

Oslo, 5. februar 2021

Jernbanedirektoratet
post@jernbanedirektoratet.no

KVU Kongsvingerbanen - ikke konkurransedyktig med ny E16

Vi takker for muligheten til å inngi høringssvar om konseptvalgutredningen (KVU) for Kongsvingerbanen av 13. november 2020, med høringsfrist 7. februar 2021.¹ Dette høringssvaret er rettidig.

Høsten 2017 ble strekningen Lillestrøm–Kongsvinger erklært for overbelastet.² Den nye Kongsvingerbanen burde vært ferdigbygd i 2017 da dagens bane ble erklært overbelastet. Det utarbeides prognoser for jernbanetrafikken, og derfor har direktoratet og departementet i lang tid visst omtrent når denne banen ville bli overbelastet. Nå vil det i beste fall gå omtrent et tiår før en ny Kongsvingerbane kan stå klar. Sannsynligvis vil det gå flere tiår fordi en ny Kongsvingerbane vil komme langt bak i køen i den nye nasjonale transportplanen, bak alle "gryteklare" infrastrukturprosjekter.

Det er meget skuffende at Jernbanedirektoratet ikke anbefaler et konsept som medfører vesentlig reduserte rutetider for gods- og passasjertog, når det planlegges motorvei til Kongsvinger som reduserer reisetida med bil vesentlig.³ Dette er i realiteten å oppfordre til å kjøre mer bil istedenfor å reise og transportere gods med tog.

For Jernbane mener Samferdselsdepartementet som oppdragsgiver svikter hovedmålet i NTP om å redusere klimagassutslipp og annen negativ miljøpåvirkning fra transportsektoren. For å nå målet og unngå overinvestering i infrastruktur burde departementet gitt i oppdrag å utarbeide en felles KVU for jernbane og europaveg Oslo-Kongsvinger-grensa med Sverige.

Vi bruker nedenfor samme nummerering som i KVU-en selv om vi ikke kommenterer alle kapitler og underkapitler. Noen ganger har vi endret overskriftene, men beholdt nummereringen.

Hovedpunkter

Vi vil trekke fram følgende hovedpunkter i høringssvaret vårt:

¹ Jernbanedirektoratet (2020): KVU Kongsvingerbanen: Anbefaler økt kapasitet gjennom en trinnvis utvikling. <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/>

² Se side 6 i: Jernbanedirektoratet (2020): Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen. Transportkorridoren Lillestrøm–Kongsvinger–riks grensen. Versjon 1.0, 13. november 2020. Jernbanedirektoratet, Oslo. <https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/658069e7aa0e455495103adb132fd4ee/20201113kvurapportkongsvingerbanen.pdf>. Når det vises til "KVU-en" uten nærmere spesifisering, er det denne hovedrapporten det siktes til.

³ Se side 82 i: Jernbanedirektoratet (2020): Konseptvalgutredning (KVU) Kongsvingerbanen. Transportkorridoren Lillestrøm–Kongsvinger–riks grensen. Versjon 1.0, 13. november 2020. Jernbanedirektoratet, Oslo.

<https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/658069e7aa0e455495103adb132fd4ee/20201113kvurapportkongsvingerbanen.pdf>

- Det må utarbeides en ny felles KVVU for Kongsvingerbanen og E16.
 - Politisk relevante konsepter er ikke utredet.
 - Manglende effektmål for rutetidene fører til at KVVU-en er lite relevant for politikken og samfunnet.
 - Uakseptabelt at reisetida for persontog Kongsvinger–Oslo kommer til å bli omtrent en fjerdedel lengre enn med bil (på mellomlang sikt).
- Manglende effektmål for punktlighet fører til at KVVU-en er lite relevant for politikken og samfunnet.
- Reisetida for persontog Kongsvinger–Oslo bør bli maksimalt 45 minutter.
 - En rask bane Årnes–Gardermoen bør utredes.
 - En rask bane Kongsvinger–Vormsund(–Årnes) på motorveisida av Glomma bør utredes.

2. Behovsanalyse

2.2 Etterspørselsbaserte behov

2.2.4 Passasjertog taper i konkurransen mot bil

Det har i flere tiår vært 4-felts motorvei fra Oslo til Kløfta. Relativt nylig er det blitt bygget 4-felts motorvei Kløfta–Nybakk (10 km, åpnet 2007) og Slomarka–Kongsvinger (17 km, åpnet i 2014). Det har lenge vært arbeidet med planer for 4-felts motorvei også på strekningen Nybakk–Slomarka. Nye Veier AS har fremmet et forslag som blant annet inkluderer alternativ 3, som vil redusere kjøretida med 17 minutter.⁴ I dag er reisetida med bil fra Kongsvinger til Oslo S **78 minutter**.⁵

Dette betyr at reisetida med bil kan bli redusert med nesten en fjerdedel (22 prosent). I dag tar det **75–79 minutter** med Vys persontog på den samme strekningen.⁶ Opplysningen i problembeskrivelsen i et av KVVU-ens vedlegg om at tog er 25 minutter raskere enn bil på strekningen Kongsvinger–Lillestrøm, synes å være feil.⁷

Konklusjon: Det er uakseptabelt at reisetida på mellomlang sikt for persontog Kongsvinger–Oslo blir omtrent en fjerdedel lengre enn med bil.

2.3 Interessentbaserte behov

Bane ikke utredet på motorveisida av Glomma

Kongsvingerbanen følger Glomma på strekningen Kongsvinger–Fetsund. Kongsvingerbanen ligger på sørsida av Glomma. Det er veier på begge sider av Glomma, men det er på nordsida at veistandarden er best. Og det er der E16 går. E16 er allerede utbygd til 4-felts motorvei på strekningene Kongsvinger–Slomarka og Nybakk–Kløfta. Motorveier tiltrekker seg næringsetableringer.

⁴ Nye Veier AS (2017): E16 Nybakk - Slomarka – Mulighet for å øke nytten og samtidig redusere kostnadene. [Brev av 21. desember 2017 til Samferdselsdepartementet.]

<https://www.regjeringen.no/contentassets/4d16fd8a641240adb1aa9237384d9b6c/nye-veier-as---e16-nybakk---slomarka---mulighet-for-a-oke-nytt-en-og-samtidig-redu-sere-kostnadene.pdf>

⁵ Side 13 i Even Høydal (2020): *Raskeste reisetid fra kommunesenter til Oslo S. 1. januar 2020*. Publisert 3. november 2020. Notater 2020/43. Statistisk sentralbyrå, Oslo.

⁶ Ifølge Vys app.

⁷ Se side 25 i Asplan Viak (2019): Jernbanedirektoratet KVVU Kongsvingerbanen. Problembeskrivelse. 2. juli 2019, versjon 05. Revidert 6. august 2020.

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/>

Tilsvarende kan man regne med at med 4-felts motorvei hele strekningen Kløfta–Kongsvinger, vil nye arbeidsplasser i hovedsak bli etablert langs E16 på nordsida av Glomma. Dette ser vi allerede tendenser til i dag. Ved Slomarka, hvor motorveien i dag ender midlertidig, er det allerede tilrettelagt for industrietableringer og området utvides nå. Der kan det bli etablert en batterifabrikk med 2000–3000 arbeidsplasser.⁸ Til en slik fabrikk må det nødvendigvis fraktes store mengder innsatsfaktorer, og de ferdige batteriene må sendes ut til markedet. I tillegg vil de ansatte dagpendle til fabrikkene. Dagens jernbane går på den andre sida av Glomma, og der er det ingen stasjon. Det er heller ingen bro over Glomma der. I KVU-en burde det ha vært utredet et alternativ med ny jernbane på nordsida av Glomma på strekningen Kongsvinger–Vormsund(–Årnes).⁹ Og med videre forbindelse til Gardermoen. Generelt bør nye industri/næringsområder søkes etablert ved jernbanen med sportilknytning.

Kongsvingerbanen Lillestrøm–Kongsvinger ble åpnet i 1862, og det er slett ikke sikkert at det beste vil være den samme traséen i det 21. århundre.

Konklusjon: Jernbane på motorveisida av Glomma bør utredes. Nye næringsområder bør ha sportilknytning.

Persontrafikk på Solørbanen

I dag er det bare godstrafikk på den 94 km lange Solørbanen Kongsvinger–Elverum. Persontrafikken ble lagt ned i 1992. Banen skal elektrifiseres i henhold til Nasjonal transportplan 2018–2029. Solør er et næringsvakt område, og folketallet sank med 6 prosent 2010–2019.¹⁰ Det vil derfor være god distriktpolitikk å gjenoppta persontrafikken slik at det blir mulig å dagpendle til arbeidsplasser i for eksempel i Oslo-området. Skoletog kan også være aktuelt. Tidligere ble det kjørt nattog Oslo–Trondheim på Solørbanen og Rørosbanen. Det bør vurderes om denne nattogtrafikken skal gjenopptas, fortrinnsvis av et annet togselskap enn det som kjører nattog Oslo–Trondheim på Dovrebanen. Det kan være hensiktsmessig å tilpasse avgangstidene for nattoget i retning Oslo slik at de passer for dagpendlere fra Solør. For å forebygge at forsinkelser rammer disse pendlerne, bør det legges inn en tidsbuffer i ruteplanen for dette nattoget i Elverum.

Konklusjon: En raskere bane Lillestrøm–Kongsvinger vil gjøre det enda gunstigere å gjenoppta persontrafikken på Solørbanen.

Kongsvinger–Karlstad

Det har tidligere vært planer om å forlenge 8 avganger på linje L14 Asker–Kongsvinger til den svenske universitetsbyen Karlstad (94.104 innbyggere i kommunen og 282.462 innbyggere i Värmlands län pr. 30. juni 2020).¹¹ Kortere reisetid Lillestrøm–Kongsvinger vil gjøre en slik forlengelse av L14 enda gunstigere. Tilsvarende vil det også bli gunstigere å gjenåpne stasjonene Åbøen, Matrand, Skotterud og Magnor sørøst for Kongsvinger. Disse

⁸ Fogelstrand, Lars (2021): "Rigger for stor industrisatsing". Side 4–5 i *Glåmdalen*, 20. januar 2021.

⁹ Et mulig konsept er å bygge et enkeltspor på motorveisida av Glomma slik at enkeltspor på begge sider av Glomma utgjør et funksjonelt dobbeltspor. Et annet konsept er selvfølgelig å bygge dobbeltspor på motorveisida av Glomma.

¹⁰ Thorsnæs, Geir (2020): "Solør". Stor norske leksikon. <https://snl.no/Sol%C3%B8r>

¹¹ Pettersen, Per Håkon (2016): «Svenskene vil ikke gi økonomisk garanti: Utsetter nytt togtilbud». *Glåmdalen*, side 8, 10. mai 2016. <https://www.glomdalen.no/tog/kollektivtrafikk/grensen/utsetter-nytt-togtilbud/s/5-19-185312>

stasjonene ligger i et næringssvakt område som trenger bedre pendlingsmuligheter til Oslo- og Karlstadområdet.

Konklusjon: En raskere bane Lillestrøm–Kongsvinger vil gjøre det enda gunstigere å gjenåpne nedlagte stasjoner sørøst for Kongsvinger og forlenge noen togavganger på L14 Asker–Kongsvinger til Karlstad.

3. Mål for Kongsvingerbanen

3.1 Samfunns mål

Utbygging av infrastruktur kan sees på som et mål i seg selv, jf. professor von der Fehr som uttaler:¹²

Ofte er det også uklart hva som er virkemidler og hva som er mål. Utbygging av infrastruktur kan ses på som et virkemiddel for å nå målet om størst mulig nasjonal verdiskaping, men store deler av disse investeringene har formodentlig mer å gjøre med ønsket om å sikre likeverdige levevilkår, og må derfor betraktes som mål snarere enn middel.¹³

Både kommunene langs Kongsvingerbanen i Innlandet og Solør-kommunene inngår i området for distriktsrettet investeringsstøtte.¹⁴ Det er påfallende at KVVU-en ikke omtaler de distriktpolitiske målene.

Tanken er å gjere mindre arbeidsmarknader større gjennom å kople dei til andre arbeidsmarknader gjennom infrastrukturinvesteringar. Dette er særleg viktig der arbeidsmarknader er små og sårbare, og **der bette vegar, jernbane og anna transport kan leggje til rette for dagleg pendling** og dermed ein større arbeidsmarknad.¹⁵ [Vår utheving.]

For å oppnå større regioner og arbeidsmarkeder er reduserte reisetider helt sentralt. Det er meget oppsiktsvekkende at direktoratet ikke anser vesentlig reduserte reisetider med Kongsvingerbanen som sentralt.

På 70-tallet økte befolkningen i Kongsvinger kommune med hele 25 prosent, mens økningen var 3 prosent i perioden 2009–2019.¹⁶ I Eidskog kommune sank folketallet med 4 prosent 2009–2019.¹⁷ I Solør har antall innbyggere gått ned i flere tiår, inklusiv en nedgang på 6 prosent 2009–2019.¹⁸ I Grue kommune ble folketallet redusert med ikke mindre enn 9 prosent

¹² Professor von der Fehr sin nettside ved Universitetet i Oslo finner man her:

<https://www.sv.uio.no/econ/personer/vit/nhfehr/>

¹³ Se side 20 i: von der Fehr, Nils-Henrik Mørch (2017): "En mer effektiv distriktpolitikk". I Hans Henrik Scheel (red.) (2017): Effektivitet i distrikts- og regionalpolitikken. Bakgrunnsnotat for Perspektivmeldingen 2017. Arbeidsnotat 2017/3, Finansdepartementet, Oslo.

https://www.regjeringen.no/contentassets/4555aa40fc5247de9473e99a5452fd/arbnotat_3_2017.pdf

¹⁴ Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2021): Virkeområdet for distriktsrettet investeringsstøtte er forlenget til 31. desember 2021. Datert 1. januar 2021. <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/regional--og-distriktpolitikk/det-distriktpolitiske-virkeområdet/Virkeområdet-for-distriktsrettet-investeringsstotte-1-juli-2014--31-desember-2020/id2362281/>

¹⁵ Side 60 i Kommunal og regionaldepartementet (2013): Meld. St. 13 (2012–2013) Melding til Stortinget. Ta heile Noreg i bruk. Distrikts- og regionalpolitikken.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/3c0d694d560a4258923f0132b50c297a/nn-no/pdfs/stm201220130013000dddpdfs.pdf>

¹⁶ Svendsen, Trond Olav (2020): "Kongsvinger". Store norske leksikon. <https://snl.no/Kongsvinger>

¹⁷ Svendsen, Trond Olav (2020): "Eidskog". Store norske leksikon. <https://snl.no/Eidskog>

¹⁸ Thorsnæs, Geir (2020): "Solør". Store norske leksikon. <https://snl.no/Sol%C3%B8r>

i denne perioden.¹⁹ Til Kongsvinger-regionen hører også kommunene Nord-Odal og Sør-Odal som hadde henholdsvis en reduksjon på 2 prosent og en økning på 1 prosent 2009–2019.²⁰ Til sammenligning økte Norges befolkning med 11 prosent 2009–2019.²¹ Dette betyr at Kongsvinger-regionens andel av landets befolkning sank i denne perioden selv om det var en absolutt befolkningsvekst i to av kommunene.

Vesentlig raskere togreiser vil gjøre det mer attraktivt å dagpendle til Oslo-området og bidra til høyere folketall enn ellers. Det kan også gjøre det lettere å etablere bedrifter og flytte statlige myndigheter til Kongsvinger-regionen. Noen personer flytter også dit, blant annet fra Milano som har over 8 millioner innbyggere i storbyområdet.²²

vedlegg 1: Utdrag av intervju med Elisabetta Vassenden.

3.2 Målsetting for reisetid på Kongsbergbanen, men ikke på Kongsvingerbanen

Allerede i forbindelse med effektmålene og deres indikatorer kommer KVVU Kongsvingerbanen skjevt ut. Den mangler mål for rutetidene (side 30). Det er oppsiktsvekkende. I KVVU-en for Kongsbergbanen Hokksund–Kongsberg er det derimot klare mål for reisetida etter utbygging.²³

vedlegg 2: Effektmål og indikatorer for Kongsbergbanen

På grunn av manglende effektmål for rutetidene, er trolig størstedelen av arbeidet med KVVU-en bortkastet, og konklusjonene er derfor lite interessante.

Ingen målsetting for punktlighet

Det er en alvorlig svakhet ved KVVU Kongsvingerbanen at det ikke er noen målsetting for punktlighet til tross for at punktlighet er meget viktig, spesielt for passasjerer. Men også godskunder krever at godstogene ankommer til rett tid.

5 Mulighetsstudie og konsepter

5.1 Ny bane til Gardermoen (konsept 4) ikke utredet

To viktige reisemål for passasjerer fra Kongsvingerbanens dekningsområde er Oslo og Gardermoen (Oslo lufthavn, OSL). I dag tar det **minst 94 minutter** med Vys tog Kongsvinger–Gardermoen.²⁴ Til sammenligning tar den samme strekningen med bil 56

¹⁹ Svendsen, Trond Olav (2020): "Kongsvinger". Store norske leksikon. <https://snl.no/Kongsvinger>

¹⁹ Svendsen, Trond Olav (2020): "Eidskog". Store norske leksikon. <https://snl.no/Grue>

²⁰ Svendsen, Trond Olav (2020): "Nord-Odal". Store norske leksikon. <https://snl.no/Nord-Odal>

²¹ Kildetabell 05803: Endringer i befolkningen i løpet av året, etter statistikkvariabel og år. Statistisk sentralbyrå. <https://www.ssb.no/statbank/table/05803/tableViewLayout1/>

²² Lima, Geir (2020): "Milano". Store norske leksikon. <https://snl.no/Milano>

²³ Rapporten om Kongsbergbanen kalles også for "utredning", og i forordet på side 3 heter det: "Utredningen har fulgt KVVU- metodikken så langt dette er hensiktsmessig, og er derfor bygd opp i henhold til krav fra Finansdepartementet (Rammeavtalen)", jf. side 3 i Jernbaneverket (2016): Utredning Kongsberg - Hokksund "Kongsbergbanen" August/2016. Hovedrapport.

<https://www.banenor.no/contentassets/564b91733f9b492b932607f19857e9ba/utredning-kongsberg---hokksund--hovedrapport.pdf>

²⁴ Ifølge Vys app. Da er ventetid i forbindelse med bytte av tog på Lillestrøm inkludert. Ventetiden kan bli noe redusert om man reiser med flytoget Lillestrøm–Gardermoen, men da koster det 156 kr for en 12 minutters togtur. Et tog med avgang fra Kongsvinger klokka 04:43 medfører samlet tidsforbruk på 1:34, mens seinere alternativer tar 1:36 og 1:38.

minutter.²⁵ Og når planene om motorvei Slomarka–Nybakk er blitt realisert, kan denne strekningen gå unna 17 minutter raskere, det vil si på **39 minutter**.²⁶ Dette betyr at det vil ta minst 140 prosent (56 minutter) lengre tid med toget.

Nye Veier har fremmet idéen om å bygge en ny motorvei Gardermoen–Nybakk i tillegg til den ferske motorveien Kløfta–Nybakk. Dette vil gi enda større tidsulempe for passasjerer på Kongsvingerbanen til Gardermoen. Nye Veier argumenterer bl.a. med at OSL tiltrekker seg passasjerer fra Karlstad og Örebro. Da er det forunderlig at JBDIR ikke utredet konsept 4, ny bane Årnes–OSL, fordi de mener etterspørselen er veldig lav på denne strekningen.

Konklusjon: Det bør utredes å bygge en rask bane Årnes–Gardermoen.

7. Transportanalyse og samfunnsøkonomi

7.1.2 Beregnet antall togreiser på Kongsvingerbanen

Lavere priser vil typisk føre til flere reiser. Effekten av reduserte togpriser bør utredes. Det er dyrere å reise med tog til Vy-priser enn til Ruter-priser. I dag gjelder Ruter-prisene i Oslo og tidligere Akershus fylke. For Kongsvingerbanens del betyr det strekningen Årnes–Lillestrøm. For strekningen Kongsvinger–Årnes gjelder Vy-priser (og SJ-priser når SJ gjenopptar den grensekryssende trafikken). Men for passasjerer som går på toget utenfor Ruter-området, må imidlertid betale Vy-priser hele veien, for eksempel for strekningen Kongsvinger–Oslo. Det vil være hensiktsmessig å utrede effekten av Ruter-priser langs hele Kongsvingerbanen, det vil si også for kommunene Sør-Odal, Kongsvinger og Eidskog. Disse kommunene ligger i Innlandet fylke, men på helsesida er Kongsvinger sykehus allerede blitt overført fra Innlandet og inngår nå i Akershus universitetssykehus. Også lavere priser på togreiser enn Vy-priser kan det være fornuftig å utrede effekten av.

Konklusjon: Lavere billettpriser vil føre til flere reiser og større nytte for befolkningen langs Kongsvingerbanen. Det betyr bedre kapasitetsutnyttelse etter at tiltak på Kongsvingerbanen er blitt gjennomført. Tilsvarende effekter vil man typisk også få av lavere fraktrater for jernbanegods.

7.5 Politikk versus effektivitet: prissatte virkninger (nytte-kostnadsanalyse)

Det er grunn til å poengtere at politiske prioriteringer innen samferdsel ofte ikke sammenfaller med de alternativene som gir høyest samfunnsøkonomisk nettonytte.²⁷

²⁵ Side 13 i Even Høydal (2020): *Raskeste reisetid fra kommunesenter til Oslo S. 1. januar 2020*. Publisert 3. november 2020. Notater 2020/43. Statistisk sentralbyrå, Oslo.

²⁶ Nye Veier AS (2017): E16 Nybakk - Slomarka – Mulighet for å øke nytten og samtidig redusere kostnadene. [Brev av 21. desember 2017 til Samferdselsdepartementet.] <https://www.regjeringen.no/contentassets/4d16fd8a641240adb1aa9237384d9b6c/nye-veier-as---e16-nybakk---slomarka---mulighet-for-a-oke-nyttten-og-samtidig-reducere-kostnadene.pdf>

²⁷ I Jernbanemagasinet, som utgis av Jernbanedirektoratet, omtales KVU Kongsvingerbanen under overskriften "Lengre tog gir størst nytte". Vanlig praksis er imidlertid at ordet "nytte" betyr bruttonytte, ikke nettonytte, og at ordet "nettonytte" er reservert for nettonytte. Men man oppnår ikke størst bruttonytte ved hjelp av konseptet K2.3 med lengre tog, men med konsept K3.4 som innebærer dobbeltspor Lillestrøm–Kongsvinger (side 70–71 i KVU-en). Se også Holtet, Tore (2020): "Lengre tog gir størst nytte". *Jernbanemagasinet* 4/2020: 48–49. <https://jernbanemagasinet.no/artikler/lengre-tog-gir-storst-nytte/>

Dette gjelder også for jernbaneprosjekter. Ringeriksbanen (inkludert motorvei Høgstet–Hønefoss) vil føre til et samfunnsøkonomisk tap på 23 milliarder kroner.²⁸

Jernbanedirektoratet går inn for dette prosjektet til tross for det oppsiktsvekkende store samfunnsøkonomiske tapet.

Det kan oppleves som urettferdig om passasjerene på Kongsvingerbanen ikke skal få vesentlig redusert reisetid til Oslo. En slik urettferdighet kan unngås ved at reisetida med Kongsvingerbanen reduseres vesentlig selv om det isolert sett fører til et effektivitetstap (negativ samfunnsøkonomisk netto nytte).

Det er en vesentlig svakhet at KVVU-en ikke drøfter en rettferdig reduksjon i reisetida Kongsvinger–Oslo, for eksempel ved å vurdere tilsvarende reduksjoner i framtidig reisetid på mellomlang sikt med tog på strekningene som Hamar–Oslo, Tønsberg–Oslo, Fredrikstad–Oslo og Hønefoss–Oslo.

Hvis reisetida reduseres, vil det typisk bli mindre behov for å bruke andre distriktpolitiske virkemidler i Kongsvingerregionen. Vi kan ikke se at dette er prissatt i KVVU-en. Derfor blir også beregningene av samfunnsøkonomisk netto nytte misvisende.

Konklusjon: Reduksjoner i utgiftene til andre distriktpolitiske virkemidler mangler. At fordelings effekter ikke er inkludert, synes ikke å være omtalt. Politisk relevante konsepter mangler i KVVU-en, trolig på grunn av ukritisk bruk av nytte-kostnadsanalyser.

8. Anbefaling av konsept

8.3 Ikke raskere persontrafikk på mellomlang sikt

Direktoratets anbefaling er (side 81):

- K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt
- K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid. Ny bane Lillestrøm–Sørumsand) på lang sikt

Det er oppsiktsvekkende defensivt at direktoratet anbefaler en løsning som medfører hverken kortere reisetid eller bedre punktlighet for persontrafikken på mellomlang sikt.

Konklusjon: En ny Kongsvingerbane må medføre en rettferdig reduksjon i reisetida Kongsvinger–Oslo.

Hovedkonklusjon: Det er nødvendig å utarbeide en helt ny felles KVVU for Kongsvingerbanen og 16. Målene for en utbygging eller oppgradering må være å kutte klimagassutslipp, at samlet energiforbruk senkes, at minst mulig matjord bygges ned, at nye næringsområder tilbys jernbanetilknytning, at trafikksikkerheten heves, at svevestøv og støy reduseres.

Vennlig hilsen

Kjell Erik Onsrud, leder

²⁸ Avrundet fra 23.283 millioner kroner, jf. Jernbanedirektoratet (2020): Vedlegg 2: Samfunnsøkonomiske analyser – virkningstabeller. Vedlegg til "Jernbanesektorens oppdaterte analyser til NTP 2022-2033". [Brev fra Jernbanedirektoratet av 15. oktober 2020 til Samferdselsdepartementet.] <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/trangere-rammer-gir-toffe-prioriteringer/>

Kopi til:

Representantene i Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Samferdselsdepartementet

Viken fylkeskommune
Innlandet fylkeskommune
Oslo kommune
Kongsvinger kommune
Nord-Odal kommune
Sør-Odal kommune
Eidskog kommune
Grue kommune
Åsnes kommune
Våler kommune (Innlandet)
Ullensaker kommune
Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Bane NOR
Vy (passasjertrafikk og CargoNet)
SJ Norge

Naturvernforbundet
Natur og Ungdom

Värmlandstrafik
Region Värmland
Foreningen Norden
Svenska Järnvägsfrämjandet
Resenärsforum

vedlegg 1: Utdrag av intervju med Elisabetta Vassenden.

Ikke alle vet at 377 av arbeidsplassene på Kongsvinger er i Statistisk sentralbyrås bygning tett ved skogkanten. Enda færre vet at en av lederne er kvinne, filolog og født og oppvokst i Milano.

Å bla i telefonkatalogen for de byråansatte på Kongsvinger er en fonetisk fryd. Du skjønner hvor folk kommer fra når de heter Smogeli, Skarateppen eller Vassenden. Men så stusser du litt. De fleste har urnorske fornavn; Anne, Kåre, Solfrid og Åshild. Men inn sniker det seg en Elisabetta med Vassenden til etternavn. Hvilken historie ligger bak?

Italiener som liker norsk distriktpolitikk

- Jeg kom til Norge for å studere norsk i 1981. Så traff jeg en nordmann, vi giftet oss, og han fikk jobb i SSB på Kongsvinger. Der hadde de jobb til meg også, forteller Elisabetta Vassenden, og har ikke lyst til å si noe mer om den saken. Andre kan fortelle om en bestemor som vekket interessen for Norge, og en oldefar som var Ibsen-fan. Elisabetta vil heller snakke om fordelene ved norsk distriktpolitikk:
- Det er flott at ikke alle arbeidsplasser i staten ligger i Oslo. Jeg liker idealene om distriktpolitikk og desentralisering. Det er flott at Kongsvinger har en slik stor arbeidsplass som SSB.
- Men blir det ikke mange timer på toget mellom Oslo og Kongsvinger?
- Det blir jo noe mer reising enn om vi hadde vært i Oslo, men jeg tror alle er vant til det. Det bare er sånn at det tar den tiden. Så lærer vi oss å samle flest mulig møter på én dag når vi er i hovedstaden.

Problemet er ofte at det ser ut som om turen fra Oslo til Kongsvinger er lengre for Oslofolk enn den motsatte turen er for oss. Reisebyrden kunne vært jevnere fordelt.²⁹

vedlegg 2: Effektmål og indikatorer for Kongsbergbanen

²⁹ Ellingsen, Dag (1999): "Milano–Kongsvinger uten retur". *Samfunnsspeilet*, 3/1999.
<https://www.ssb.no/a/samfunnsspeilet/utg/9903/9.shtml>

4.2 Effektmål

Effektmålene er mål for de endringene brukerne av transportsystemet opplever. Formuleringene av effektmålene har utgangspunkt i dimensjoner knyttet til en konkurransedyktig jernbane, som gjør den til ryggraden i transportsystemet. Indikatorene brukes i kapittel 11 for å vurdere mål og kravoppnåelse for de ulike konseptene.

Tabell 9. Målstruktur for effektmålene med tilhørende indikator

Konkurransedyktig transport	Effektmål	Indikator
Effektiv persontransport	Samlet reisetid mellom Oslo og Kongsberg innen pendleravstand (én time), og samtidig konkurransedyktig med bil til Oslo lufthavn (mertidsbruk med bil i rush utgjør mer enn 45 minutter)	Reisetid Oslo S - Kongsberg (Uten stopp mellom Hokksund og Kongsberg)
		Mertidsbruk med bil i rush mot tog på strekningen Kongsberg – Oslo lufthavn (Uten stopp mellom Hokksund og Kongsberg)
	Fleksibelt togtilbud (halvtimes frekvens i grunnrute)	Frekvens i grunnrute
Flere kollektivreiser	Doble antall personer som tar toget mellom Hokksund - Kongsberg	Antall reisende i transportmodell

Effektiv persontransport oppnås ved at flest mulig personer innlemmes i akseptabel pendleravstand og at næringslivets behov for effektive tjenestereiser ivaretas. Produktet av kortest mulig reisetid mellom størst mulig forretningspunkter gir optimal effekt for pendlingen. Jernbanens innvirkning på denne ligningen oppnås gjennom kortere reisetider mellom definerte knutepunkter, indikert ved reisetiden mellom Oslo-Kongsberg.

Effektive tjenestereiser oppnås ved at jernbanen som et minimum er konkurransedyktig med bilen, indikert ved fortrinn i forhold til bilen ved reisetid i rushtrafikk. Økt attraktivitet indikeres ved at flere potensielle passasjerer velger tog som transportmiddel. Effektmålet oppnås gjennom summen av alle forhold som påvirker enkeltpersoners valg.

