



Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep

N-0030 Oslo

Vår Saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.	Dato
Jon Hoem	12/15181-4 (141508/12) oppgis ved alle henv.		28.06.2012

Uttalelse fra Trondheimsregionen: Regjeringens høyhastighetsutredning

Vi viser til brev fra Samferdselsministeren datert 09.05.2012.

Vedlagt følger uttalelse fra Trondheimsregionen, vedtatt 15.06.2012 i Trondheimsregionen-regionrådet, sak TR 26/12.

Trondheimsregionen har fulgt høyhastighetsutredningen tett og ber om tilslutning i den videre prosessen til synspunktene i uttalelsen. Vi peker på at det må gjøres en revurdering i NTP hvor total samfunnsøkonomi, klimahensyn og nasjonal hensikt med høyhastighetstog blir vektlagt vesentlig tyngre. Formuleringen i NTP må endres i henhold til dette.

Vedlagt fakta- og argumentsamling "Lyntog Oslo-Trondheim først" finnes som digital fil [her](http://www.trondheimsregionen.no/images/dokumenter/lyntog_oslo-trondheim.pdf).
(www.trondheimsregionen.no/images/dokumenter/lyntog_oslo-trondheim.pdf)

Med hilsen

Erling Lenvik
leder Trondheimsregionen

Jon Hoem
daglig leder Trondheimsregionen

Vedlegg:

1. Uttalelse fra Trondheimsregionen, vedtatt Trondheimsregionen-regionrådet sak 26/12
2. 10 stk: Fakta- og argumentsamling "Lyntog Oslo-Trondheim først"

UTTALELSE TIL HØYHASTIGHETSUTREDNINGEN FRA TRONDHEIMSREGIONEN

Vedtak Trondheimsregionen-regionrådet 15. juni 2012, sak TR 26/12:

Norge er et langstrakt land, med desentralisert befolkning og lange reiseavstander. Dette gir oss særskilte utfordringer. Transport utgjør også en betydelig andel av nasjonale klimautslipp. Dagens jernbanenett er svært slitt, og kostnadene knyttet til vedlikehold og fornyelse av disse vil stige, selv ved dagens transportomfang.

Trondheimsregionen deler Regjeringens vurdering av behovet for et beslutningsgrunnlag for eventuell utbygging av høyhastighetstog i Norge. Trondheimsregionen har fulgt høyhastighetsutredningen tett, og anser utredningen som relevant i forhold til videre prosess, men da ut fra klare nasjonale målsettinger om å redusere klimautslipp, forbedre nasjonal mobilitet og å gi bedre nasjonal tyngdepunktsfordeling. Det er uforståelig at transportetatens NTP-forslag prioriterer videre utredning av høyhastighetstog ut fra en ren markedsøkonomisk vurdering basert på at enorme investeringer er avskrevet. I NTP må det gjøres en revurdering hvor total samfunnsøkonomi, klimahensyn og nasjonal hensikt med høyhastighetstog blir vektlagt vesentlig tyngre. Formuleringen i NTP må endres i henhold til dette.

- Trondheimsregionen støtter høyhastighetsutredningens prioritering av utbygging av et InterCity-nett på Østlandet. Det forutsettes at det bygges for 250 km/t, slik at nettet kan inngå i en eventuell fremtidig høyhastighetsutbygging og bidra til kortere reisetider på nasjonale tog.
- Eventuelt investeringsbehov for utbygging av høyhastighetsbane må vurderes i en større samfunnsøkonomisk vurdering, som vektlegger infrastrukturkostnadene og miljø/klima, i tillegg må avlastningspotensial for gods, samt kostnader ved dagens transportforhold inngå.
- I dag taper jernbanen stadig markedsandel for både person- og godstransport. Regjeringens målsetning er at mer gods skal flyttes fra veg til bane. En utbygging av høyhastighetsbane vil kunne avlaste dagens jernbaneforhold og flytte økende godstransport over fra veg til bane. Trondheimsregionen savner vurderinger av dette i utredningen.
- Eventuell utbygging av høyhastighetsbane må ha som mål å styrke nasjonal utvikling ved å videreutvikle regionale tyngdepunkt rundt storbyene. Dette blir særlig viktig når hovedstadsregionen får avgjørende konkurransefortrinn gjennom InterCity-prosjektet. Høyhastighetsutredningen uttrykker tydelig at den ikke har identifisert "noe entydig faglig grunnlag for å kunne foreslå i hvilken rekkefølge de forskjellige korridorer eventuelt skal utbygges", at dette er "avhengig av hvilke parametere en vektlegger mest".
Trondheimsregionen viser til merknad fra flertallet i Stortingets Transportkomite (Innst. S. nr. 300 (2008–2009), om NTP 2010–2019, s.68), gjengitt under. Flertallet peker der på behovet for avlastning av innlands flytrafikk, regional utvikling med forstørring av arbeidsmarkeder samt klimapolitiske muligheter. Det er avgjørende at dette legges til grunn for en videre utredning av høyhastighetstog.
- Trondheimsregionen viser for øvrig til vedlagte fakta- og argumentsamling.

"Markedsundersøkelsen som Urbanet Analyse nylig har utført på oppdrag fra Jernbaneverket, viser at høyhastighetstog har potensial til å overta 75–95 pst. av det store flymarkedet mellom Oslo og de andre største byene i Norge. [Komiteens flertall] mener det spesielt bør arbeides videre med konsepter for flerbruksbaner med blandet trafikk av høyhastighetstog, regionstog og godstrafikk. (...)

I tillegg mener [komiteens flertall] det er behov for ytterligere analyser av ringvirkninger i form av regional utvikling og forstørring av arbeidsmarkeder samt klimapolitiske muligheter. I tillegg ønsker [komiteens flertall] at det også utredes nærmere hvordan høyhastighetslinjer kan danne grunnstammen i et sammenhengende kollektivtilbud."

Innst. S. nr. 300 (2008–2009), om NTP 2010–2019, s.68



Lyntog Oslo- Trondheim først

- Gjør Norge sterkere
- Vil få en stor andel flypassasjerer over til tog
- Binder landet sammen
- Er billigst og enklest å bygge ut
- Kan få mye gods over fra veg til bane
- Er allerede delvis utbygd
- Gir størst miljøgevinst først

En fakta- og argumentsamling i anledning
Regjeringens Høyhastighetsutredning
Trondheim, januar 2012

Forord

Korridoren Oslo-Trondheim danner rygggraden i det norske transportnettet. Dette er den strekningen i landet med flest flypassasjerer. Her kan vi få en stor andel reisende over fra fly til tog.

Trondheimsregionen representerer et nasjonalt kraftsenter innen teknologi og innovasjon. Kunnskapsmiljøene ved NTNU og SINTEF bygger framtidens Norge. Det er i hele landets interesse å knytte sterke bånd til de kunnskapsbaserte, nyskapende miljøene. Hjernekraft skal sikre fortsatt vekst i landet vårt.

Trondheim er et naturlig knutepunkt i møtet mellom Innlandet, Nord-Vestlandet, Nord-Norge og Midt-Norden. Høyhastighetsbane på strekningen Oslo-Trondheim styrker norsk næringsliv og binder landsdeler sammen.

Prioritering av Oslo-Trondheim gjør derfor Norge sterkere.

Høyhastighetsutredningen viser at Oslo-Trondheim er billigst å bygge ut, og best for miljøet. Effektiv infrastruktur er avgjørende for utviklingen av fremtidens arbeids- og byregioner.

Vårt syn er:

“Korridoren Oslo-Trondheim må gis førsteprioritet ved utbygging av høyhastighetsbane. Det vil styrke Norge.”

Med vennlig hilsen Trondheimsregionen, ved Arbeidsutvalget

Erling Lenvik
Erling Lenvik

Rita Ottervik
Jon P. Husby
Einar Strøm

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ba, 19. februar 2010, Jernbaneverket utrede spørsmålet om høyhastighetsbane i Norge. Flere korridorer er utredet: Oslo-Stavanger, Oslo-Bergen, Oslo-Trondheim, Oslo-Göteborg og Oslo-Stockholm. Utredningen skal behandles av Stortinget i NTP 2014-23.

Utredningens bakteppe ligger i møtet mellom et økende nasjonalt transportbehov,

målsettinger om nasjonale utslippsreduksjoner og en gradvis skjevare befolkningsvekst i landet. Norge har en relativt spredt befolkningsstruktur og høy transportaktivitet. Transport står for hovedandelen av CO₂-utslippene våre til lands. Uten nye eller styrkede virkemidler viser Klimakur 2020s framskrivninger at utslippene fra mobile kilder ventes å øke fra dagens 17 mill. tonn til om lag 19 mill. tonn i 2020 og

21 mill. tonn i 2030.

På bakgrunn av sentralisering, klima og økende transportbehov har organisering og utvikling av transportsektoren kommet stadig høyere på dagsorden i EU. Utbygging av høyhastighetstog har vært tema i flere EU-land allerede før 1996.¹

Oslo-Trondheim gjør Norge sterkere

Høyhastighetstog mellom Oslo og Trondheim vil styrke norsk næringsliv, og øke konkurransekraften mot utlandet både i Oslo-regionen og i resten av landet.

Det skyldes at FoU-miljøene i Trondheimsregionen er et av våre viktigste verktøy for å spre ny kunnskap og stimulere til ny næringsvirksomhet.

Trondheim har internasjonalt ledende teknologi- og forskningsmiljøer som NTNU og SINTEF.

NTNU er rangert som Europas fjerde ledende universitet på samarbeid med næringsliv.² NTNU har 3 500 vitenskapelig ansatte og 20 000 studenter. Totalt har byen over 30 000 studenter. Ca 200 bedrifter har sprunget ut av FoU-miljøene de siste 25 årene.

SINTEF med sine 2 100 vitenskapelig ansatte er Skandinavias største uavhengige forskningskonsern, og blant Europas fire største oppdragsforskningsinstitutt. Disse institusjonene gjør Trondheim til landets ubestridte teknologihovedstad.

Næringslivets Hovedorganisasjon kåret i 2011 Trondheimsregionen til Norges beste i antall nyetableringer. På samme kåring toppet Sør-Trøndelag listen over næringsvennlige fylker, mens Trondheim ble rangert som mest næringsvennlig av storbykommunene.³

Regjeringen peker ut følgende områder som nasjonalt viktige for forskning og innovasjon: Klima, hav, energi, og utviklingen av en miljøvennlig petroleumsindustri.⁴ Innen samtlige av disse er NTNU og SINTEF allerede internasjonalt ledende, og områdene er høyt prioriterte satsninger.

I dag representerer logistikkutfordringene på Østlandet en flaskehals for både person- og godstransport nasjonalt. Utbygging av et InterCity-nett på Østlandet vil virke regionforstørrende for hovedstaden, og er derfor viktig for hele landet. Men InterCity-utbyggingen vil også bidra til ytterligere sentralisering mot Oslo-området, og dermed svekke andre regioners konkurransekraft. Ved å konsentrere næringsstrukturen til én region, risikerer vi å redusere landets teknologiske, demokratiske og økonomiske omstillingspotensial.

Gode kommunikasjonsmessige bånd til Norges ledende teknologiske forskningsmiljø er viktig for alle landsdeler og for Norge som nasjon.



NTNU på Gløshaugen i Trondheim. (Foto: Carl-Erik Eriksson).

² Hentet 16. januar 2012 fra <http://www.tu.no/jobb/article263029.ece>

³ NHO [2011] hentet 18/1/12 fra <http://www.nho.no/kompetanse-og-utdanning/norges-viktigste-nm-article22528-56.html>

⁴ Se Kunnskapsdepartementet [2008] St.meld 30 (2008-2009) Klima for forskning, Energi21 [2011] Nasjonal strategi for forskning, utvikling, demonstrasjon og kommersialisering av ny energiteknologi – hovedrapport og Nærings- og Handelsdepartementet [2008] St.meld. nr. 7 [2008-2009] Et nyskapende og bærekraftig Norge

¹ Council Directive 96/48/EC of 23 July 1996

Oslo-Trondheim vil få en stor andel flypassasjerer over til tog

Oslo-Trondheim er landets mest trafikkerte strekning per fly.

Strekningen Oslo-Trondheim har høyest antall flypassasjerer i Norge, og er Europas åttende mest trafikkerte strekning for innlandsflygninger.⁵

Persontrafikken står alene for ca 4 800 passasjerer daglig, mot ca 1 600 daglig per tog.

Fly utgjør i dag det viktigste tilbudet for persontransport Oslo-Trondheim, med en markedsandel på 50 prosent.⁶ Flytransporten har hatt den største veksten over lang tid. Prognosene sier at innenlands

flytransport for korridoren fortsatt vil øke i årene fremover.⁷ (og ¹²) Det betyr større utslipp av klimagasser.

Prognoser i høyhastighetsutredningen tilsier at hurtigtog Oslo-Stavanger får flest passasjerer. Men Oslo-Trondheim vil ta en betydelig større andel passasjerer fra fly:

Trasé	Pass per dag 2024-2060	Andel fra fly 2024	Andel fra fly 2043	Andel fra fly 2060
Trondheim (Østerdalen)	12-16 000	33,3 %	35,1 %	36,7 %
Trondheim (Gudbrandsdal)	12-16 000	31,9 %	33,5 %	35,0 %
Bergen (via Hønefoss)	10-13 400	35,5 %	36,9 %	38,1 %
Bergen (via Kongsberg)	12-15 000	31,1 %	32,4 %	33,5 %
Stavanger (via Porsgrunn)	13-18 000	30,4 %	31,8 %	32,9 %
Stavanger (via Tønsberg)	12-16 000	30,0 %	30,9 %	31,6 %

For korridoren Oslo-Trondheim har dessuten tog lavest markedsandel, lavere enn Oslo-Bergen.⁸ Skal flere passasjerer velge bane som transportmiddel, må jernbanen være konkurransedyktig både på tidsbruk og komfort. En spørreundersøkelse gjennomført av Høyhastighetsutredningen

viser at 80 prosent av de spurte mener det er sannsynlig at de hadde valgt høyhastighetstog hvis det ga redusert reisetid.⁹

Høyhastighetstog vil også avlaste persontrafikk per bil, viser undersøkelsene. Nærmere 40 prosent av reisene på

strekningen Oslo-Trondheim går med bil (TØI rapport 1124/2011).

Tabellen under viser prosentvis antall reiser mellom Østlandet og Trøndelag i 2010, fordelt på fly/buss/bil og tog (ikke-fossile energiformer).

	Transport med fossile energiformer (fly, buss, bil)	Transport med ikke-fossile energiformer (tog)
OSL-TRD	86,5 %	13,5 %

Prosentvis fordeling antall personreiser korridoren Østlandet-Trøndelag, fordelt mellom energiform ¹⁰



Flytransport står for to prosent av de totale nasjonale klimagassutslippene.¹¹ Flytrafikken har tilleggseffekter på klima fordi utslippene foregår oppe i atmosfæren.

Skal jernbaneinvesteringene få størst mulig klimaeffekt, vil det være riktig å satse på korridorvis utbygging av jernbanen der den kan konkurrere med fly.

Det er bedre at toget er fullt ut konkurransedyktig på én strekning, enn at togtilbudet forbedres noe på flere strekninger.

Oslo-Trondheim binder Norge sammen

Utbygging til Trondheim berører både Innlandet, Midt-Norge og Nordland. Korridoren har viktige forgreininger mot både Møre og Romsdal, Nord-Norge og Midt-Norden. Trondheim er ingen endestasjon.

forenkle transportforholdene for nærmere halvparten av landets befolkning. Korridoren berører direkte eller indirekte fylkene Hedmark, Oppland, Sør-Trøndelag, Nord-Trøndelag, Østfold, Akershus og Nordland. Dette utgjør 43 prosent av landets befolkning. Inkludert Oslo dekker korridoren 55 prosent av befolkningen.

Det vil gi store regionale gevinster for koblingen mellom Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag/Midt-Norden, og for koblingen fra Nord-Trøndelag og sørover. Tar man også i betraktning transporten til og fra fylkene videre nordover, vil utbygging av korridoren gi fordeler til en betydelig andel av landets befolkning.

Oslo-Trondheim danner ryggraden i Norges transportnett med forgreininger i mange retninger. Utbygging av høyhastighetsbane fra Oslo til Trondheim vil

Om korridorens endestasjon legges til Trondheim Lufthavn Værnes, vil det åpne for et InterCity-nett i Trøndelagsområdet som inkluderer også Nord-Trøndelag.

Utbygging av høyhastighetsbane i korridoren Oslo-Trondheim vil ha en desentraliserende effekt.



⁵ EuroStat (2011) hentet av FIVH 18/01/12 fra <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/statistics/>

⁶ TØI (2011) Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer, TØI-rapport 1147/2011

⁷ Avinor (2011) Sektorplan – Perspektiver mot 2040. Nasjonal Transportplan 2014-23

⁸ TØI (2011) Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer, TØI-rapport 1147/2011

⁹ Atkins, hentet 2. januar 2012 fra <http://www.jernbaneverket.no/no/Prosjekter/Hoyhastighetsutredningen/Nyhetsarkiv/Brukerundersokelse-av-markedet-Atkins/>

¹⁰ TØI (2011) Transportmiddelbruk og konkurranseflater i tre hovedkorridorer, TØI-rapport 1147-2011

¹¹ Klimakur (2010) Sektoranalyse for transport.

Klimakur 2020 – tiltak og virkemidler for å nå norske klimamål mot 2020



Oslo-Trondheim er billigst og enklest å bygge ut

Utbygging av høyhastighetsbane i korridoren Oslo-Trondheim vil følge - og ikke krysse – dalene. Traseene reduserer både utbyggings- og driftskostnadene. krever ikke fjordkryssinger. Dette

Høyhastighetsutredningen oppgir følgende kostnader:

Trase	Totale investeringer	Investering per km
Oslo-Trondheim via Tynset	145, 4 mrd	355, 4 mill
Oslo-Trondheim via Lillehammer	185, 5 mrd	414, 0 mill
Oslo-Bergen via Kongsberg	158, 9 mrd	438, 9 mill
Oslo-Bergen via Hønefoss	167, 8 mrd	457, 2 mill
Oslo-Stavanger via Tønsberg	218, 9 mrd	519, 9 mill
Oslo-Stavanger via Porsgrunn	222, 1 mrd	504, 7 mill



Høyhastighetsutredningen peker på Oslo-Stavanger via Porsgrunn som mest interessant å prioritere på grunn av godt passasjergrunnlag. Kostnaden ved denne traseen er imidlertid 80 milliarder kroner høyere enn Oslo-Trondheim via Tynset. Det tilsvarer 53 prosent høyere investeringskostnader.

Sammenlignet med Oslo-Trondheim via Lillehammer er Oslo-Stavanger 37 milliarder kroner (20 prosent) dyrere.

Stillesby-utredningen konkluderer med at høyhastighetstog ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt i Norge, men at inntektene på de fleste traseene blir høye

nok til å dekke driftsutgiftene. Da må investeringer holdes utenfor. Hva som er god samfunnsøkonomi vil variere med hvilke samfunnsmessige verdier man tillegger vekt. Dette er til sjuende og sist et politisk spørsmål.

Utredningen har rangert traseene etter nytte per investert krone. Lavt tall er best. Oslo-Trondheim kommer svært godt ut:

Trase	Netto nytte per investert krone
Oslo-Trondheim via Tynset	- 0, 68
Oslo-Trondheim via Lillehammer	- 0, 77
Oslo-Bergen via Kongsberg	- 0, 86
Oslo-Bergen via Hønefoss	- 0, 82
Oslo-Stavanger via Tønsberg	- 0, 82
Oslo-Stavanger via Porsgrunn	- 0, 77

Energiforbruk og naturinngrep er viktige kriterier ved vurdering av trasé for en norsk høyhastighetsbane. Østerdalsalternativet Oslo-Trondheim har klart lavest tunnelandel. Høy andel tunnel gir større utbyggingskostnader, og krever også høyere strømforbruk ved passering pga luftmotstand.



Oslo-Trondheim kan få mye gods over fra veg til bane

Strekningen har stort potensial for å flytte gods fra veg til bane. Det skyldes at jernbanen i dag har lavest markedsandel, sjøvegen er lang, og vareformene i korridoren er godt egnet for transport med jernbane.

Jernbanen har fallende markedsandel for godstransport i korridoren. Jernbanen har også lavere markedsandel enn sammenlignbare korridorer. I tillegg er sjøvegen ikke konkurransedyktig for transport til Østlandet på grunn av avstanden. Følgelig er jernbanens potensial for å overta godstransport på strekningen Oslo-Trondheim høyt.

Varegodset sendt sørover fra Trøndelag og fylkene i Innlandet, har høyest andel av stykkogds og fisk, sammenlignet med tilsvarende korridorer.¹² Dette går i dag per veg. Med et logistikknutepunkt som kostnadseffektivt bringer godset til og fra jernbanen, er overføringspotensialet høyest nettopp for stykkogds og fisk, viser forskning.¹³ Arbeidet for utbygging av et midtnorsk logistikknutepunkt er i gang. Dette vil gjøre godstrafikk per bane langt mer attraktivt enn i dag.

Godstrafikken vil enten kunne føres på de nye høyhastighetslinjene, eller på det gamle nettet. I begge tilfeller vil den totale kapasiteten for godstransport øke. Det gir mulighet for økt avgangshyppighet og

punktlighet. Dette er næringslivets hovedprioritet ved valg av godstransport.

Høyhastighetsutredningen har sett på hvilke korridorer som får mer gods ved høyhastighetsutbygging. Bergen-Oslo har størst potensial, fulgt av Oslo-Trondheim. Oslo-Stavanger har lavest potensial.

Regjeringen har som ambisjon å få større andel av godstransporten fra veg til bane og sjø.¹⁴ Transportetatene legger til grunn at importen til Norge bare vil øke. For Midt-Norge, Innlandet og Nord-Norge er det viktig å få forsterket infrastrukturen for gods- og persontransport fra hovedstaden og nordover.



Oslo-Trondheim er allerede delvis utbygd

Gardermoen-Trondheim er korteste strekning.

Oslo-Trondheim er det korteste strekket mot en storby sammenlignet med tilsvarende korridorer. Landets første høyhastighetsbane er Oslo-Gardermoen. Banen er totalt 64 kilometer lang, og toget har en i dag en tillatt topphastighet på 210 km/t.

Avstanden Gardermoen-Trondheim via Østerdalen er 392 km og via Gudbrandsdalen 433 km.

Utbygging av høyhastighetsbane i korridoren Oslo-Trondheim kan tilpasses Gardermobanen. Et høyhastighetstog vil kunne starte på Oslo S, gå på Gardermobanens skinner og fortsette nordover fra Eidsvoll på et høyhastighets- eller InterCitynett. Dette betyr at total utbyggingslengde er kortere enn for sammenlignbare korridorer.

Et InterCity-nett med dobbeltspor på Østlandet for hastigheter opp til 250km/t vil tilsvarende kunne kobles til bane for høyhastighetstog. Utbygging av InterCity-nett med dobbeltspor til Lillehammer vil ytterligere forkorte utbyggingslengden nordover.



Gardermoen stasjon

¹² TØI (2003) Overføring av gods fra veg til sjø og bane. TØI-rapport 633/2003

¹³ Ibid.

¹⁴ Politisk plattform for flertallsregjeringen utgått av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Senterpartiet, 2009 - 2013



Fra Rondane. (Foto: Jarle Molde)

Oslo-Trondheim gir størst miljøgevinst først

Utbygging av høyhastighetsbane Oslo-Trondheim krever minst naturinngrep, og vil raskest gi miljøgevinst ved avlastning av veg og fly.

Et viktig formål med utbygging av høyhastighetsbane i Norge er å avlaste veg- og flytrafikken for å begrense transportutslippene. Utbyggingen vil innebære inngrep i naturen og forbruk av bygningsmaterialer. Den vil derfor avgi et

økologisk fotavtrykk som må vektles opp mot de langsiktige miljøfordelene ved avlastning av veg- og flytransport.

Mindre naturinngrep vil gi kortere utbyggingstid. Skjæringspunktet mellom økt klimautslipp fra utbyggingen og redusert klimautslipp på grunn av overgang fra bil/fly til bane vil komme tidligst. Ved bygging av høyhastighetsbane i dagens mest flytrafikkerte korridor, vil

man altså ikke bare hente størst miljøgevinst, men også oppnå denne miljøgevinsten først.

Selskapet MISA har beregnet antall år det tar før hver enkelt korridor oppnår miljøgevinst. Tunnelandel, passasjertall og andel overføring fra flytrafikk er benyttet som kriterier. Oslo-Trondheim via Østerdalen kommer best ut - og klart bedre enn Oslo-Stavanger.

Trase	Miljøbalanse etter antall år
Oslo-Trondheim (Østerdalen)	36 år (26-50)
Oslo-Trondheim (Gudbrandsdalen)	+ 60 år (42- +60)
Oslo-Bergen via Kongsberg	39 år (27-58)
Oslo-Bergen via Hønefoss	47 år (33-+60)
Oslo-Stavanger via Tønsberg	+ 60 år (50- +60)
Oslo-Stavanger via Porsgrunn	+ 60 år (51- + 60)

Kilde: Utredningen/MISA



Trondheimsregionen er et samarbeidsorgan for kommunene Stjørdal, Malvik, Trondheim, Klæbu, Melhus, Skaun, Orkdal, Midtre Gauldal, Rissa og Leksvik samt Sør-Trøndelag fylkeskommune. Trondheimsregionen

har som overordnet mål å øke regionens andel av landets verdiskaping. Et annet mål er å gjøre regionen til det beste stedet å utvikle eksisterende næringsliv og å starte nye bedrifter.

Jens Maseng har bistått Trondheimsregionen i utarbeidningen av denne fakta- og argumentsamlingen.

Før mer informasjon, se www.trondheimsregionen.no