

Høringsuttalelse, KVV Kongsvingerbanen

Konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen er sterkt forsinket, etterlengtet og gjennomarbeidet, men mangler den lovte vurderingen av ny bane i retning Karlstad/Stockholm.

For lokaltrafikk og godstrafikk virker det som en solid utredning, der vår gruppe ikke skal ha spesielle meninger om løsningene som anbefales. Vi vil likevel råde til at kapasiteten og hastigheten økes på banestrekningen, for å overføre mest mulig av både gods- og passasjertrafikk til bane. Det bør være mulig å få til, all den tid det faktisk diskuteres å bygge to parallelle motorveier i samme transportkorridor.¹

Kongsvingerbanen følger i stor grad samme trasé som da den ble bygd i 1862. Banen har stor belastning, og er egentlig overmoden for modernisering. Vår anbefaling er å beholde og modernisere dagens bane for lokal- og godstrafikk, og bygge en ny, moderne bane mellom Norge og Sverige i tråd med planene til det svenske selskapet Oslo-Sthlm 2:55.

I forbindelse med høyhastighetsutredningen i 2012 ble det anbefalt en linjeføring over Lillestrøm og Bjørkelangen til Arvika. I tillegg har det blitt lansert en alternativ linjeføring om Ski, Askim og Ørje, langs dagens E18. Vi forventet at KVV Kongsvingerbanen ville si noe om disse planene, ikke minst fordi en realisering av en slik bane vil frigjøre betydelig kapasitet på Kongsvingerbanen, og vil være viktig for hvilket scenario man skal velge for banen på lang sikt.

Våre forventninger ble skrudd opp av ulike politiske signaler. 8. februar 2020 sa samferdselsminister Knut Arild Hareide til Dagsavisen: «Det er satt i gang en KVV (konseptvalgutredning) for Kongsvingerbanen, og denne skal også ta for seg muligheten for redusert reisetid til Stockholm. Samferdselsdepartementet avventer denne KVV-en før det er mulig å si noe nærmere om reisetid.»² I 2018 ble det foreslått i Stortinget å utarbeide en egen konseptvalgutredning for strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg. Regjeringspartiene valgte å stemme mot en slik utredning, da de mente arbeidet med KVV Kongsvingerbanen ville dekke utredningsbehovet. «Regjeringen har allerede varslet en KVV for Kongsvingerbanen, og grensekryssende trafikk skal være et viktig element i denne utredningen», uttalte daværende samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen.³

Vi kan ikke se at disse politiske lovnadene er fulgt opp i rapporten om KVV Kongsvingerbanen. Hvor var det det butta? Når fikk Jernbanedirektoratet mandat til å se bort fra såpass klare politiske signaler, og velge å ikke utrede ny bane for grensekryssende trafikk/ redusert reisetid i forbindelse med KVV Kongsvingerbanen?

¹ <https://www.aftenposten.no/norge/i/0nek06/denne-relativt-ferske-motorveien-foreslaas-skrotet-i-stedet-kan-en-ny>

² <https://www.dagsavisen.no/nyheter/innenriks/vil-flytte-reiser-i-norden-fra-fly-til-tog-1.1660676>

³ <https://frifagbevegelse.no/aktuell/stortinget-stemmer-ned-forslag-om-bedre-togtilbud-til-sverige-6.158.548558.878c1ef2be>

Nå har det gått nær tre år siden forslaget om en egen konseptvalgutredning om nye baner ble nedstemt i Stortinget, med henvisning til at dette skulle være en del av KVVU Kongsvingerbanen. For oss som ønsker effektive jernbanelinjer som kan erstatte fly, er dette tre tapte år. Ifølge KVVU Kongsvingerbanen bør det snarest settes i gang en egen, hurtig KVVU-prosess for ny jernbane mot Stockholm, akkurat slik Stortinget stemte ned i 2018.

De tapte årene får vi ikke tilbake, men det bør være rom for å forsere prosessen fremover. Oslo-Stockholm er den nest mest trafikkerte utenlandsruten fra Gardermoen, kun slått av Oslo-København, og bare innenriksrutene til Trondheim, Bergen og Stavanger er større. Alle disse strekningene fortjener et togtilbud som kan konkurrere med flytrafikken, men siden planene har kommet langt på svensk side, og mye av banen der allerede holder god standard, virker Oslo-Stockholm som den lavest hengende frukten. Hvis politiske myndigheter mener alvor med at vi skal ha et klimanøytralt transportsystem innen kort tid, kommer vi ikke unna å erstatte de mest trafikkerte flyrutene med jernbane, på samme vis som andre vesteuropeiske land har gjort siden 1980-tallet.

Moderatorene i Facebook-gruppa Togferie ønsker:

- At det snarest startes en KVVU-prosess for ny bane Oslo-Karlstad (Stockholm), i samarbeid med Trafikverket.
- At det gjennomføres kapasitetsøkende tiltak på dagens Kongsvingerbane i tråd med anbefalingene i KVVU Kongsvingerbanen.

Moderatorene i Facebook-gruppa Togferie:

Kristian S. Aas
Eivind Trædal
Lea Hiorth
Ingolf Nistad