

MOTTATT  
26 JUN 2012

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep.  
0030 Oslo

13.06.2012

## Uttale frå Sunnmøre Regionråd til Jernbaneverket si høghastigheitsutgreiing

Vi viser til høyringsbrev frå Jernbaneverket datert 09.02.2012, med frist for uttale 29.06. 2012.

Sunnmøre Regionråd kjem med følgjande uttale til Jernbaneverket si høghastigheitsutgreiing:

1. Traséen Oslo – Trondheim bør leggjast via Gudbrandsdalen pga. større befolkningsgrunnlag enn i Østerdalen og moglegheitene for tilknytning til Møre og Romsdal. Gudbrandsdalen har også det største potensialet for godstrafikk.

Vi gjer merksam på at Jernbaneverket sin trase Oslo – Trondheim via Østerdalen heller ikkje er lagt til rette for godstrafikk pga. for bratte stigninger mellom Kvikne og Trondheim, noko som i seg sjølv burde gjere ei slik løysing via Østerdalen uaktuell.

2. Høghastigheitsbanene bør byggjast i eit fleirbrukskonsept som betjener både langdistanse-, regional-/InterCity- og godstrafikk i eit finmaska nett med stasjonar, slik det vart fremheva i Stortinget sitt vedtak i Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Dette vil knytte hele landet tettere saman, gi dei største samfunnsseffektene og eit breiare inntektsgrunnlag for investeringane.
3. Fleirbrukskonseptet er best ivareteke av utgreiinga til Deutsche Bahn, som slik også viser til langt betre økonomiske resultat enn det langt meir begrensa konseptet Jernbaneverket har basert seg på.

Deutsche Bahn si traseplanlegging er også utført på eit langt meir detaljert og gjennomarbeidd grunnlag enn Jernbaneverket si utgreiing. Deutsche Bahn si utgreiing Oslo – Trondheim via Gudbrandsdalen viser for eksempel 39 % tunnelandel, mens Jernbaneverket sin trasé viser 57 % tunnelandel. Deutsche Bahn plan har også fleire og meir sentraliserte stasjonar og virker betre tilrettelagt i forhold til inngrepsproblematikk enn Jernbaneverket sitt forslag.

Vi ber derfor om at Deutsche Bahn si utgreiing blir lagt til grunn i det vidare arbeidet.

4. Deutsche Bahn har også ferdig planlagt forgreining Dombås – Ålesund, samt trasé på begge sider av Mjøsa, med samankobling mellom nye Gjøvikbanen og nye Dovrebanen ved Moelv, samt forgreining til Hønefoss og Bergensbanen ved Harestua.

For heile dette nettet i fleirbrukskonseptet, inkludert IC-trafikken, har Deutsche Bahn berekna ein positiv samfunnsøkonomisk nytte/kost på 1,51 og eit positivt driftsresultat, som i tillegg til å dekke løpande drift og vedlikehald for både togoperatør og jernbaneselskap, vil gi overskot som betalar ned investeringane i løpet av 30 år med ei rente på 2,9 %. Reduksjon CO2-utslepp er berekna til 687.000 tonn per år. Reduksjon antall drepte og hardt skadde med 60 per år.

Stortinget ba i NTP 2010 – 2019 om utgreiingar med ”bygging av høghastighetsbaner som siktemål”. Deutsche Bahn sine berekningar viser svært gode resultat for høghastighetsbana Oslo – Trondheim / Ålesund via begge sider av Mjøsa. Vi ber om at vidare arbeid med denne kan følgjast opp snarast mogleg, med sikte på ferdigstilling i god tid innan 2023 – 2025.

Med helsing

Jan Kåre Aurdal

dagleg leiar