

Jan I. Tangen
Brastadstranda
6390 Vestnes
jan.ivar@tangen.no

Ulsan, Korea, 22/6-2012

Samferdselsdepartementet
v/ Samferdselsministeren
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Høyhastighetsutredningen 2010-2012

Forslag til nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023

Viser til høringsinvitasjoner og oversender en anmerkning med forslag til en ny jernbane- og veitrasé som ikke er nevnt i forbindelse med disse offentlige utredningene.

Innledning

I utredningene og debatter i tilknytning til disse kommer det ikke fram forslag til prosjekter som i tilstrekkelig grad kan knytte sammen regionene i sør-Norge på en kostnadseffektiv måte og med god samfunnsøkonomisk gevinst.

Geografisk tenkes det her på den sentrale delen av sør-Norge hvor vestlandet og østlandet møtes men med manglende infrastruktur for helårs samferdsel i nord-sør-retning. I området Hallingdal-Valdres krysser flere viktige veiforbindelser mellom vest og øst og Bergensbanen går dessuten gjennom den sørlige delen.

Imidlertid finnes ingen helårs veiforbindelse i nordlig og nordøstlig retning fra dette området. Trafikk mellom vestlandet og midt-Norge påføres derfor en lang omvei om det sentrale østlandet og Mjøsområdet. Dette gjelder veitrafikk så vel som både person- og godstrafikk på jernbanen.

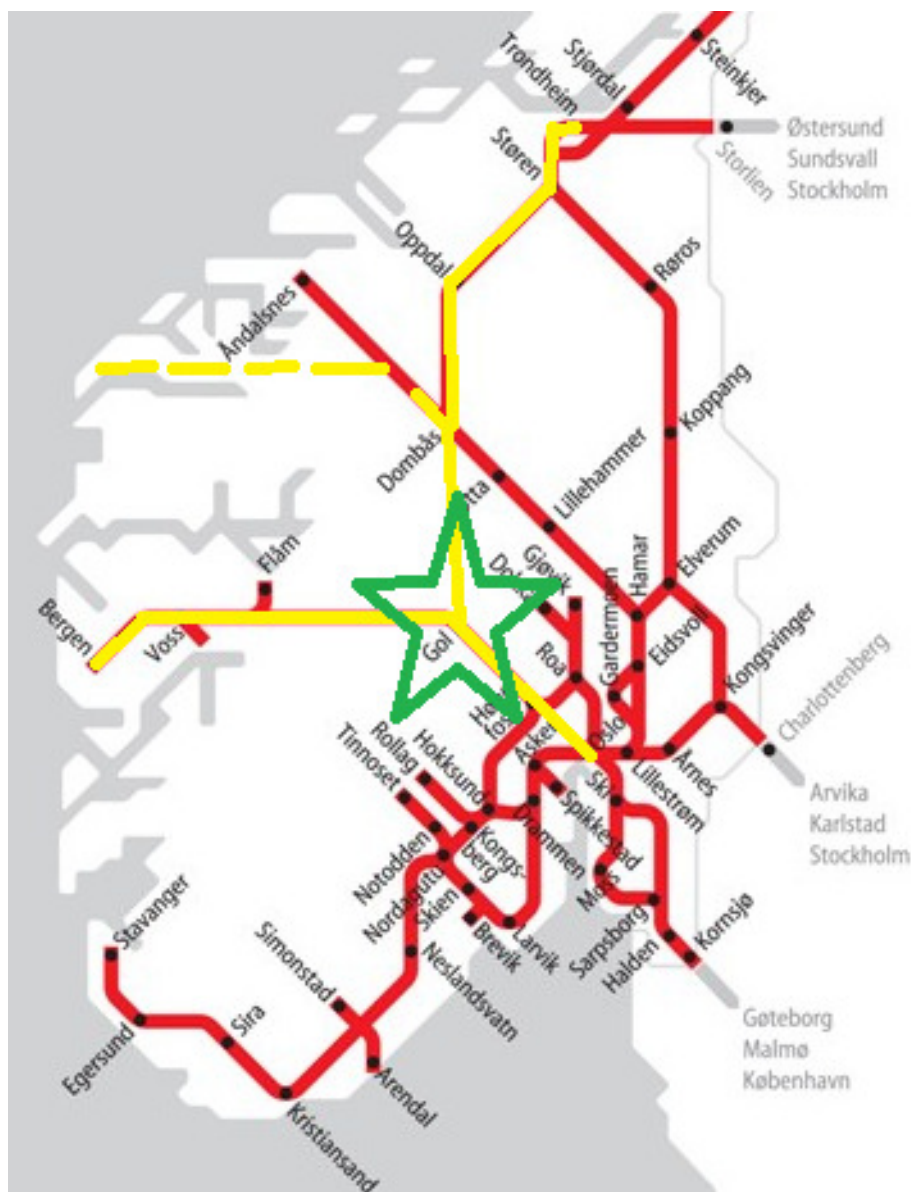
Således benytter en stor del av de reisende fly som framkomstmiddel mellom vestlandsbyene, nordvestlandet og Trøndelagsfylkene. Regionalt er kommunikasjonene dårlige for området Hallingdal-Valdres i alle retninger og lokalt er det et spesielt dårlig samband mellom Valdres og den nordlige delen av Gudbrandsdalen ettersom veien over Valdresflya er vinterstengt.

Det skulle således være godt grunnlag for gjennomføring av et samferdselsprosjekt som på en ny måte knytter sammen vestlandet med Møre-regionen og Trøndelagsfylkene. Prosjektet forbedrer samtidig kommunikasjonen både innen området Hallingdal-Valdres-nordre Gudbrandsdal og mellom denne samlede regionen og øvrige regioner i sør-Norge i alle retninger.

Høyhastighetsstjernen – navet i høyhastighetsstrekningene

Dette forslaget til jernbaneutbygging samler høyhastighetsutbyggingene i korridorene vest og nord i et helhetlig transportsystem. Det muliggjør forbindelse Oslo-Bergen så vel som Oslo-Trondheim og Bergen-Trondheim som er konkurransedyktig med flytrafikken på de samme strekningene. Ved utbygging av Mørebanen mellom Dombås og Ålesund knyttes dessuten Møre og Romsdal til det samme nettet.

Fordelen med denne strukturen i høyhastighetsnettet er åpenbar: Rimeligere utbygging, høyere utnyttelse av utbygget kapasitet, større passasjergrunnlag, dessuten store samfunnsøkonomiske og miljømessige gevinster.



Reisetider ved utbygging av Høyhastighetsstjernen vil være meget konkurransedyktig i forhold til fly:

- Oslo – Bergen 2,5 t
- Oslo – Trondheim 2,5 t
- Bergen – Trondheim 3,0 t
- Ålesund – Oslo/Trondheim 2,5 t
- Ålesund – Bergen 3,0 t

Passasjergrunnlaget vil være meget høyt. Med utgangspunkt i dagens flytrafikk, noe overgang fra bil, turisttrafikk samt forventet vekst fram til fullført utbygging kan trafikken bli så høyt som 10 millioner passasjerer årlig eller mer gjennom knutepunktet Gol.

Med bakgrunn i den høye verdiskapningen og det store behovet for kommunikasjonsforbedringer i vestlandsfylkene og midt-Norge synes det dessuten lite strategisk og til dels urimelig å legge en framtidig jernbanetrasé i nord-korridoren langt øst for midtaksen mellom vest- og øst-Norge.

Konklusjon

Dette konseptet har store fordeler fremfor de forslagene som har kommet fram i Høyhastighetsutredningen. Så vidt meg bekjent har det heller ikke vært gjort nærmere undersøkelser av en mulig høyhastighetstrasé Gol-Dombås som del av en helhetlig utbygging i nordkorridoren. I så tilfelle er dette kritikkverdige.

Jeg vil derfor be Samferdselsministeren v/ Samferdselsdepartementet at det foretas en vurdering om dette alternativet skal utredes nærmere.

Med vennlig hilsen
Jan I. Tangen
(Sign.)