



Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 Oslo

Askim, 05/02-2021

KVU Kongsvingerbanen – Offentlig høring

Innledning

Det vises til den ferdigstilte konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen som Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet sende på høring. Fristen for høringen er satt til 7/2-2021. Grensekomiteen Värmland-Østfold vil i denne sammenheng komme med noen synspunkter som vi mener kan være nyttige i det videre arbeid.

Innspill fra Grensekomiteen

Følgende punkter ble enstemmig vedtatt av Grensekomiteens styre i møte 2/2 2021:

- 1) Grensekomiteen Värmland-Østfold ser positivt på de anbefalinger som følger av KVU Kongsvingerbanen, både for person- og godstrafikk.
- 2) En ny separat utredning av fjerntogforbindelsene Oslo-Stockholm bør gjennomføres og mulighetene både over Lillestrøm og Ski vurderes, i samspill med en oppgradert Kongsvingerbane. Grensekomiteen ber om at man spesielt analyserer de synergi-muligheter som den sydlige strekningen gir både i forhold til InterCity og Oslo-Gøteborg (Herunder vurderer forslaget om en ny Skagerakbane som er spilt inn fra Uddevalla kommune med flere) samt den videre kobling mot jernbanesystemer som går i retning København-Hamburg og kontinentet (Kfr. Scan-Med korridoren).
- 3) Det er også viktig at kapasiteten inn og ut av Oslo er tilstrekkelig både på kort og på lang sikt, enten man går via Ski eller Lillestrøm. (Kfr. Follobanen og Romeriksporten).
- 4) Grensekomiteen vil peke på at samfunnsnyttene, klimagevinsten og driftsøkonomisk lønnsomhet blir størst når en ny grensebane kan avlaste for flytrafikk mellom hovedstedene og dessuten for biltrafikk i mellommarkedet. Den totale effekten bør derfor analyseres ved valg av strekning. (Kfr. demografi, bosetting, pendling, etc.)
- 5) I et areal - og transportperspektiv må jernbanen knyttes til kollektivknutepunkter, slik at arbeidsmarked, bosetting, næringsliv og handel på begge sider av grensen kan dra nytte av tunge investeringer i ny transportinfrastruktur, forutsatt at dette ikke forsinkes fjerntogene. Det bør analyseres hvor man ønsker å kanalisere bærekraftig vekst og avlastning for hovedstaden ved å skape et klimavennlig og robust jernbanesystem (Kfr.

Regional Planstrategi for Viken 2020-2024).

- 6) Nye grensebaner kan helt eller delvis finansieres utenfor statsbudsjettet. Det bør derfor også ses på den økonomiske lønnsomheten ved at baneavgifter, billettinntekter m.v. kan benyttes til en raskere realisering av den nye jernbanen enn ved rent statlig finansiering.

Bakgrunn og begrunnelse

Grensekomiteen Värmland-Østfold er en av 12 nordiske foreninger som jobber på oppdrag fra Nordisk Ministerråd, medlemskommuner og regioner for å redusere grensehinder og bidra til utvikling og samarbeid over Riksgrensen. Vår forening dekker hele det geografiske området i Viken regionen som grenser til Värmland og Dalsland i Sverige, og er naturlig nok opptatt av å få til gode transportløsninger over Riksgrensen. Grensekomiteens rolle er å peke på ulike muligheter og spre informasjon og kunnskap. Vi tar ikke stilling til hvilke konkrete løsninger som bør velges eller hvor infrastruktur skal bygges. Vi ønsker å motivere myndigheter og andre aktører til å investere og utvikle grenseregionen(e) og forbindelsene mellom regioner og steder i Norden.

Hovedoppgaven for KVVU-en har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm- Kongsvinger- riksgrensen. KVVU-en har sett på mulige løsninger på Kongsvingerbanen som vil bedre situasjonen på banen på både kort og lang sikt. Framtidig transportbehov i korridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen er analysert. Det har blitt vurdert om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på banen, eller om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og måloppnåelse er det gitt en anbefaling for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

Kongsvingerbanen har en svært viktig funksjon for godstrafikken i Norge, også for særlig for transport til/fra Nord-Norge. På lengre sikt bør det derfor legges vekt på å etablere høyere kapasitet for godstog på banen. Det bør skje både gjennom tilrettelegging for lengre tog, og gjennom etablering av økt kapasitet for antall godstog på strekningen mellom Lillestrøm og riksgrensen.

Det heter videre fra konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen at (vår uthevning):

Mandatet for KVVU handler i hovedsak om mulige tiltak i tilknytning til eksisterende Kongsvingerbane. Det ble påpekt at prosjektet imidlertid også skulle se hen til godstrafikken og til forbindelsen Oslo – Stockholm. Trafikverket hadde nettopp lagt fram en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) som ble kalt Stockholm – Oslo, men tok stilling til mulige grensekryssende korridorer mellom Arvika og Oslo. ÅVS-en har likevel en langsiktig målsetting om reisetid på 3 timer mellom Stockholm og Oslo i 2040. Prosjektet Stockholm – Oslo 2:55 AB jobbet med eventuelle finansieringsløsninger samt traséstudier knyttet mot strekningene Arvika – Oslo og Örebro – Kristinehamn (Nobelbanan). Her var det lagt inn forutsetninger om at statlige myndigheter i både Norge og Sverige ruster opp eksisterende bane.

Videre sier jernbanedirektoratet (vår uthevning):

*Men de nye strekningene forutsettes **finansiert på annen måte**. Ut over dette foreligger en liten norsk organisasjon, **Oslo – Stockholm under 3 timer AS**, som ønsker ny korridor via Lillestrøm og Bjørkelangen. Dessuten jobber **Grensekomiteen Østfold – Värmland** for at denne korridoren heller skal gå via Ski og Askim mot Arvika.*

Vi noterer oss at Jernbanedirektoratet holder flere alternative dragninger åpen. Vi kommer litt tilbake til det nedenfor.

Faglig vurdering:

Grensekomiteen Värmland-Østfold har arbeidet med denne saken fra sitt ståsted, som både skal ivareta medlemskommuner, Østfold fylke/Viken regionen og det nordiske perspektivet. Grensekomiteen er glad for at det nå er en utbredt forståelse for at Kongsvingerbanen ikke kan ivareta alle behov for framtidens jernbanetilbud mellom Oslo og Stockholm. Stadig flere snakker nå om at det må komme en jernbane i tillegg til Kongsvingerbanen, som i høyeste grad uansett trenger en oppgradering.

Det er også verdifullt at Jernbanedirektoratet peker på at Grensekomiteen har fremmet muligheten for en bane via Ski og E18 korridoren i tillegg til den mulige løsningen via Lillestrøm og Bjørkelangen, som spesielt Oslo-Stockholm 2.55 og nå også Oslo-Stockholm på under 3 timer jobber for.

Innledningsvis i KVU arbeidet ble svært mange alternativer kartlagt og vurdert, men etter hvert sto man igjen med de 4 ovennevnte alternativer. Det ble gjennomført en grundig analyse av fordeler, ulemper og kostnader av alle alternativene. Som et resultat av dette analysearbeidet anbefaler Jernbanedirektoratet å primært å forlenge fem eksisterende kryssingsspor til 1000 meter, slik at det blir mulig å øke kapasiteten på persontog med 25 prosent og kjøre 740 meter lange godstog. En økning av tog-lengdene vil utvilsomt gi større kapasitet og lønnsomhet både for passasjer -og godstrafikken.

På lengre sikt foreslås utbyggingen av en ny bane mellom Sørumsand og Lillestrøm. Dette er et interessant forslag som vil bidra til et mer robust transportsystem med større fleksibilitet og høyere frekvens gjennom hele driftsdøgnet, selv om den samfunnsøkonomiske nytten av en så stor investering ikke var så bra.

Når det gjelder fjerntrafikken mot Stockholm anbefaler Jernbanedirektoratet at dette belyses nærmere i en separat utredning. Det heter i konseptvalgutredningen at en ny hovedstadsforbindelse mellom Sverige og Norge vil kreve et mer inngående samarbeid landene imellom. Jernbanedirektoratet anbefaler derfor at dette spørsmålet utredes med et bredere geografisk sammenheng mv. Dette mener Grensekomiteen Värmland-Østfold er en fornuftig anbefaling, da det i første omgang er viktig å komme i gang med en nødvendig forbedring av dagens Kongsvingerbane.

En forbedret Kongsvingerbane kan så samspille med en ny mer direkte sydlig grensekryssende jernbaneforbindelse, slik blant annet Jernbaneverkets «Høyhastighetsutredning» i 2012 analyserte. Tilnærmingen bør være å skape et mer robust og mindre sårbart fremtidig jernbanesystem mellom Norge og Sverige i denne viktige transportkorridoren. Dette utgjør også den viktige øst-vest aksene i «Nordisk Triangel», hvor en effektiv og fremtidsrettet jernbaneforbindelse mellom hovedstedene i Skandinavia inngår.

Med andre ord, den framtidige jernbaneutviklingen Oslo-Stockholm bør vurderes i en bred nasjonal/nordisk kontekst hvor Kongsvingerbanen samspiller med en mulig ny grensekryssende jernbaneforbindelse til Sverige, enten den går over Lillestrøm eller Ski stasjon, som begge er gode alternativer, med litt ulike fortrinn. Den nordlige ruten ligger nærmere Gardermoen. Det kan ha sine fordeler.

Det som styrker den sydlige korridoren er geografisk nærhet til en Sverige-korridor også mot

kontinentet. Det er et større befolkningsgrunnlag og mer dagpendling og nærheten til E18 og E6/Oslofjorden gir en del fordeler i en kost/nyttevurdering. Også for klima og miljø.

Et viktig element her er å dra nytte av den omfattende utbyggingen av InterCity systemet på Østlandet. Investeringen i den nye og kapasitetssterke Follobanen åpner for nye muligheter også mot Sverige. Kapasiteten i Romeriksporten kan bli for svak på sikt, da den skal betjene mange behov og et økende antall tog.

En sydlig forbindelse vil kunne bruke Follobanen til Ski, og som deretter enten kan benytte en forbedret Østre linje på Østfoldbanen til Mysen og videre over svenskegrensen til Töckfors/Arvika-Karlstad, eller at det bygges en helt ny jernbane fra Ski til Arvika, slik som blant annet Oslo-Stockholm 2.55 har skissert som et av sine to alternativer.

EU prosjektet TENTacle har også løftet fram en jernbane som følger E18 korridoren mot Grums-Karlstad, og at den fortrinnsvis bygges som en høyhastighetsbane. Grensekomiteen ønsker at ulike alternativ vurderes i et kost/nytte perspektiv og med hensyn til klima og hvordan man kan avlaste flytrafikken Oslo-Stockholm og veitrafikken over grensen.

Det kan i denne sammenheng også vises til vedlagte uttalelse fra Grensekomiteen Värmland-Østfold til NTP2022-2033 hvor det ble påpekt at det nå er svært viktig å få utbedret dagens mangelfulle og lite attraktive grensekryssende jernbanesystem mellom Norge og Sverige.

Det foreligger i dag flere relevante skisser og utredninger i regi av statlige myndigheter i Norge og Sverige, EU, OECD, kommuner, regioner og private aktører som peker på mulige grensekryssende jernbaneforbindelser fra Norge både mot Stockholm og Gøteborg-København. Flere har pekt på at hele «Nordisk Triangel» må inngå i TEN-Ts prioriterte korridorer. Disse utredninger og initiativ bør kunne inngå i et kunnskapsgrunnlag for det forslåtte bredere utredningsarbeid i statlig regi og undergis en samlet konsekvensanalyse av fordeler og ulemper.

Til slutt kan det nevnes at det synes å være bred politisk tilslutning i Norge til at jernbaner kan finansieres og bygges ut på andre måter enn over statsbudsjettets ordinære bevilgninger. Her finnes flere internasjonale eksempler, og Grensekomiteen har jobbet med utvikling av en mulig finansieringsmodell for en ny grensebane. Det har også andre aktører gjort.

Grensekomiteen har også sett på muligheten for å oppnå synergieffekter mellom Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg-Hamburg. Ved å satse på utvikling av 2 korridorer som møter hverandre sør for Oslo vil man kunne oppnå en betydelig synergieffekt og dermed få stor nytte av investeringene. Koblingen mot «Transportkorridor Skagerak» er et av de perspektivene som kan vurderes nærmere.

Med vennlig hilsen

Per Jonsson
Styreleder
Per.Jonsson@bengtsfors.se

Thor Reidar Hals
Styrets nestleder
thor.hals@politikerk.no