fra Lena i 1985 tilsvarer ca. 8% av dette.

Transport av melasse til Felleskjøpet på Lena finner sted i oppvarmede tanker på jernbanevogn. Omlegging til bil eller vekselvlak krever noe tid og må derfor varsles minst 1/2 år i forveien.

En overføring av trafikken til vei vil innebære at et transportvolum tilsvarende på årsbasis f.eks. ca. 700 vogntog med 15 tonns nyttelast, eller ca. 3 pr. virkedag, skal utføres på veinettet. Trafikkøkningen på veinettet, hvor døgntrafikken på sentrale deler i dag ligger på 2000 - 5000 kjøretøyer, vil knapt være målbar. Trafikkvolumet i Lena sentrum er målt til ca. 7 500 kjøretøyer ÅDT. Tiltak for trafikkmiljø, sikkerhet og kapasitet er høyst påkrevd.

Stykkgodstrafikk i distriktet utføres ikke av NSB men av samlasterne med lokale distributører.

Av disse er de bare Tollpost-Globe som benytter jernbanevogner til og fra terminalen på Gjøvik stasjon for dette godset. Linjegods har direkte biltransport av stykkgoods til og fra Toten med utgangspunkt i Alnabruterminalen og har 1/2 dags ekspedisjon på Lena i samarbeid med Vestoppland Bilselskap. Denne ordningen er under omlegging slik at hele Toten blir betjent fra Gjøvik i løpet av våren 1987.

Stykkgodsforsendelser på 2 tonn og mer i Norske Godslinjers regi kjøres direkte fra avsender eller fra Karihaugterminalen i Oslo.

Såvel Tollpost-Globe som Linjegods overveier å samle terminalvirksomheten for hele Mjøs-distriktet og distribuere alt stykkgoods med base på Rudshøgda forbindelse med planene om utbygging av et større terminalanlegg der.

5. HANDLINGSALTERNATIVER OG KONSEKVENSVURDERINGER

5.1 Jernbanens satsningsområder.

Stortingets retningslinjer forutsetter at det skal satses på de enkelte transportmidlenes sterke sider fremfor å søke å regulere transportfordelingen på tvers av markedsmekanismene. Dette innebærer at jernbanen må konsentrere sin innsats om transportert hvor den i konkurranse med andre kan oppfylle de krav til økonomisk inndekning som stilles opp.

Kravene til økonomisk resultat er omtalt i St.meld.nr. 84 (1982-83). Det slås fast at det skal settes bestemte krav til dekningsgrader for de ulike trafikkslag. Dekningsgraden defineres som inntekter i forhold til særkostnadene - inklusive fulle kapitalkostnader - for vedkommende trafikk.

Bare når klare samfunnsmessige og/eller samferdselspolitiske begrunnelser foreligger, kan det være grunnlag for å fravike fastsatte dekningsgrader.

Meldingen legger opp til en styrking av godstransporttilbudet på aktuelle satsningsområder, og slår fast at en slik satsning krever at kostnadskrevende virksomhet som utviklingen har gjort at det er lite behov for, blir sanert. Ved utvikling av godstogoppleggene

"--- må det tas sikte på å samle store transportstrømmer med et tilstrekkelig trafikkgrunnlag, samt ved kombinerte bil/baneopplegg over et mindre antall større, godt utstyrte terminaler. Det må legges stor vekt på at tiltakene skal bedre NSB's økonomiske resultat."

Oss bekjent er kravene til inndekning av en viss prosent av særkostnadene i NSB ennå ikke blitt tallfestet for de ulike trafikkslagene. Behovet for sanering oppstår derfor gjennom budsjettmessig knapphet, hvor midlene må prioriteres strengere. Ovenstående retningslinjer gir imidlertid klare indikasjoner på hvilke områder som bør og hvilke som ikke bør berøres av eventuelle innstramminger.

5.2 NSB's markedsstrategi for Totendistriktet

Selvom Skreiabanen skulle bli nedlagt, har NSB ambisjoner om fortsatt å betjene vesentlige deler av det trafikkvolum som i dag går på banen og dessuten bli konkurransedyktig på andre transportert som i dag betjenes med direkte biltransport. Områdesjefen i Gjøvik trekker opp følgende hovedpunkter i NSB's satsning i distriktet:

- Gjøvik stasjon blir nå utrustet med krankapasitet for 20 tonns løft, noe som muliggjør løft av standard ISO og EURO containere av nær sagt alle aktuelle vekter.
- Stasjonen disponerer 4.5 tonns truck for lossing av stykkgoods
- Stasjonen har mer enn tilstrekkelig med arealer til å betjene også de godsmengder som hittil har vært transportert på Skreiabanen.
- Det er inngått samarbeidsavtale med Vestoppland Bilselskap A/S for lokal distribusjon av såvel partilaster som containerlaster. Det distribueres og hentes i dag 20 - 25 containere pr. måned,

\oppland\skreia\rapp

hovedsakelig i tilknytning til temperaturregulerte transport av grønnsaker fra ulike produsenter på Toten. Selskapet disponerer p.t. en containerbil med tilhenger og er innstilt på ytterligere anskaffelser.

- NSB tar sikte på å betjene distriktet i stor grad med containere. Dette gir uendret transportstandard for nåværende brukere og en vesentlig høyere standard for de brukere i området som ikke har industrispor. Bilselskapet og NSB har anskaffet løse rammer for avstilling av containere som ikke har egne ben, noe som åpner muligheten for transport av f.eks. landbruksprodukter direkte fra produsent uten annen omlastning enn overføring av container fra bil til bane.

Områdeadministrasjonen arbeider dessuten for å forbedre godstogfremføringen på Gjøvikbanen og å oppnå bedre tilknytning til andre baner for i størst mulig grad å imøtekomme målsettingen om at gods opplastet en dag skal kunne leveres den neste dag på mottakerstedet (innen Sør-Norge), og generelt med styrking av trafikkunderlaget på Gjøvikbanen.

Med den veiutbygging som er utført på Rv. 4 nord for Gjøvik og de vedtatte planer for innfartsårene fra syd, ligger forholdene rimelig godt til rette for terminalvirksomhet på Gjøvik stasjon. Det er også utført asfaltering og tilrettelegging av arealer på og ved stasjonen med dette for øye. Plassering av terminalen må ses i sammenheng med fordelingen av transportoppgavene i hele Gjøvik-distriktet.

Det er planlagt et nytt industriområde mellom Reinsvoll og Bøverbru, ca. 2 km. fra Reinsvoll på Gjøvikbanen. Området ligger inntil Skreiabanens trase. Det er mulig å opprettholde banen som industrispor til dette området, som på sikt bl.a. også kan ha potensiale som fremtidig tunglastterminal for Gjøvik/Toten-distriktet.

5.3 Handlingsalternativer

Alternativ 0: Dersom intet gjøres, må banen stenge i løpet av inneværende år. "Null-alternativet" er således nedleggelse. Strekningen Reinsvoll - Bøverbru (2 km) opprettholdes som industrispor.

Spørsmålet om å sette banen i stand frem til Lena har vært vurdert i de tidligere utredningene og vist seg økonomisk ikke å skille seg vesentlig fra opprettholdelse av hele banen, og blir i denne utredning derfor ikke analysert eksplisitt.

Alternativ 1: Opprettholdelse av driften på Skreiabanen på lengre sikt forutsetter at det investeres i økt bæreevne slik at banen oppnår 18 tonns akseltrykk.

5.4 Konsekvenser for inntekter og kostnader

6.4.1 Inntekter

Inntektene på Skreiabanen i 1985 var slik fordelt, når til/fra-sted også tas i betraktning (tabell 2):

Tabell 2: Inntekter for godstrafikk til/fra Skreiabanen 1985

FRA:	TIL:	LENA	SKREIA	VALDR.B.	VESTL./ TR.LAG	ANDRE OMR.	SUM
LENA		-	-	354.3	75.1	19.6	449.0
SKREIA		-	-	2.3	770.1	-	772.4
VALDRESBANEN		0.9	-	-	-	-	0.9
VESTL/TR.LAG		92.0	-	-	-	-	92.0
ANDRE OMR.		338.9	8.1	-	-	-	347.0
SUM		431.8	8.1	356.6	845.2	19.6	1 661.3

Kilde: NSB

Alternativ 1 - fortsatt drift - vil i beste fall innebære en stabilisering av transportvolumet på det nåværende nivå. En økning av bæreevnen vil neppe gi langsiktig utbytte i form av økt markedsandel bl.a. fordi akseltrykkheving på veinettet etterhvert oppveier gevinsten på banesiden. Vi har på denne bakgrunn forutsatt uendret inntekt for Alternativ 1.

Dersom NSB's strategi for gjennomføringen av driftsendringene i Totendistriktet slår til, antar vi at transportinntektene i 0-alternativet blir opprettholdt for så vidt gjelder transportene til og fra Østlandsområdet og Vestlandet/Trøndelag. Jernbanen vil fortsatt betjene distriktet ved å tilby tilbringertransport til og fra Gjøvik stasjon. Transportene til og fra Valdresbanen har i utgangspunktet svært lav tonnpris (ca.kr. 77.- i 1985) og bør trolig overføres til direkte biltransport. De andre transportene vil påvirkes i mindre grad. Ved en aktiv markedsføring og produkttilpasning av banetilbudet vil transportvolumet muligens kunne økes. Forventninger om slik økning er imidlertid ikke lagt inn i kalkylene.

Vi forutsetter at inngående transport til distriktet ikke påvirkes, og har i kalkylen nedenfor forutsatt at 1/2 av merutgiftene for containerhåndteringen av disse bæres av NSB.

Inntektsendringene ved de to basisalternativene blir under disse forutsetningene slik tabell 3 viser (inntekt 1985 er fremskrevet med 15 pristillegg frem til 1987, og effekten av bonusordningene er forsiktig anslått til 8%):

Tabell 3: Inntektsendring i basisalternativene

(1000 kr. 1987)	ALT 0	ALT 1
Totalinntekt 1985 + 15% - 8%	1 757	1 757
Inntekt ved alternativ drift	1 380	1 757
Inntektsdifferanse	- 377	0

6.4.2 Kostnader

0-alternativet forutsetter at driften opphører og at det ikke foretas investeringer i banen. NSB's anlegg og arealer kan i dette alternativ fristilles for andre formål. Særlig arealene i sentrale deler av Lena og Skreia antas å ha stor alternativ nytteverdi.

Den verdi arealene og anleggene har i alternativ utnyttelse er vanskelig å anslå og er ikke forsøkt tallfestet i utredningen. Frigivelse av arealene og anleggene styrker imidlertid nedleggelsesalternativet i kalkylesammenheng.

Det ble i 1983 regnet et vedlikeholdsbehov på 3 mill.kr. på Skreiabanan for å opprettholde "dagens standard" (12 tonns akseltrykk med dispensasjon for 16 tonn). Fremført til 1987-priser med 8% prisstigning pr. år utgjør dette i dag ca. 4.1 mill.kr. I St.meld. nr. 84 ble investeringsbehovet for opprustning til 18 tonns akseltrykk anslått til 7.8 mill.kr., dvs. 10.6 mill. 1987-kroner. NSB's Hovedadministrasjon har i sin utredning til styret i 1987 anslått kostnadene for full utskiftning av overbygning og opprustning til 20 tonns akseltrykk til 4.5 mill.kr. i 1987.

Banen er i mellomtiden blitt drevet på nedslitningsbasis. Vi har i kalkylen nedenfor lagt til grunn at fortsatt drift på lengre sikt forutsetter arbeider av en art som også gir økt aksellast, og da til en kostnad som angitt.

Årlige kapitalkostnader blir 8.6% av 4.5 mill.kr., her avrundet til kr. 400 000,-.

På lengre sikt innebærer fortsatt drift et økt investeringsbehov for trekraft. Det er forutsatt lagt inn kapitalkostnader for ett skiftelokomotiv til 5.2 mill.kr., halvtids utnyttet på Skreiabanan. Årlige kapitalkostnader ved amortisering over 30 år er 450 000 kr., hvorav kr. 225 000,- belaster Skreiabanan. Fast vedlikehold for lokomotivet koster kr. 139 000.- pr. år, hvorav halvparten belastes Skreiabanan.

NSB's bortfall av driftskostnader ved en nedleggelse av Skreiabanan vil først og fremst være knyttet til reduserte personellkostnader og driftskostnader. Innleie av materiell for innhenting og utkjøring av containere representerer en kostnadsøkning. Hvorvidt NSB vil få dekket denne merkostnaden i form av et prispåslag er først og fremst et spørsmål om hva markedet er villig til å betale for den kombinerte transportformen.

Vi har i kalkylen i tabell 4 forutsatt følgende:

- Det frigis 4 1/2 årsverk til annen virksomhet. Utgiftene pr. årsverk er i budsjettet for 1987 ca. kr. 195 000,-

\oppland\skreia\rapp

- Driftskostnader for skiftelok tilsvarende 8800 km pr. år (5 turer à 44 km 40 uker pr. år) à kr. 10.40 pr. km., avrundet til kr. 100 000,- pr. år. spares
- Det fraktes 500 containere og andre enhetslaster til og fra Gjøvik stasjon til en pris av kr. 550/- pr. container, hvorav 1/2 forutsettes dekket av NSB og 1/2 dekkes av brukerne.

Ut fra disse forutsetninger vil kostnadene endres slik tabell 4 viser (totalkostnadene i 1985 er økt med 15 % til 1987-nivå):

Tabell 4: Kostnadsendringer i basisalternativene

(1000 kr.)	ALT 0	ALT 1
Kostnader 1985 (St.prp.nr. 1 (1986-87)) + 15%	2 645	2 645
Kapitalkostnader		
bane	0	+ 400
trekkraft (inkl. fast vedl.h.)	0	+ 300
Driftskostnader		
Personell	- 877	0
trekkraft	- 100	0
Containertransport	+ 137	0
Kostnader ved alternativ drift	1 805	3 345
Kostnadsdifferanse i 1987-kroner	0	+ 1 540

Tabell 5 viser endringen i dekningsbidrag ved de to alternativene:

Tabell 5: Endret dekningsbidrag ved basisalternativene

(1000 kr.)	ALT 0	ALT 1
Inntektsdifferanse	- 377	0
Kostnadsdifferanse	0	+ 1 540
Endret dekningsbidrag	- 377	- 1 540
Økonomisk differanse mellom alternativene	0	- 1 163

Til sammenligning kan det nevnes at NSB i 1980 anslo endringen i dekningsbidrag ved en full nedleggelse til 0.8 mill.kr. pr. år. etter inntektsnedgang på 0.7 mill.kr og kostnadsreduksjon (i hovedsak ved bortfall av 8 årsverk) på 1.5 mill.kr.

Den diskonterte verdi til 7% rente over en 20-årsperiode av disse besparelsene tilsvarer ca. 12.3 mill.kr.

6. TILTAK PÅ VEISEKTOREN SOM ALTERNATIV TIL FORTSATT DRIFT AV SIDEBANEN

Veiene til, fra og innen Østre Toten kommune har i henhold til Vegdirektoratets Vegliste 1986 - Riksveger følgende bæreevnestandard (tabell 6):

Tabell 6: Bæreevnestandard på riksveiene i Østre Toten

Riksveg nr	Strekning	Bruks-klasse	Vinter-akseltr.	akseltr. i tele-løsning
33	Akershus gr.-Skreia-Lillo	Bk 9	Bk 10	7 tonn
33	Lillo - Gjøvik/Ø.Toten gr.	Bk 9	Bk 10	6 tonn
33	Gj./Ø.Toten gr.-Gjøvik (Ind.gt.)	Bk 10		8 tonn
33	Gjøvik (kryss Ind.gt.)-Gjøvik Ø.	Bk 10		
244	Mjørlund - Håjenbakken	Bk T8	Bk 10	6 tonn
244	Håjenbakken - Valle (Lena)	Bk 10		7 tonn
246	Lillo - Lena - Reinsvoll	Bk 10		7 tonn

I vedlegg 3 er det gjengitt et kart over området som viser de viktigste av nevnte veier og industriområder. Vedlegg 4 og 5 viser trafikkbelastningen.

Det er en alminnelig oppfatning at veistandarden i Østre Toten kommune, står noe tilbake for standarden i andre, sammenlignbare deler av Oppland fylke. I Vegdirektoratets foreløpige program for perioden 1990-93 i Norsk Vegplan er det tatt med følgende investeringer av betydning for Toten (tabell 7):

Tabell 7: Norsk Vegplan - foreløpig program for 1990-93

Prioritet nr.	Rv.	Tiltak	Kostnad mill.kr.(1987)
19	33	Omlegging forbi Kapp	24.0
23	33	Finastasj. - Ringveien (Gjøvik)	12.5
24	33	Skreia - Bilitt	15.0

For perioden 1986-89 - dvs. inneværende planperiode - er det ikke avsatt midler til større tiltak i Toten-området. Forholdet til den vedtatte Norsk Vegplan for 1986-89, stadig reduserte rammer til riksveginvesteringer og manglende detaljplaner gjør at det vanskelig kan tenkes gjennomført vesentlige omprioriteringer til fordel for distriktet i inneværende planperiode.

Norsk Vegplan skal nå revideres. Dette innebærer at det i fylket i løpet av 1987/88 skal utarbeides et investeringprogram for perioden 1990-93 og et foreløpig program for neste 4-årsperiode. Denne planprosessen kan innebære omprioriteringer i forhold til det foreløpige program, både ved fylkeskommunens og ved den sentrale behandling av planen.

Det er således ikke klart hvilke prosjekter som vil komme med i Norsk Vegplan for 1990-93 og 1994-97. Mulighetene for å påvirke prioriteringer og tiltak er imidlertid til stede i løpet av den planprosess som skal gjennomføres i fylket i 1987/88.

En nedlegging av Skreiabanan innebærer at den transport som utføres på banen, må overføres til vei. Det er lite sannsynlig at dette vil påvirke produksjonsmønster og næringsstruktur i distriktet. En nedlegging vil likevel innebære en ulempe. Transportbrukerne mister i det omfang de må benytte dyrere transport enn jernbanen, den indirekte, statlige støtte de lavere, subsidierte jernbanefraktene innebærer. Skreia har i dag ikke tilknytning til 10 tonns-veinettet og vil derfor bli særlig rammet av dette. Akseltrykkbegrensningen på strekningen Lillo - Gjøvik innebærer lengre transportvei for tyngre godsbiler mellom Gjøvik og hele Østre Toten.

Tiltak for å gjøre veitransporten mer økonomisk for disse bedriftene vil kunne oppveie denne ulempen. Særlig fordi slike tiltak vil virke gunstig også for et betydelig større godsvolum enn det jernbanen transporterer, er det sannsynlig at selv enkle tiltak kan gi fullverdig kompensasjon økonomisk sett.

Østre Toten kommune har i utredningsammenheng prioritert følgende tiltak på veisiden:

1. Akseltrykkheving til 10 tonn
2. Ny omkjøringsvei rundt Lena sentrum (trase er regulert)
3. Standardheving på Rv. 33 Lillo - Skreia og Lillo - Gjøvik
4. Ny Rv. 33 mellom Skreia og Lillo

Kommunen ønsker videre å få etablert et transportservice-senter i Lena sentrum i tilknytning til omkjøringsveien, som er en forutsetning for etablering av en slik terminal.

En arbeidsgruppe bestående av fylkesagronom, fylkesreguleringsarkitekt, en representant for Østre Toten kommune og for Vegkontoret i Oppland har gjennomført et utredningsarbeid for revisjon av plangrunnlaget for veiutbyggingen på Toten. Som grunnlag for arbeidet er det gjennomført trafikktegninger og foretatt analyser av alternative løsninger for veiutbyggingen på Østre Toten.

Arbeidsgruppen har bl.a. foreslått en ny trase for Rv. 33 fra Skreia til Lillo-området via Krabyskogen og Lena. En konsekvens av dette er bl.a. at omkjøringsveien på Lena vil inngå som en parsell av en fremtidig Rv. 33.

Omkjøringsveien har i tidligere veiplaner blitt omtalt som "forgrening til Lena" fra Rv. 33, men har bl.a. på grunn av plansituasjonen på Toten for øvrig stadig blitt skjøvet ut i tid. I de seneste versjoner av Norsk Vegplan er prosjektet ikke omtalt eksplisitt. Omkjøringsveien tillegges meget høy prioritet av Østre Toten kommune.

Første byggetrinn av denne omkjøringsveien kan bygges for ca. 5 mill.kr.

Bygging av vei på banens grunn på strekningen Bilitt - Skreia blir noe mindre aktuelt dersom en utbygging langs den nye traseen for Rv. 33 ikke skyves for langt ut i tid. På deler av strekningen er det imidlertid ønskelig å få etablert gang/sykkelvei.

Det foreligger ferdige planer for opprusting av veistrekningen Skreia - Fjellhaug i løpet av inneværende vegplanperiode. Disse arbeidene vil gi Skreia 10 tonns akseltrykk mot Minnesund i Akershus i 1989 og inngår i Veikontorets ordinære vedlikeholds- og investeringsprogram for perioden.

Tilsvarende forutsetninger gjelder for oppgradering av strekningen fra Lillo forbi Kapp på Rv. 33, som er anslått å koste ca. 3 mill.kr.

Oppland Veikontor opplyser at en oppgradering av Rv. 33 mellom Bilitt og Skreia kan være mulig ved tradisjonell dekkefornyelse og punktforsterkning med asfalt slik at sommerakseltrykket blir 10 tonn i perioden frem til veien blir lagt helt om. Det er mulig å utføre disse arbeidene i 1988, men de inngår ikke i Veikontorets ordinære vedlikeholdsprogram. En slik forsterkning har meget stor betydning for Skreia siden Skreia i dag er uten forbindelse med 10 tonns-veinettet.

Dette er anslått å koste ca. 1.5 mill.kr.

Grunnlagsinvesteringer i størrelsesordenen 4.5 mill.kr. i banen vil berøre transport av ca. 10 000 tonn pr. år. Ovennevnte investeringer i samme størrelsesorden vil innebære fordeler for 2 - 300 000 tonn. Det er derfor sannsynlig at en investering i økt bæreevne på veien vil gi vesentlig større samfunnsmessig avkastning enn å investere i banen.

Av kapittel 3 går det frem at distriktet kan søke kompensasjon for nedlegging av en sidebane. Kompensasjonen skal svare til "det støttebehov som et alternativt trafikktilbud forutsetter." I det foreliggende tilfelle må kompensasjonen baseres på tiltak som kan skape en situasjon som er transportøkonomisk likeverdig med nåværende forhold. Etersom Skreiabanen lenge har transportert bare gods og på bakgrunn av behov på veisiden i tilknytning til omlegning av de transportene som hittil har gått på banen, er det relevant og naturlig å søke kompensasjon i form av tiltak på veisiden ved en nedlegging av Skreiabanen.

Grunnlaget for en slik kompensasjon er forskjellen mellom statens tilskudd til distriktet med banen og det et rimeligere transporttilbud ville koste. I Skreiabanens tilfelle kan en slik differanse vanskelig beregnes. En mulig ramme for kompensasjonen kan derfor i stedet ta utgangspunkt i NSB's resultatforbedring ved nedleggelse.

Distriktet kan f.eks. ta utgangspunkt i at 2/3 av NSB's resultatforbedring bør ytes som kompensasjon for at banetilbudet nedlegges. I henhold til ovenstående kalkyle er resultatforbedringen i forhold til fortsatt drift kr. 1 163 000,- pr. år. Sett over ett 20 års perspektiv og ut fra en rentefot på 7% gir dette en kapitalisert verdi på 12.3 mill.kr. 2/3 av dette er kr. 8 200 000,-

Distriktets grunnlag og målsetting for forhandlinger om kompensasjon kan sammenfattes i følgende punkter:

- * Det er ikke nødvendigvis i distriktets interesse å tvinge frem opprettholdelse av trafikken på banen dersom det kan oppnås en relevant og rimelig kompensasjon for bortfallet av banetilbudet slik at ressursene benyttes der de gjør størst nytte.
- * For å opprettholde transportøkonomisk likevekt ved en nedlegging av Skreiabanen, forutsettes følgende tiltak gjennomført:
 1. Forsterkning til 10 tonns sommerakseltrykk på Rv. 33 mellom Bilitt og Skreia gjennom økte vedlikeholdsbevilgninger i 1988
 2. Første byggetrinn av omkjøringsveien forbi Lena bygges som særskilt kompensasjon.
- * Det opprettholdes industrispor mellom Reinsvoll og Bøverbru.
- * Transportservicesenter på Lena etableres i perioden
- * Det forhandles om vederlagsfri kommunal overtakelse av NSB's anlegg og arealer

Av ovennevnte tiltak representerer akseltrykkforsterkning og forsering av omkjøringsveien rundt Lena nødvendig kompensasjon for nedlegging av banen.

Disse tiltakene er kalkulert til 6.5 mill.kr.

Overtakelse av arealene og anleggene kan representere en ytterligere delkompensasjon.

Øvrige tiltak vil inngå i de prioriteringer som finner sted innenfor fylkets samferdsels- og veiutbyggingsplaner. Opprettholdelse av sporet fra Reinsvoll til Bøverbru antas ikke å medføre kostnader som er nevneverdige i denne sammenheng.

7. ARBEIDSGRUPPENS KONKLUSJON

Arbeidsgruppen oppnevnt av kommunene på Toten og Oppland fylkeskommune vil på grunnlag av det foreliggende materiale trekke følgende konklusjon:

Under forutsetning av statlig kompensasjon som kan bedre veitransportens økonomi i banens område, finner arbeidsgruppen det samfunnsøkonomisk forsvarlig å nedlegge Skreiabanen.

I samsvar med Stortingets retningslinjer anbefaler gruppen at det tas opp forhandlinger med Samferdselsdepartementet med sikte på at distriktet ytes en rimelig kompensasjon for bortfall av det statsstøttede jernbanetilbudet.

Kravet til kompensasjon fra staten knyttes til tiltak som kan opprettholde en transportøkonomisk likeverdig situasjon i banens område og skal ta hensyn til den resultatforbedring NSB kan oppnå ved å nedlegge driften på sidebanen.

De tiltak som søkes gjennomført som kompensasjon er følgende:

1. Ekstraordinær vedlikeholdsbevilgning for å heve akseltrykket på Rv. 33 mellom Lillo og Skreia til 10 tonn i 1988. (ca 1.5 mill.kr.)
2. Ekstraordinær bevilgning over Investeringsbudsjettet for 1988 for bygging av omkjøringsveien rundt Lena. (ca. 5 mill.kr.)

Disse kompensasjonstiltakene har en samlet verdi i 1987 på ca. 6.5 mill.kr.

I Samferdselssjefens utredning er den diskonterte verdi av Statsbanenes besparelse ved nedleggelse av banen anslått til ca. 12.3 mill.kr.

Arbeidsgruppen forutsetter videre at det gjennomføres forhandlinger med NSB med sikte på vederlagsfri overdragelse av berørte NSB-arealer i Østre og Vestre Toten til kommunene.

Arbeidsgruppen anbefaler videre at banen holdes intakt på strekningen Reinsvoll - Bøverbru for utnyttelse som industrispor i forbindelse med utbygging av industriområde på Bøverbru.

8. SAMMENDRAG

Rapporten om Skreiabanen 1987 er utarbeidet på oppdrag av Oppland fylkeskommune, Samferdseletaten på bakgrunn av NSB's beslutning om nedleggelse av Skreiabanen. En arbeidsgruppe ble oppnevnt av fylkeskommunen og de berørte kommuner for å lede utredningsarbeidet og fremme forslag om tiltak for de respektive kommunestyre og fylkessamferdselsstyre.

I rapporten gjennomgås innledningsvis de tidligere utredninger og vedtak i spørsmålet om opprettholdelse eller nedleggelse av Skreiabanen. Den rapporten som ble lagt frem i 1981, konkluderte med at fordelene ved en nedleggelse ville være større enn ulempene. De folkevalgte organer gikk den gangen imot nedleggelse bl.a. under henvisning til sammenhengen med trafikkunderlaget på Valdresbanen, liten økonomisk forskjell mellom alternativene og at investeringer i oppgradering av banen kunne gjennomføres over tid.

Samferdselsdepartementet fremmet i Stortingsmeldingene om jernbanen i 1982 og -83 forslag om en prosedyre for behandling av sidebanesaker som Stortinget sluttet seg til. Disse retningslinjene har vært bestemmende for behandlingsmåten av denne utredning. (NSB har imidlertid under henvisning til at vedtak om nedlegging allerede er fattet, avslått å delta formelt i utredningsarbeidet.)

Dersom staten og fylket er enige om at et tilbud bør nedlegges, kan fylkeskommunen få et tillegg til sitt rammetilskudd til kollektivtransport tilsvarende det støttebehov som et alternativt trafikktilbud tilsvarer.

Dersom staten vil nedlegge et tilbud som fylket vil opprettholde, kan fylket inngå driftsavtale med NSB om opprettholdelse av driften, men da mot å betale merkostnaden i forhold til det rimeligere tilbud.

I utredningen er økte rammetilskudd til kollektivtrafikk sidestilt med tilleggsbevilgninger på veisiden. På Skreiabanen utføres det bare gods-transport som faller utenom rammetilskuddsordningen. På den annen side representerer banen en indirekte offentlig støtte til distriktets næringsliv, og overføring av godstrafikken til vei krever en opprusting av veinettet for å opprettholde en transportøkonomisk likeverdig situasjon etter nedleggelse av banen.

I rapportens kapittel 4 gjennomgås Skreiabanens anlegg og drift i dag. Trafikken var i 1985 10 400 tonn. I 1965 var den nærmere 30 000 tonn. Sett i forhold til transportvolumet på Østre Toten for øvrig, som bl.a. har en omfattende produksjon av tunge landbruksprodukter, utgjør banens trafikk i dag bare 1 - 3 % av det samlede transportvolum. Det økonomiske resultat av driften i 1985 (inntektsandel minus særkostnader) var - 1.9 mill.kr., eller kr. 11.79 pr. tonnm., det høyeste underskudd pr. trafikkenhet på alle NSB's baner.

I utredningens kapittel 5 gjennomgås de mulige alternative tiltak. Utredningen analyserer alternativene full nedleggelse og full opprettholdelse. NSB's forretningsstrategi for distriktet innebærer at det vesentligste av inntektene fra banen - unntatt trafikken til Valdres - kan opprettholdes også dersom sidebanen nedlegges. Banens kunder forutsettes betjent med

enhetslaster med utgangspunkt i Gjøvik stasjon. Transportene fra Lena til Valdres utgjorde i dag bare 4.5 - 5 % av Valdresbanens volum.

I utredningen er det videre anslått virkninger på kostnadene for bane, trekkraft, personell samt merkostnader for containertransport ved de to alternativene.

Kalkylen gir som resultat at nedleggingsalternativet gir NSB

ca. 1.16 mill.kr. større dekningsbidrag pr. år.

enn opprusting og fortsatt drift. Sett over en periode på 20 år er den diskonterte verdi av denne besparelsen 12.3 mill. 1978-kroner.

I kapittel 6 gjennomgås veisituasjonen på Østre Toten. Konsekvensene for trafikkvolumet på veiene av en nedleggelse av banen vil knapt være målbare. Uten visse tiltak for å styrke akseltrykket på veiene, vil imidlertid bortfall av banen innebære at distriktet står i en transportøkonomisk dårligere situasjon enn før på grunn av de akseltrykkbegrensninger som i dag gjelder. Utredningen lister opp i prioritert rekkefølge de tiltak som bør gjennomføres dersom banen nedlegges. Sentralt blant tiltakene står oppskrivning av akseltrykket fra 9 til 10 tonn på strekningen Bilitt - Skreia. Videre forutsetter en nedlegging av banen at omkjøringsveien i Lena sentrum bygges som særskilt kompensasjon i tillegg til ordinære investeringsrammer.

Kapittel 7 inneholder konklusjon og anbefalinger fra den arbeidsgruppen som har ledet utredningsarbeidet.

VEDLEGG 1

REINSVOLL - SKREIA

Banen er 22 km lang og dieseldrevet.

Trafikk på banen	1982	1983	1984	1985
Antall sendte vogner	659	1 023	839	549
Antall mottatte vogner	491	332	226	209

I 1965 var godsmengdene ca. 30 000 tonn, i 1957 ca. 20 000 tonn og 1985 ca. 10 000 tonn.

Banen er bygget for 12 tonn aksellast, men er gitt dispensasjon for 16 tonn.

Banen har bare godstrafikk, og det nyttes et skifteaggregat Di2 fra Eina. Strekningen betjenes daglig.

Standarden på linjen er meget dårlig, For i det hele tatt å kunne holde linjen i drift, er det foretatt noen mindre opprustningsarbeider i 1985.

NSB utfører årlig resultatberegninger. Beregningene går ut på å fordele jernbanedriftens regnskapsførte inntekter og utgifter til baner og trafikkslag. Slike beregninger gir derfor ikke eksakt uttrykk for de kostnadsbesparelser som oppnås ved eventuell nedlegging av sidebanen.

Resultatberegningene for 1985 viser

	Inntekter (mill.)	Utgifter (mill.)	Resultat (mill.)	Resultat pr. tra- fikkenhet (øre)	Inntekt i % av utgift
Totalt	0,4	2,3	- 1,9	- 1 178,5	18,2

Alternativ fortsatt drift

Opprettelse av banen med nåværende standard (12 tonn aksellast) anses helt uaktuelt da det vil innebære total utskifting av overbygningen uten å oppnå resultater i form av økt aksellast. Banen er i de senere år blitt drevet så og si uten vedlikehold av sporet, og svilledekket er nå totalt nedslitt og råttent bortsett fra korte partier. Banen må derfor enten rustes opp eller nedlegges i løpet av meget kort tid.

Opprusting av banen til 20 tonn aksellast medfører full utskifting av overbygningen på strekningen. Det regnes ikke med noe ytterligere behov for utbytting av sviller og skinner før år 2000, etter at opprusting er foretatt.

Kostnad

Reinsvoll - Lena	2,5 mill. kroner
Lena - Skreia	<u>2,0 mill. kroner</u>
Tilsammen	<u>4,5 mill. kroner</u>

Et alternativ med redusert opprusting innebærer at ballasten ikke fornyes, men tillatt aksellast blir likevel 20 tonn. Dette betyr økt vedlikeholdsinnsett senere. Tillatt hastighet bør settes så lav at vedlikeholdsbehovet minimaliseres, f.eks. 40 km/t. Dette alternativet koster 2,5 mill. kroner for hele strekningen.

Pga. sporforholdene må en avgjørelse om banens framtid tas snarest mulig.

Trafikken på banen er liten og det anses å være små muligheter for å kunne øke denne av betydning.

Alternativ nedlegging

Det er i den senere tid ikke foretatt bortfallskalyller. I beregninger som ble foretatt i forbindelse med Tilleggsmeldingen (1983), ble de årlige driftskostnader for banen beregnet til 2,1 mill. kroner. Til sammenligning kan nevnes at de totale fraktinntekter for trafikk til/fra banen i 1985 beløp seg til 1,7 mill. kroner.

Oslo distrikt har i brev av 10.7.1986 foreslått at banen nedlegges. Alternativet til dagens driftsopplegg vil være å utvikle et kombinert bil-/baneopplegg - hovedsakelig basert på containere - med Gjøvik som omlastningsterminal. Med mindre investeringer ligger Gjøvik godt til rette for dette. Distriktet regner imidlertid med at man vil miste noe av godstrafikken pga. godsstrukturen.

pende samordning mellom jernbanedriften og NSB's bildrift.

Etter departementets oppfatning vil en samordning mellom NSB bilrutedrift og jernbanedriften, slik at de samlet kan representere et godt lokaltilbud, bli ivarettatt av de berørte fylkeskommuner gjennom bl.a. det reguleringsmessige og økonomiske ansvar for de lokale ruter som er tillagt disse. Departementet mener at de økonomiske og markedsmessige fordeler en kan oppnå ved utskillelse av bildriften i frittstående selskaper også kan oppnås på annen måte, f.eks. ved at bildriften blir organisert som mer selvstendige og reelle resultatenheter innen NSB. Dette bør imidlertid NSB selv vurdere nærmere. Departementet vil derfor ikke fremme noe konkret forslag om utskillelse av bildriften fra NSB.

Spørsmålet bør imidlertid være til overveielse i tiden framover og vurderes i lys av hvordan den nye ordningen med fylkeskommunalt ansvar for lokal bil- og båtrutetrafikk utvikler seg. Viktig vil det også være hvordan samordningen mellom NSB's bildrift og den øvrige bildrift i fylkene fungerer. En måte å få til god samordning på er at enkelte deler av NSB's bildrift inngår i regionale selskapsdannelser som ledd i fylkeskommunens bestrebelser på å skape bedre kollektive transportløsninger.

5.6 NSB's REISEBYRÅVIRKSOMHET

St. meld. nr. 84 reiser spørsmål om NSB's reisebyråvirksomhet er å anse som en nødvendig integrert del av NSB's transportvirksomhet. Konklusjonen som trekkes i meldingen er at reisebyråvirksomheten må gis en friere stilling og organisering i aksjeselskapsform.

Styret for NSB har i sin tilleggsuttalelse også behandlet dette spørsmålet og anbefaler ikke at reisebyråvirksomheten skilles ut fra NSB. Styret legger vekt på reisebyråkjedens sentrale oppgave som markedsføringsapparat for NSB's persontrafikk og at reisebyråets konkurransemessige stilling kan styrkes gjennom intern organisering.

Departementet er inneforstått med at NSB gjennom sin reisebyråvirksomhet oppnår en markedskontakt med det reisende publikum som gir NSB bedre kunnskap om hvordan transporttjenester bør produseres og markedsføres. Departementet vil også legge vekt på Styrets vurdering av dette spørsmålet, og vil ikke nå foreslå noen utskillelse av reisebyråvirksomheten fra NSB's øvrige virksomhet. Departementet vil imidlertid, i likhet med for bildriften, gå inn for at reisebyråvirksomheten organiseres som egen resultatenhet.

6. Sidebaner og lokale tog

6.1 GRUNNLEGGENDE SYNSPUNKTER

I St. meld. nr. 84 (1982—83) foreslås en overføring til fylkeskommunene av hele det økonomiske ansvar for sidebaner og lokale tog.

Departementet er kommet til at dette forslag trekkes tilbake, og at staten som idag, skal ha både det driftsmessige og det økonomiske ansvar for sidebaner og lokale tog. Dette innebærer at staten, ved NSB som utførende transportbedrift, normalt står for investeringer i anlegg og materiell og finansiering av disse. Som idag vil derved også de driftsmessige underskudd bli dekket av staten.

Det vil i denne melding ikke bli foreslått eller tatt standpunkt til omlegging av driften for de ulike sidebaner.

Departementet er oppmerksom på at ved mange sidebaner og lokale tog er togtilbudet en svært dyr og ressurskrevende transportform. Disse oppgaver kan ofte utføres mer rasjonelt med vegtransport. Samtidig kan det være samfunnsmessige og lokalpolitiske

interesser som taler for banetransport. Departementet har derfor sett det som en viktig oppgave i denne melding å finne fram til en prosedyre som best mulig forener de ulike hensyn, og på en slik måte at staten har ansvaret for jernbanenettets omfang.

Stortinget har også behandlet disse spørsmål på prinsipielt grunnlag tidligere i forbindelse med behandlingene av St. meld. nr. 37 for 1979—80 og St. meld. nr. 50 for 1979—80. I Innst. S. nr. 267 for 1979—80 heter det således

«K o m i t e e n er enig med utvalget og departementet som betrakter det meste av jernbanedriften som stamforbindelser og dermed som et statlig ansvar. K o m i t e e n vil imidlertid anmode om at man vurderer på nytt hvorvidt det er hensiktsmessig at staten betaler fullt ut for jernbanetjenester som bare er av lokal interesse og opprettholdt på grunnlag av lokale krav. K o m i t e e n ser betydelige problemer for den lokale prioritering dersom fylkene skal svare for tilskudd til lokale bilruter, mens staten skal svare for tilsvarende skinnegående tilbud.

Komiteen er enig i at NSB's faste anlegg fortsatt må bli Statens ansvar fullt ut, men vil i samsvar med prinsippene for delegering av økonomisk ansvar og myndighet gi lokale myndigheter mulighet til å bidra med investering i driftsmateriell for lokale rutetjenester som går ut over den standard Staten finner mulighet for å dekke.

og i Innst. S. nr. 159 for 1979—80 sies bl.a.

«Komiteen legg vekt på at alle transportgreiner må stå i samme stilling ved krav om rutetjenester og ved fordeling av styresmakt og økonomisk ansvar. Komiteen er samd i at det meste av jernbanedrifta må verte sett på som stamrutesamband og dermed som eit statleg ansvar.»

6.2 STAMNETT, SIDEBANER, LOKALE TOGRUTER

En vil fortsatt legge til grunn den definisjon av stamnett og sidebaner som ble foretatt i St. meld. nr. 84 (side 48—50). Det samme gjelder den inndeling av togruter på stamnettet som der er foretatt. Det som i det følgende skal drøftes, blir derfor behandlingen av tjenestetilbudet på sidebanene og lokale tog på stamnettet, i tråd med inndelingene i St. meld. nr. 84. Dette tema kan deles i tre:

- Utredningsarbeid, forhandlingsprosedyre og beslutningsmyndighet.
- Endringer i rammetilskudd ved omlegging fra bane til vegtransport.
- Investeringer i anlegg og materiell.

Nærtrafikken i Oslo, Bergen, Stavanger og Trondheim vil fortsatt bli behandlet særskilt, jfr. kap. 5 i denne melding.

6.3 BEHANDLING AV SPØRSMÅL OM OMLEGGING FRA LOKALE TOG-OPPLEGG TIL VEGTRANSPORT

I utgangspunktet har staten ansvar og myndighet for all jernbanestransport. Dette bør etter departementets syn fortsatt være hovedprinsippet.

Departementet vil basere den følgende framstilling på utdrag av uttalelsen fra NSB's styre, hvor det bl.a. heter:

«Spørsmålet om å vurdere overgang fra jernbane til buss for lokale trafikkopplegg bør ta utgangspunkt i de oversikter som allerede foreligger over hvilke tog som fører til urimelig høye tilskudd pr. passasjer, og hvor mulighetene for erstatning med buss er god. Der hvor omlegging kan være aktuelt, etablerer fylkeskommunen og NSB en samarbeidsgruppe som får til oppdrag å gi en vurdering av alternative trafikkopplegg. I gruppen er det rimelig at også lokale bussruter og kommunale myndigheter blir representert. Ved denne vurdering må trafikktilbu-

dets kvalitet både for trafikanter og omkringliggende miljø avveies mot den reelle bruk av økonomiske ressurser som de alternative trafikktilbud krever.

Med støtte i det materiale og de tilrådinger gruppen legger fram, kan departementet ta standpunkt til trafikkopplegget etter å ha innhentet uttalelser fra fylkeskommunen og Styret for NSB.

Hvis departementets konklusjon blir at trafikken skal opprettholdes på jernbane påtar Staten seg fortsatt det økonomiske ansvaret for togtilbudet.

Hvis departementets konklusjon blir at trafikken bør overføres fra jernbane til buss foreslår Styret at det åpnes en adgang for fylkeskommunen til å opprettholde jernbanetilbudet gjennom kontrakt med NSB. I prinsippet bør fylkeskommunen da få det økonomiske ansvaret for tilleggskostnadene ved å opprettholde togtilbudet som alternativ til det bussopplegg departementet har lagt til grunn for sin vurdering. I praksis bør dette løses ved at fylkeskommunen inngår kontrakt med NSB, og at rammetilskuddet til fylkeskommunen økes med tilsvarende bleop som det alternative bussopplegget ville betinget.

Før en slik ordning settes i verk, må det fastlegges helt konkrete regler for hvilke kostnader som skal legges til grunn for den pris fylkeskommunen skal betale NSB for et lokalt togopplegg. Reglene må fastlegges av departementet etter forslag fra NSB.»

Litt lenger ut i uttalelsen heter det:

«Styret må ta det forbehold at de eventuelle tilleggssytelser en fylkeskommune måtte ønske lar seg innpasse i jernbanens driftsopplegg og investeringsplaner. Den endelige vurdering av dette må ligge på Statens hånd, i samsvar med hovedkonklusjonen om at Staten har det fulle ansvar for jernbanedriften.»

Departementet vil i hovedtrekk slutte seg til den fremgangsmåte som her er beskrevet. En mener forøvrig at initiativ til omlegging av driften må kunne komme både fra fylkeskommune, kommuner, NSB og Samferdselsdepartementet.

Når en av disse institusjoner har tatt initiativ til omlegging av driften, nedsettes som foreslått av NSB en gruppe for å behandle saken og komme med innstilling overfor departementet. Gruppen bør herunder vurdere mulighetene for å gjøre noe med markedsforholdene for jernbanen.

Gruppen kan bestå av representanter for NSB, berørte fylkeskommuner, Rutebileierforbundet, transportbrukere m.v.

Samferdselsdepartementet bør som avsluttende myndighet ikke delta i dette arbeidet. Departementet vil med bakgrunn i innstillingen ta standpunkt til driftsalternativ. Denne beslutning må bygge på en helhetlig samfunnsmessig vurdering av både transportøkonomi og andre faktorer.

Tilleggsmelding til St. meld. nr. 84 for 1982—83
om jernbanens drift og investeringer fram til 1990

Når Samferdselsdepartementet skal behandle innstillingen fra gruppen kan resultatet bli ett av følgende alternativer:

Opprettholdelse av jernbanedriften.

Dette innebærer at Staten fortsatt påtar seg det økonomiske ansvar for togtilbudet.

Om en fylkeskommune ønsker et utvidet jernbanetilbud i forhold til det staten legger opp til, må fylket selv betale de merkostnader dette medfører.

Nedleggelse av togtilbud på sidebane eller lokaltog.

Dersom lokale myndigheter (fylkeskommunen) er enig i dette vil fylket få et tillegg i sitt rammetilskudd til kollektivtransport tilsvarende det støttebehov som et alternativ trafikktilbud forutsetter.

Opprettholdelse av jernbanedrift etter ønske fra fylket.

Dersom fylkeskommunen ønsker å opprettholde et jernbanetilbud Staten ønsker å erstatte med et billigere, kan fylket inngå kontrakt med NSB om fortsatt jernbanedrift. Fylket får en økning i sitt rammetilskudd tilsvarende det billigere alternativet, og må således selv bære den merkostnad som fortsatt jernbanedrift innebærer.

Departementet vil understreke det siste avsnitt av foranstående sitat fra NSB's styre. Staten må bestemme i det enkelte tilfelle om det skal åpnes adgang for lokale myndigheter til å kjøpe eventuelle tilleggssytelser.

Hvilke prinsipper som skal legges til grunn når denne merpris skal fastsettes vil Samferdselsdepartementet drøfte videre, med berørte instanser og organisasjoner. Departementet ønsker å komme fram til klare regler for slik kontraktskjøring slik at fylkene vet hva de har å holde seg til, og at det bare i begrenset grad vil være nødvendig å føre forhandlinger om slik kjøring.

6.4 INVESTERINGER I ANLEGG OG MATERIELL

Etter forslaget i St. meld. nr. 84 (1982—83) kunne fylkeskommunene trekkes inn i finansieringen av større investeringer i anlegg og materiell for det jernbanetilbud staten ikke tar økonomisk ansvar for.

Departementet har ovenfor fastslått som sitt standpunkt at staten har ansvar for jernbanenettet. Dermed følger naturlig at staten også har ansvar for alle anleggsinvesteringer i dette nett.

Spørsmålet er imidlertid hva som skjer

hvis en fylkeskommune gis adgang til å kjøpe et tilleggstransporttilbud med jernbane, utover det staten bestemmer seg for. Betingelsene for en slik avtale må, som redegjort for i 6.3 være at

- a) tilbudet lar seg innpasse i NSB's øvrige opplegg, og
- b) at fylkeskommunen dekker de ekstra kostnader.

I b) inkluderes også kapitalkostnader. Men disse blir belastet over lengre tid i den årlige pris fylket betaler. Dermed kan det oppstå et betydelig finansieringsbehov enkelte år når større investeringer må foretas, som kan komme i konflikt med NSB's øvrige investeringer. Dette var bakgrunnen for at en i St. meld. nr. 84 tok opp tanken om fylkeskommunal finansiering.

Departementet er nå imidlertid som nevnt kommet til at Staten, ved NSB som utførende transportbedrift, normalt står for investeringer og finansiering av disse, og innkalkulerer de medfølgende kapitalkostnader i den årlige pris for tjenestene. Dette synes å være den beste løsning ut fra praktiske hensyn, med NSB som en, og eneste, jernbanebedrift, og ut fra hensynet til fylkeskommunenes økonomi.

Departementets forslag innebærer m.a.o. at staten fortsatt skal ha det driftsmessige og økonomiske ansvar for sidebaner og lokale tog. Etter någjeldende praksis er det staten som avgjør om en sidebane skal nedlegges eller om trafikken skal opprettholdes. Departementets forslag innebærer at lokale myndigheter kobles sterkere til avgjørelsesprosessen og stilles overfor reelle valg der som sentrale myndigheter ønsker å erstatte jernbanetransport med andre transportmidler.

6.5 INVESTERINGSBEHOV SIDEBANENE

Samferdselsdepartementet har i forarbeidet til denne meldingen anmodet NSB om å utarbeide materiale som kan belyse et alternativ for eventuell videre drift av sidebanene som verken består i full opprusting, eller en videreføring av dagens driftsform. Man ba i den forbindelse NSB vurdere konsekvensene av videre drift basert på en nøktern og suksessiv forbedring av infrastruktur og rullende materiell. Et slikt alternativ kan for godstrafikkens del innebære at man etter hvert kan utnytte samme aksellast som på hovedlinjene, men eventuelt med lavere hastighet og slik at investeringene begrenses og tilpasses trafikknivået. For persontrafikken som i et slikt alternativ forut-

Reisebyrå.

Komiteén deler synspunktene og grunnelsene til styret i NSB om at reisebyråkjeden har en sentral oppgave som markedsføringsapparat for NSB's persontrafikk. Komiteén vil derfor, i likhet med departementet, beholde reisebyrået som en del av NSB's virksomhet. Komiteén er enig i at byrået organiseres som en egen resultatenhets, og har merket seg at NSB har truffet vedtak om omorganisering i samsvar med dette.

6. Sidebaner, lokale tog.

I St. meld. nr. 37 for 1979—80 om norsk samferdselsplan gikk departementet i prinsippet inn for en sanering i trafikksvake deler av jernbanenettet. I St. meld. nr. 84 for 1982—83 ble det ikke tatt stilling til de enkelte sidebaners framtid. Regjeringen valgte i stedet å foreslå at det økonomiske ansvaret for framtidig drift av sidebanene og lokaltog skulle overføres til fylkene. I St. meld. nr. 44 for 1983—84 er dette forslaget endret slik at staten, ved NSB, fortsatt skal ha ansvaret for investeringer og drift, men det skal skje en løpende vurdering av driften av sidebanene. Dersom stat og fylke er enige om at driften bør opprettholdes tar staten det fulle økonomiske ansvar. Dersom staten mener driften bør innstilles kan likevel fylket inngå avtale med NSB om fortsatt drift, men da mot å betale merkostnadene i forhold til et rimeligere transporttilbud som staten har lagt til grunn.

Komiteén vil legge vekt på at jernbandedriften forutsetter en høy grad av sentral ledelse, både for den løpende drift og investeringer. Det bør derfor, etter komiteéns mening, være en sentral politisk oppgave å ta stilling til spørsmålet om opprettholdelse eller nedleggelse av sidebaner.

Komiteén vil peke på at sidebanene ofte går gjennom relativt næringssvake områder. Når sidebanene drøftes skjer det oftest på rent bedriftsøkonomisk grunnlag, uten at hensynet til bosetting, lokalt næringsliv, sysselsetting og beredskap tillegges vekt. Gjennom en fortsatt vurdering av sidebanenes framtid vil komiteén be om at disse momentene blir tillagt nødvendige hensyn.

Komiteén er enig med departementet i at det kan åpnes en adgang for fylkeskommunen til å opprette/opprettholde et jernbanetilbud gjennom kontrakt med NSB, og at fylkeskommunen i så fall får det økonomiske ansvar for tilleggskostnadene ved å opprettholde togtilbudet som alternativ til bussopplegget. Komiteén er også enig i det forbehold som

tas om at eventuelle tilleggssytelser må la seg innpasse i NSB's driftsopplegg og investeringsplaner.

Komiteén er enig i den prosedyre som departementet går inn for i St. meld. nr. 44 for 1983—84 for behandling av spørsmål om omlegging fra lokale togopplegg til vegtransport. Komiteén slutter seg også til departementets forutsetning om at initiativ til omlegging av driften må kunne komme både fra fylkeskommuner, kommuner, NSB og Samferdselsdepartementet. Brukere og de ansatte i NSB bør trekkes med i denne prosessen.

Dersom prosedyren skal fungere etter sin hensikt vil det i praksis påhvile i særlig grad NSB å ta initiativ ut fra de løpende oversikter en har over hvilke tog som fører til urimelig høye tilskudd i sammenligning med andre transportmuligheter.

Komiteén tolker uttalelsen fra NSB's styre slik at oversikter som nevnt, vil danne utgangspunkt for de prosedyrer som skal igangsettes.

Komiteén forutsetter at spørsmålet om eventuell opprettholdelse eller nedleggelse av trafikken på sidebanene på forhånd blir framlagt for Stortinget eventuelt i forbindelse med de årlige budsjetter.

Når det gjelder lokale tog på hovedbanene forutsetter komiteén at den prosedyren som departementet har trukket opp i meldingen, blir fulgt.

Av hensyn til den lokale planlegging vil komiteén se det som en fordel at den fremtidige drift av sidebanene blir avklart så snart som mulig. Komiteén vil også be om at det blir vurdert om det kan være riktig å oppruste sidebanene til godsbaner med 18 t. akseltrykk uavhengig av hva som gjøres med persontransporten.

Komiteén viser til NSB's uttalelse om at driften av Krøderenbanen bør opphøre, og har ingen innvendinger til dette. Komiteén ber imidlertid departementet vurdere om Krøderenbanen bør opprettholdes som museumsbane.

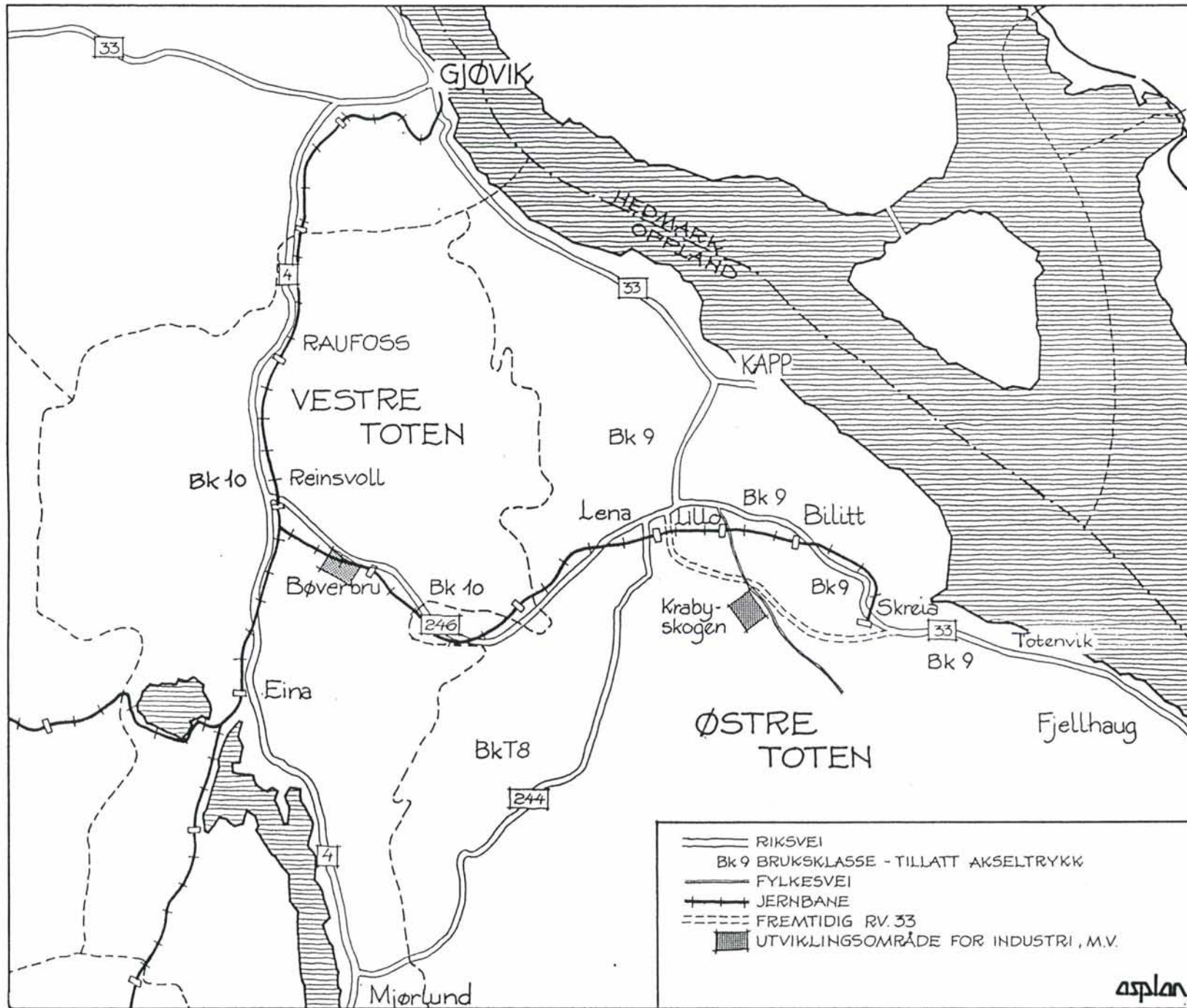
Komiteén er kjent med at det lokalt er enighet om å legge ned persontrafikken på Hardanger-banen.

Komiteén har ingen merknad til at departementet gjennomfører de aktuelle omlegginger så snart det er praktisk mulig.

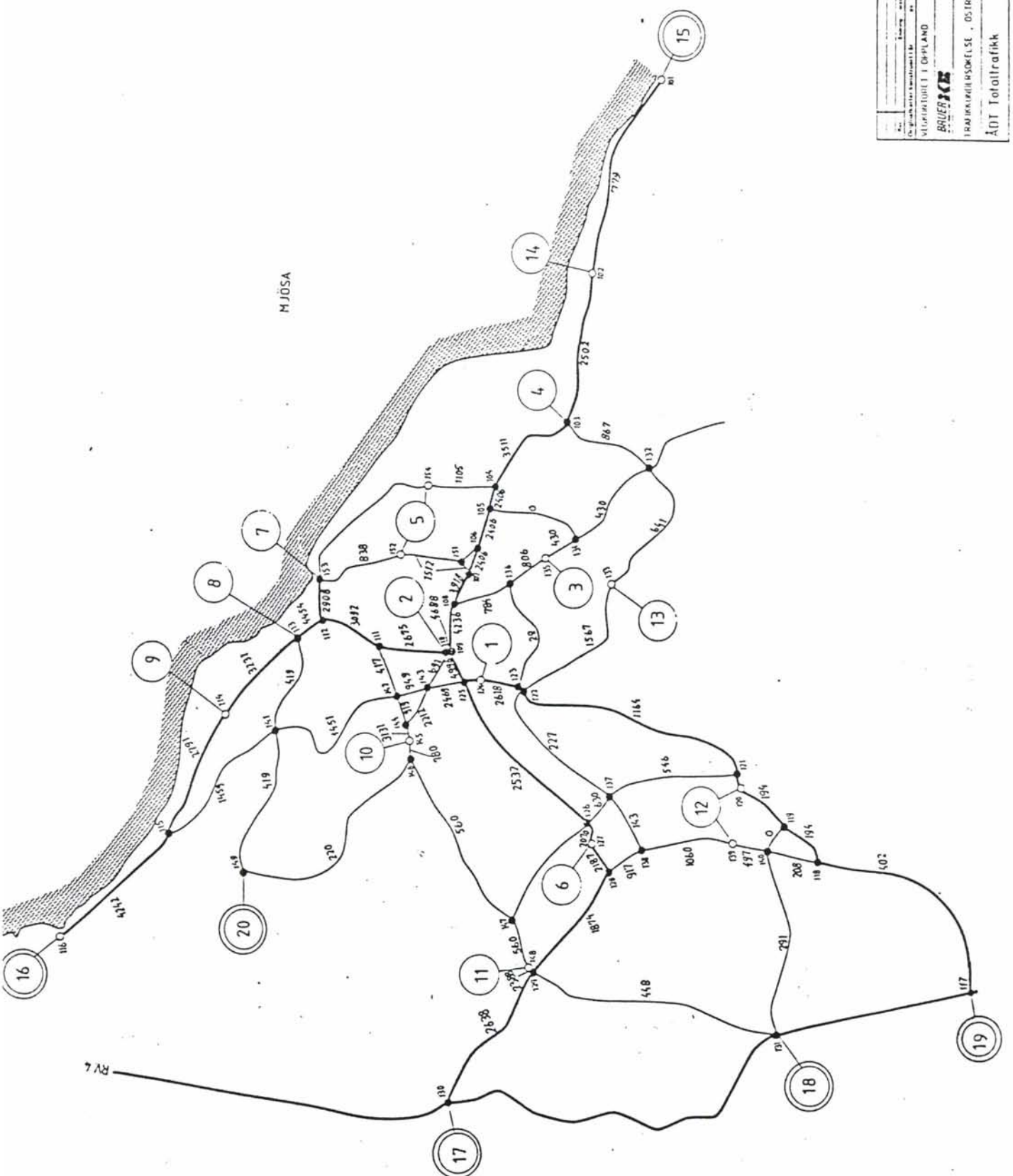
7. Nord-Norge-banen.

Etter et annet flertall i komiteén, medlemmene fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti, formannen, Frette, Ingebrigtsen, Kvanmo, Lie og Stubbe-

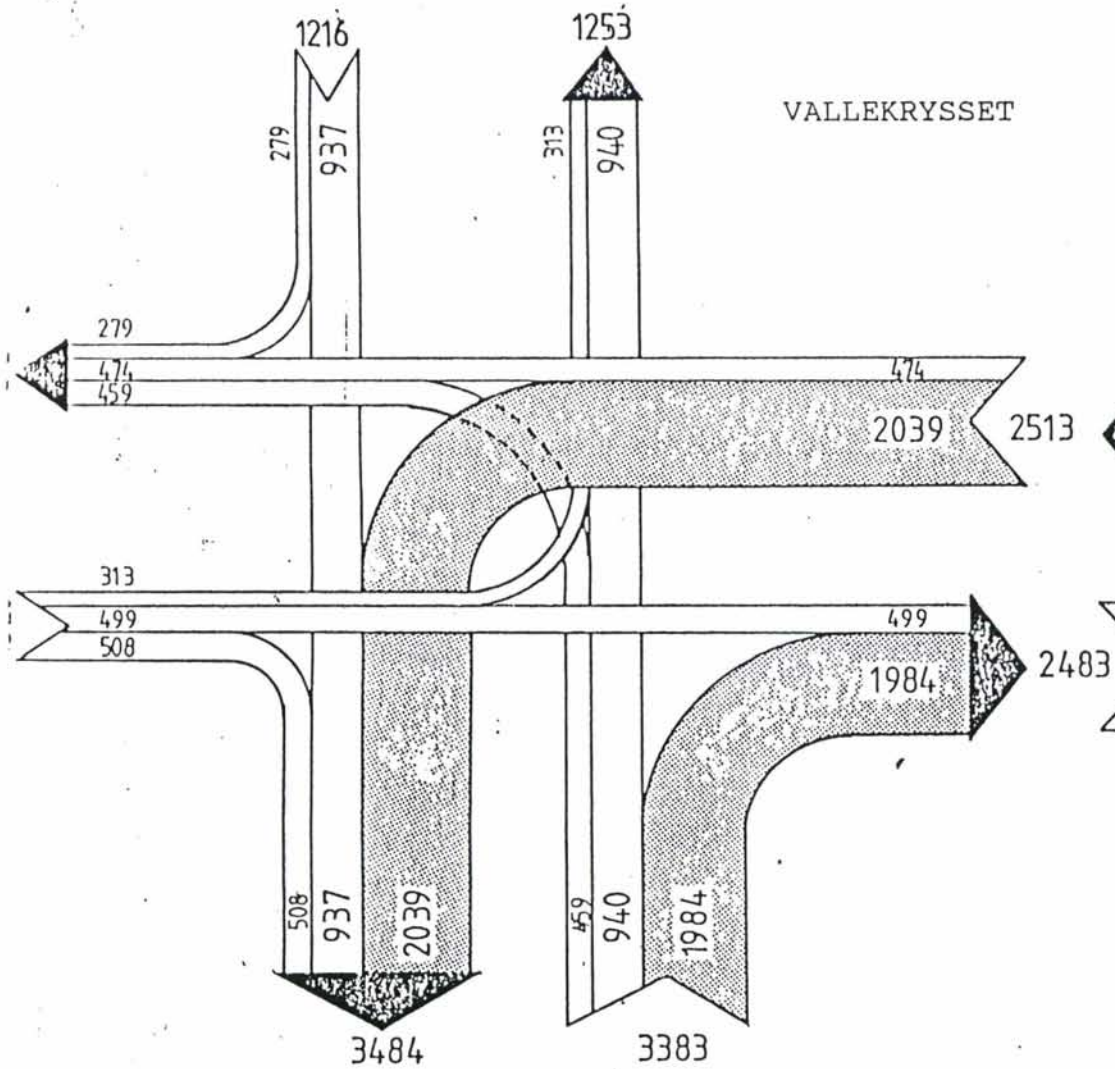
VEDLEGG 3



Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
Driftsperiode: 1971/72	Byggetype: Veier	Byggestadium: 45
MUNISIPALITÄT I ÖPPLAND		
BOLLEGG		
TRAFFIKKONSTRUKTIVSE, ÖSTRE TÖTEN		
ADIT TOLLTRAFIKK		

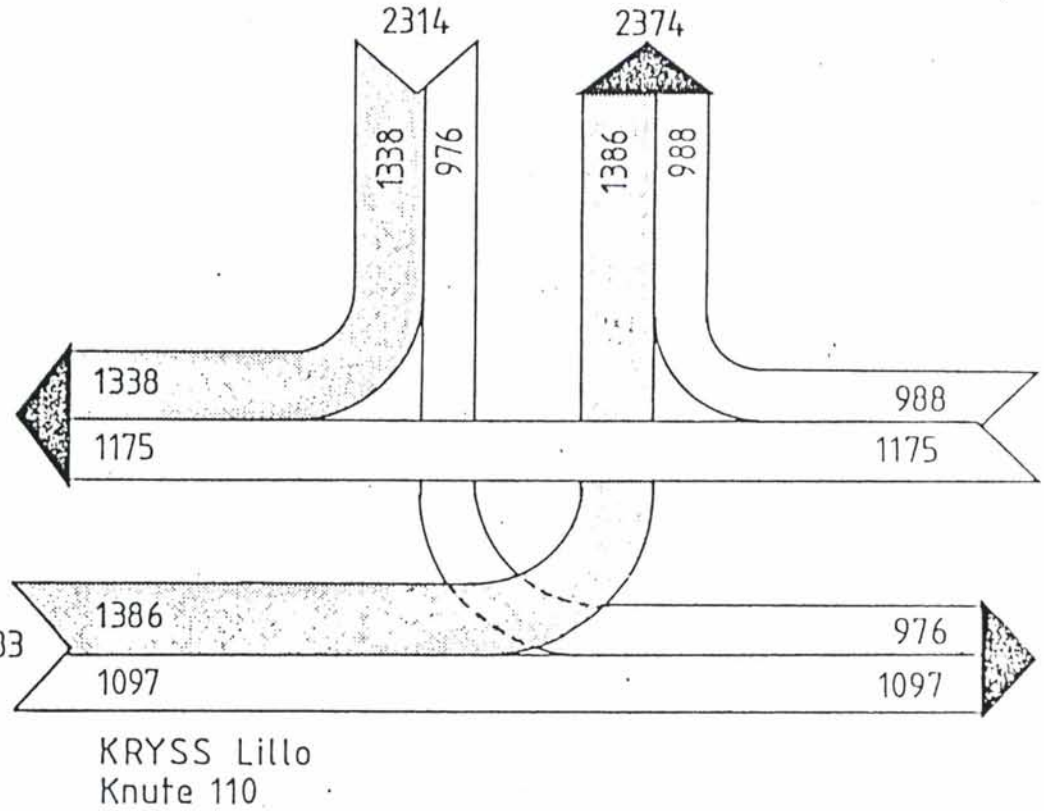


Svingebevegelser i kryss



KRYSS Rv 244/246 v/ Lena
Knote 125

TOTALT: 8 432 ÅDT
 PR. TIME 531
 PR. MIN. 5.9



Kilde: Østre Toten kommune