



Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep

0030 OSLO

Hamar, 27.06.2012

Deres ref:

Vår ref: Sak. nr. 12/5811 - 9 Ark N20 &13  
Saksbeh. Øystein Sjølie Tlf. 62 54 46 67

## **Offentlig høring av "Høyhastighetsutredningen 2010-12" Uttalelse fra Hedmark fylkeskommune**

Fylkestinget i Hedmark behandlet i møte 11., 12. og 13.06.2012, sak 48/12, offentlig høring av "Høyhastighetsutredningen 2010-12". Fylkestinget vedtok følgende uttalelse:

"Hedmark fylkeskommune mener det først og fremst er ønskelig at utbygging av Intercity-området prioriteres. Dette innebærer at både dobbeltspor på IC-strekningene Oslo – Lillehammer/Skien/ Halden, og kraftig opprustning på andre strekninger innenfor dette området, som for eksempel Kongsvingerbanen, Røros-/Solørbanen og Gjøvikbanen, må prioriteres før det eventuelt satses på høyhastighetsbaner mellom storbyene.

Dersom det skal bygges høyhastighetsbane på strekningen Oslo – Trondheim, mener Hedmark fylkeskommune at denne bør bygges gjennom Østerdalen. Reisetiden vil bli vesentlig kortere enn gjennom Gudbrandsdalen, og utbyggingskostnadene vil være langt lavere (30 %). Kostnadene er i stor grad knyttet til tunnelandel som ligger an til 35 % gjennom Østerdalen mot 60 % gjennom Gudbrandsdalen, og tunnelandelen vil også ha betydning for reiseopplevelsen. I tillegg vil høyeste punkt på traséen gjennom Østerdalen ligge lavere enn gjennom Gudbrandsdalen, og dette har betydning for transportens energiforbruk.

Høyhastighetsutredningen har mange tekniske formuleringer og er ikke et lett tilgjengelig dokument. Det har i liten grad vært lagt til rette for medvirkning fra berørte regioner eller kommuner med lokalkunnskap. I så måte framstår høyhastighetsutredningen som motstykket

Fylkesdirektøren

BESØK: Parkgata 64, Hamar POST: Pb. 4404, Bedriftssenteret, 2325 HAMAR  
TELEFON: 62 54 40 00 E-POST: postmottak@hedmark.org ORG.NR: 942 116 217

[www.hedmark.org](http://www.hedmark.org)



**HEDMARK**  
FYLKESKOMMUNE

til InterCity-utredningen hvor fokuset på medvirkning har vært stort, samtidig som prosessen har vært stram og god.”

Fylkestingets uttalelse vedrørende høyhastighetsutredningen er også vedlagt fylkestingets uttalelse vedrørende transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan 2014 – 23.

Med vennlig hilsen

Anders Paulsen  
konst. fylkessjef  
Samferdsel, miljø og plan

Øystein Sjølie  
Rådgiver

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Vedlegg:

Protokoll fra fylkestingets sak 48/12

Kopi til:

Jernbaneverket, Postboks 4350, 2308 HAMAR

NSB BA, Persontrafikk, 0048 OSLO

Statens vegvesen, Hedmark vegkontor, 2325 HAMAR

Østlandssamarbeidet, Akershus fylkeskommune, 0107 OSLO

Oppland fylkeskommune, Samferdsel, 2626 LILLEHAMMER

Akershus fylkeskommune, Postboks 1200 Sentrum, 0107 OSLO

Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postmottak, 7004 TRONDHEIM

Regionrådet for Fjellregionen, Aumlivegen 4c, 2500 TYNSET

Regionrådet for Hamarregionen v/Fredrik Skjæret, Fylkeshuset, 2325 HAMAR

Regionrådet for Sør-Østerdal v/Jo Stuan, Postboks 4404, Bedriftsenteret, 2325 HAMAR

Glåmdal Regionråd, Postboks 1233, 2206 KONGSVINGER

Fylkesmannen i Hedmark, Postboks 4034, 2306 HAMAR

Alvdal kommune, 2560 ALVDAL

Eidskog kommune, Stab og forvaltning, 2230 SKOTTERUD

Elverum kommune, 2418 ELVERUM

Engerdal kommune, Engerdalsveien 1794, 2440 ENGERDAL

Folldal kommune, 2580 FOLLDAL

Grue kommune, 2261 KIRKENÆR

Hamar kommune, 2306 HAMAR



**HEDMARK**  
FYLKESKOMMUNE

Kongsvinger kommune, Postmottak, 2226 KONGSVINGER

Løten kommune, 2341 LØTEN

Nord-Odal kommune, Herredsvegen 2, 2120 SAGSTUA

Os kommune, Rytrøa 14, 2550 OS I ØSTERDALEN

Rendalen kommune, 2485 RENDALEN

Ringsaker kommune, Postboks 13, 2381 BRUMUNDDAL

Stange kommune, 2336 STANGE

Stor-Elvdal kommune, 2481 KOPPANG

Sør-Odal kommune, Postmottak, 2100 SKARNES

Tolga kommune, 2540 TOLGA

Trysil kommune, 2420 TRYSIL

Tynset kommune, 2500 TYNSET

Våler kommune, 2436 VÅLER I SOLØR

Åmot kommune, Torget 1, 2450 RENA

Åsnes kommune, 2270 FLISA

Jernbaneforum Dovrebanen Sør, c/o Oppland fylkeskommune, 2626 LILLEHAMMER

Jernbaneforum Kongsvingerbanen, c/o Kongsvinger kommune,

Jernbaneforum Røros- og Solørbanen, Aumliveien 4C, 2500 TYNSET

Hedmark Trafikk FKF, Disenstrandvegen 4, 2321 HAMAR

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Fylkestinget  
**Møtedato:** 11., 12. og 13.06.2012  
**Sak:** 48/12

---

**Resultat:** Innstilling vedtatt

**Arkivsak:** 12/5811

**Tittel:** Saksprotokoll: Offentlig høring av "Høyhastighetsutredningen 2010-12"

## Behandling:

Representanten Tor Andre Johnsen (FrP) fremmet slikt forslag:

1. avsnitt, siste setning byttes ut med: må prioriteres i stedet for høyhastighetsbane mellom storbyene.
2. avsnitt fjernes helt.

## Votering:

1. avsnitt: Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og forslag fremmet av repr. Johnsen, ble komiteens innstilling vedtatt med 25 mot 8 stemmer som ble avgitt for repr. Johnsens forslag.
2. avsnitt: Ved alternativ votering mellom komiteens innstilling og repr. Johnsens forslag om at avsnittet tas ut, ble komiteens innstilling vedtatt med 25 mot 8 stemmer.
3. avsnitt: Komiteens innstilling ble enstemmig bifalt.

## Vedtak:

"Hedmark fylkeskommune mener det først og fremst er ønskelig at utbygging av Intercity-området prioriteres. Dette innebærer at både dobbeltspor på IC-strekningene Oslo – Lillehammer/Skien/ Halden, og kraftig opprustning på andre strekninger innenfor dette området, som for eksempel Kongsvingerbanen, Røros-/Solørbanen og Gjøvikbanen, må prioriteres før det eventuelt satses på høyhastighetsbaner mellom storbyene.

Dersom det skal bygges høyhastighetsbane på strekningen Oslo – Trondheim, mener Hedmark fylkeskommune at denne bør bygges gjennom Østerdalen. Reisetiden vil bli vesentlig kortere enn gjennom Gudbrandsdalen, og utbyggingskostnadene vil være langt lavere (30 %). Kostnadene er i stor grad knyttet til tunnelandel som ligger an til 35 % gjennom Østerdalen mot 60 % gjennom Gudbrandsdalen, og tunnelandelen vil også ha

betydning for reiseopplevelsen. I tillegg vil høyeste punkt på traséen gjennom Østerdalen ligge lavere enn gjennom Gudbrandsdalen, og dette har betydning for transportens energiforbruk.

Høyhastighetsutredningen har mange tekniske formuleringer og er ikke et lett tilgjengelig dokument. Det har i liten grad har vært lagt til rette for medvirkning fra berørte regioner eller kommuner med lokalkunnskap. I så måte framstår høyhastighetsutredningen som motstykket til InterCity-utredningen hvor fokuset på medvirkning har vært stort, samtidig som prosessen har vært stram og god.”