



Jernbaneverket  
Postboks 4350  
2308 HAMAR

Dykkar ref.	Vår ref./Sakshandsamar	Arkivkode:	Dato:
	12/1214-4/12/6578/Jostein Overskeid	N21	22.06.2012

## HØGFARTSUTGREIINGA 2010 - 2012, UTTALE FRÅ SAUDA KOMMUNE

Sauda kommunestyre behandla denne saka i møte onsdag 20.6. 2012 som sak nr. 66/12 og fatta samrøystes vedtak om følgjande uttale:

"Høgfartsutgreiinga til Jernbaneverket konkluderer med at lyntog er mogleg i Noreg.

Deutsche Bahn International si høgfartsutgreiing - som i tillegg inkluderer godstrafikk og langt fleire stasjonar, viser også svært gode økonomiske resultat for høgfartsbane i eit fleirbrukskonsept.

Den samfunnsøkonomiske effekten for banen mellom Stavanger, Haugesund og Bergen til Oslo via Haukeli, er særst positiv. I følgje Deutsche Bahn International, vil drifta av banen i tillegg gi eit overskot som kan betala ned investeringane i løpet av 30 år. Dei har vidare arbeidd ut svært detaljerte traséplanar i målestokk som gjer det muleg å bruka dei i samband med t.d. kommuneplanar.

Til saman gir dette eit nett som kan knyte både fylket, regionane ikring, heile Sørvest-Noreg og Austlandet tettare saman.

Jernbaneverket har lagt fram ein omfattande dokumentasjon som grunnlag for denne høyringa. Kommunestyret i Sauda meiner likevel at det er viktige manglar ved dokumentasjonen. Spesielt dei forhold at utgreiingane ikkje har fått fram verknader for regional utvikling/utvikling av arbeidsmarknaden og verknader for godstransporten, gjer at vesentlege samfunnsmessige konsekvensar ikkje kan vurderast. Dette er òg ein mangel i forhold til mandatet som vart gitt av Samferdselsdepartementet, der to av momenta som skulle utgreiast var:

- "Utgreiinga skal gi svar på om utbygging av høgfartsjernbane på ei eller fleire strekningar vil vere samfunnsmessig riktig. Viktige spørsmål er kva for effektar ei slik utbygging vil ha for busetjing/regionforstørring, by- og arealutvikling, auka konkurransekraft for næringslivet og konsekvensane for den sivile luftfarten i Noreg."
- "Omsynet til godstransporten på jernbane med dei forskjellige alternativa blir også eit tema i tillegg til ei rekkje andre forhold."

Stortinget vedtok i Nasjonal Transportplan 2010 - 2019 om dette, at vidare utgreiingar av høgfartsbane

- "skal ha bygging av høyhastighetsbane som siktemål", .....
- "et framtidig høyhastighetstilbud ikke bare skal binde sammen de store byene, men også fange opp mellomliggende trafikk" .....
- "det spesielt bør arbeides vidare med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk."

### **Sauda kommune ber om at dette no blir følgt opp vidare i Nasjonal Transportplan 2014 - 2023.**

Jernbaneverket tilrår at Oslo – Kristiansand – Stavanger blir realisert først. Grunngevinga er at strekninga, etter det dei seier, vil få flest passasjerar. Kostnader og andre forhold er ikkje tatt omsyn til, sjølv om Oslo – Kristiansand – Stavanger ifølge Jernbaneverket vil ha høgare anleggskostnad pr km ny bane enn nokon anna vurdert strekning. Samtidig vil eit Y-forma banenettverk Oslo – Bergen / Stavanger via Haukeli etter Jernbaneverket sine egne tal få vesentlig fleire reisande enn strekninga Jernbaneverket har prioritert, både totalt og når ein reknar gjennomsnittet av passasjertala på kvar delstrekning av banen. Sistnemnde tal er mest relevant for samanlikningar og reflekterer også reiselengdene. Det gjennomsnittlige passasjertalet ifølge Jernbaneverket sine egne prognosar blir 4,14 millionar reisande pr år for Oslo – Bergen / Stavanger via Haukeli og 2,85 eller 3,26 millionar reisande for Oslo – Kristiansand – Stavanger, avhengig av trasévariant. Hovudkonklusjonen i utgreiinga er altså klart misvisande.

Jernbaneverket sine prognosar for persontrafikken framstår som tilfeldige og delvis prega av tendensiøse føresetnader. Mellom Oslo og Stavanger/Sandnes reknar Jernbaneverket for eksempel fleire passasjerar om reisa Oslo – Stavanger tar 3:02 timer (via Kristiansand) enn om reisa tar 2:27 timar (via Haukeli).

Trasealternativet mellom Stavanger, Haugesund, Bergen og Oslo over Haukeli vil ha store positive samfunnsverknader. Dei ytre regionane her vest er av dei sterkaste verdiskapingsmiljøa i landet. Der ligg òg dei to store hamnene, Risavika Havn og Karmsund Havn. Hamnene ligg til "the Northern Maritime Corridor", har stor godstrafikk til og frå internasjonale hamner og er viktige som knutepunkt for gods som skal vidare i Noreg.

Ved gjennomføring av trasealternativet over Haukeli, vil heile denne vestlandsregionen bli tilknytt austlandsregionen med ein regularitet og kapasitet som langt overgår situasjonen i dag. Det vil føra til eit betydeleg redusert transportbehov på veg, med båt og med fly. Dette både i forhold til passasjertrafikk og gods. Ei slik høgfartsutbygging vil vere med på å utjamna forskjellen mellom innlands-/distriktskommunar og sentrale kystkommunar – både med omsyn til busetting og næringsutvikling. Og alt dette i form av eit framtidssretta, fossilfritt transportsystem.

**På bakgrunn av manglane i Jernbaneverket si utgreiing i forhold til mandatet gitt av Samferdselsdepartementet, og på bakgrunn av Deutsche Bahn International si høgfartsutgreiing - som i tillegg inkluderer godstrafikk og langt fleire stasjonar, ber Sauda kommune om at Deutsche Bahn International si høgfartsutgreiing blir tillagt vekt i den vidare prosessen."**

Med helsing  
For Sauda kommune

  
Jostein Overskeid  
plan- og beredskapskoordinator