



## STORTINGET

# Innst. 296 S

(2017–2018)

Innstilling til Stortinget  
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:181 S (2017–2018)

**Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Sverre Myrli, Siv Henriette Jacobsen og Nils Kristen Sandtrøen om å utarbeide konseptvalgutredninger (KVU) for nye jernbanestrekninger på norsk side for strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg**

Til Stortinget

### Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

1. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm. KVU-en skal sees i sammenheng med den svenske åtgjerdsvalstudien som ble ferdigstilt av det svenske Trafikverket i november 2017. KVU-en skal vurdere ulike traseer. KVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert opprettelsen av et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen. KVU-en skal ferdigstilles innen våren 2019.
2. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Gøteborg. KVU-en skal vurdere ulike traseer. KVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder

for strekningen, inkludert opprettelsen av et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen. KVU-en skal ferdigstilles innen våren 2019.»

### Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Tor André Johnsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt, fra Senterpartiet, Siv Mossleth og Ivar Odnes, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslag 181 S (2017–2018) om å utarbeide konseptvalgutredninger for nye jernbanestrekninger på norsk side for strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg. Komiteen er enig med forslagsstillerne i at kortere reisetid mellom Oslo og Stockholm og Oslo og Gøteborg vil virke positivt for å flytte passasjerer fra fly til jernbane. Studiene som er gjennomført, er således interessante.

Komiteen viser til at regjeringen etter enighet med samarbeidspartiene la frem Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 den 5. april 2017. Regjeringen varslet oppstart av en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen i NTP, der grensekryssende trafikk vil være et viktig element i utredningen. Komiteen viser til den svenske åtgjerdsvalsstudien.

Komiteen viser videre til svar fra statsråden til komiteen 18. april 2018:

«Ettersom det nylig er gjennomført en utredning i regi av svenske myndigheter og det er planer om å se på den grensekryssende trafikken som en del av KVV for Kongsvingerbanen, er det etter min vurdering ikke hensiktsmessig å sette i gang en egen KVV for Oslo-Stockholm nå.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre, støtter dette ettersom Samferdselsdepartementet allerede har planlagt en egen KVV for Kongsvingerbanen. Flertallet viser til at behovet for en KVV er basert på at Kongsvingerbanen i dag er overbelastet, noe som skaper utfordringer for både godstransporten og den lokale og regionale persontrafikken. Flertallet er opptatt av at en KVV for Kongsvingerbanen må ta hensyn til lokale og regionale forhold for gods- og persontrafikk, i tillegg til å ha oppmerksomhet på trafikk mellom endepunktene Oslo og Stockholm. Flertallet påpeker at det er naturlig å se trafikale behov i sammenheng der flere transportører inngår. Oslo lufthavn Gardermoen er det viktigste transportknutepunktet for internasjonale transportører, og det etableres stadig ny næring i tilknytning til flyplassområdet. Flertallet viser til at det blant annet foreligger forslag om å etablere en jernbanegodsterminal på Hauer seter ved Gardermoen. Det er kort avstand mellom Gardermoregionen og Kongsvingerbanen. Flyplassområdet har behov for en konkurransedyktig jernbane til Sverige og videre til Kontinentet. Gardermobanen og Kongsvingerbanen betjener folkerike områder.

Flertallet er derfor opptatt av at Samferdselsdepartementet i bestillingen av konseptvalgutredningen sørger for at man også får sett på løsninger som i tillegg til å løse utfordringene på Kongsvingerbanen, kan bidra til å løse kapasitetsutfordringene på Hovedbanen og bedre koblingen til vekstmotoren Gardermoen.

### Høring

Den 24. april ble det arrangert komitéhøring i forbindelse med representantforslaget. Komiteen merket seg mange synspunkter og forventninger til en konseptvalgutredning for nye jernbanestrekninger på norsk side for strekningene Oslo-Stockholm og Oslo-Gøteborg. Det er mange miljøer som har gitt uttrykk for engasjement for utbedring av togforbindelsene både for person- og godstrafikk over landegrensene mellom Norge og Sverige. Mange var opptatt av raskere persontrafikk med tog for å erstatte flytrafikken mellom endepunktene. Noen ønsket nye togstrekninger som vil føre til kortere avstand enn dagens jernbaneløsning mellom Oslo og Stockholm. Komiteen merker seg at det ble gitt uttrykk for at økt godstrafikk på tog er særlig viktig for Oslo-Gøteborg, som igjen kan føre til gods med tog til det europeiske kontinent. Dette var et av budskapene

som flere fremførte. Komiteen merket seg videre at flere tok til orde for at Kongsvingerbanen har stort potensial for mer godstrafikk, hvis forholdene legges til rette.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Nasjonal transportplan 2018–2029, hvor regjeringspartiene sammen med Kristelig Folkeparti la til grunn at det skal utarbeides et strategidokument for den videre utbyggingen av jernbanen i Norge hvor alle nye jernbanestrekninger planlegges, slik at de vil kunne inngå i et høyhastighetsnett mot Bergen, Stavanger, Trondheim, Stockholm, Gøteborg og videre ut i Europa. Flertallet viser til at utredningene må gjøres nå for å hindre feilinvesteringer i det vi skal bygge i nær fremtid. Flertallet har merket seg at strategien skal bygges på fire hovedprinsipper: fullføring av påbegynt utbygging i Oslo-området, aktiv inngang i arbeidet med byvekstavtalene, videre arbeid med markedsbaserte ruteplaner og videre utvikling av grunnlaget for utbygging i de fire storbyområdene. Flertallet påpeker at strekningene som nå bygges, skal bygges på en slik måte at de legger til rette for videre utbygging.

Flertallet legger til grunn at det i denne forbindelse vil være ønskelig å gjøre en analyse av forlengelsen av InterCity-strekningen fra Halden mot Gøteborg. Flertallet mener imidlertid at en KVV ikke er aktuelt på det nåværende tidspunkt, da prosjektet ikke har en god nok forankring i den svenske regjeringen, og at det kan være vanskelig å finansiere det opp mot andre prioriterte prosjekter innenlands. Det er imidlertid viktig å få en avklaring av videreføringen av traseen inn i Sverige og en kartlegging av alternativ finansiering av tiltak på strekningen.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti vil understreke viktigheten av å få til bedre togforbindelser mellom Oslo og de to største byene i Sverige. For strekningen Oslo-Stockholm er reisetiden med tog i dag rundt fem timer. Disse medlemmer merker seg at det er for lang reisetid til å være konkurransedyktig med fly. For strekningen Oslo-Gøteborg er det, etter disse medlemmers syn, to viktige forhold å ha med i vurderingene. Jernbanen har en altfor lav andel av godstrafikken mellom Oslo og Gøteborg per i dag. For det andre har persontransporten en stor konkurrent i motorveien på strekningen til Gøteborg – og for så vidt videre til Danmark, i tillegg til fly.

Disse medlemmer understreker at på begge strekninger er det et stort potensial for å redusere utslipp ved å øke både godsandelen og persontrafikken. Stortinget har i flere sammenhenger erkjent at utslippe-

ne fra transportsektoren må ned om vi skal nå klimamålene man har satt seg.

Disse medlemmer understreker at det er viktig å få på plass bedre togtilbud for gods og passasjerer på disse strekningene på kort og mellomlang sikt. Konseptvalgutredningene må med andre ord se på både langsiktig utbygging og utbedringer og delutbygginger på kort og mellomlang sikt, som passer inn i en helhetlig plan for jernbanen på disse strekningene.

Disse medlemmer finner det underlig at regjeringspartiene ikke ønsker å støtte forslagene om å gjennomføre konseptvalgutredninger for jernbanen Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg. Disse medlemmer viser til transport- og kommunikasjonskomiteens komitéreise til Stockholm og Göteborg i mars måned i år, der det både fra norsk og svenske side – fra alle partier – ble uttrykt klare ønsker om nærmere samarbeid mellom de to landene for å styrke jernbaneforbindelsene Oslo-Stockholm og Oslo-Göteborg.

#### **KVU Oslo-Stockholm**

Disse medlemmer vil peke på at svenske SJ har signalisert storsatsing, med åtte daglige avganger mellom Oslo og Stockholm, fra 2022. Det er viktig at konseptvalgutredningen ser på tiltak på kort sikt som støtter opp om og bidrar til å videreutvikle dette tilbudet.

Disse medlemmer vil understreke at det for strekningen Oslo-Stockholm har oppstått en helt ny situasjon ved at det foreligger nye utredninger på svensk side som peker på gode muligheter for å nedkorte reisetiden mellom de to hovedstedene.

Disse medlemmer vil peke på høringen i saken. 21 instanser uttalte seg, og alle var – med ulike vinklinger – positive til forslaget om intensjon om å utrede for økt trafikk på jernbane mellom Oslo og Sveriges to største byer.

Disse medlemmer vil vise til Osloregionen, som peker på en helhetlig tilnærming i det videre arbeidet, der man ikke kun fokuserer på persontrafikk, men også har med vurderinger knyttet til godstransport. Osloregionen er innfallspurt for en stor del av importen av varer til Norge. 80 pst. av alt stykkgoods går til eller via Osloregionen.

Disse medlemmer viser til at den svenske regjeringen den 21. mars 2018 opplyste at de foreslår overfor EU-kommisjonen at Oslo-Stockholm bør få status som del av prioriterte korridorer, «Core Network» i EU's grenseoverskridende transportsystem (TEN-T). Det kan vanskelig tolkes annerledes enn at den svenske regjeringen med dette vil poengtere denne strekningens betydning.

Disse medlemmer peker også på at Osloregionen i sin høringsuttalelse støtter representantforslaget om KVU for den norske delen av strekningen Oslo-Stockholm, men understreker viktigheten av et tett

samarbeid mellom norske og svenske trafikketater i utredningsarbeidet.

Disse medlemmer ser et åpenbart behov for å se den svenske åtgärdsvalsstudien og den planlagte KVU-en på norsk side (Kongsvingerbanen) i sammenheng. Da er en ny KVU for hele strekningen, som vurderer ulike traséalternativer, mest hensiktsmessig.

Disse medlemmer har registrert at når det gjelder jernbaneforbindelsen Oslo-Stockholm er det lansert tre ulike alternativer for et fremtidig styrket jernbanetilbud - henholdsvis via Kongsvinger, Bjørkelangen og Ski/Askim. Disse medlemmer understreker at en KVU Oslo-Stockholm må vurdere alle disse alternativene. Disse medlemmer vil også understreke at en slik KVU må omfatte både person- og godstrafikk.

Disse medlemmer har registrert at prosjektet «Oslo-Stockholm 2.55» har konkludert med at jernbanestrekningen etter deres forslag på valg for nye traseer på svensk side og analysing av passasjertilfang vil være økonomisk lønnsomt. De peker også på at det ser ut til å være interessant for investorer å gå inn i prosjektet.

Disse medlemmer vil peke på at den norske staten like gjerne kunne hatt økonomisk gevinst på en slik investering som kommersielle aktører. Derfor vil de offentlige midlene til dette rettene få karakter av å være et utlegg, eller lån for fremtidig inntjening, heller enn å være en netto utgiftspost på statsbudsjettet.

Disse medlemmer mener derfor at det bør opprettes et statlig eid selskap for planlegging og utbygging av denne strekningen, og at dette og andre finansieringsmodeller utredes i KVU-en.

Disse medlemmer fremmer på denne bakgrunn følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for den norske delen av en modernisert og styrket jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm. KVU-en skal sees i sammenheng med den svenske «åtgärdsvalsstudien» som ble ferdigstilt av det svenske Trafikverket i november 2017. KVU-en skal utarbeides i nær dialog med svenske myndigheter. KVU-en skal omfatte både person- og godstrafikk, og skal vurdere ulike traséalternativer. KVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert en vurdering av å opprette et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen. KVU-en skal ferdigstilles senest våren 2019.»

#### **KVU Oslo-Göteborg**

Disse medlemmer kan ikke se at det foreligger noen konkrete planer for den grensekryssende trafikken mellom Oslo og Göteborg/København i den hensikt å forbedre togtilbudet på kort sikt.

Disse medlemmer peker på at en del av togtilbudet kunne vært forbedret innenfor eksisterende banenett når det gjelder persontransport, slik som at strekningen Oslo–Gøteborg–København kan skje uten togbytte og med tilbud om nattog.

Disse medlemmer understreker imidlertid at både persontransport og i særlig grad godstransport på strekningen Oslo–Gøteborg ikke kan være konkurransedyktig med henholdsvis personbil og lastebil før helt nye jernbanestrekninger blir bygd. Det er, slik disse medlemmer ser det, både et indre alternativ via Tistedalen/Dalsland og et ytre alternativ via Iddefjorden/Bohuslenkysten. Alle traséalternativ bør utredes gjennom KVVU-arbeidet.

Disse medlemmer viser til vedtak i Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029, der stortingsflertallet ba om at det skulle gjennomføres en KVVU/åtgårdsvalsstudie for grensekryssende gods i samarbeid mellom norske og svenske myndigheter.

Disse medlemmer er enig med Osloregionen, som ber om at dette NTP-vedtaket ses i sammenheng med angjeldende representantforslag om KVVU for strekningen Oslo – Gøteborg.

Disse medlemmer viser også til OECD-studien Territorial Review of Megaregion Western Scandinavia, publisert 15. mars 2018. Rapporten peker på svakheter i jernbane-infrastrukturen spesielt og mangel på grensekryssende transportplanlegging. Som eksempel vises det til at godstransport tar dobbelt så lang tid på bane i forhold til vei.

Disse medlemmer vil også vise til det private initiativet Europaförbindelsen som mange selskaper og organisasjoner står bak. De presser sterkt på for at en ny jernbane bør bygges ut parallelt med IC-prosjektene og høyhastighetsprosjektene som planlegges i Sverige, og som skal stå ferdig i 2030.

Disse medlemmer vil vise til at statsråden i sitt brev til komiteen skriver:

«Regjeringen ønsker at vi sammen med våre svenske og danske kollegaer gjennomfører en skandinavisk jernbanestudie som ser på strekningen Oslo–Gøteborg–København under ett. Dette er beskrevet i regjeringens politiske plattform. Denne studien vil imidlertid ikke være en KVVU, men en mer overordnet strategisk utredning som kan danne grunnlag for ev. videre utredningsbehov.»

Disse medlemmer mener det er bra at en slik overordnet studie over jernbanestrekningen helt til København blir gjort, men en KVVU vil, slik ser det, være mer detaljert og mer førende for konkrete grep, og er derfor nødvendig i tillegg. Denne KVVU-en vil da kunne ses i sammenheng med jernbanestudien på strekningen helt til København.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for den norske delen av en modernisert og styrket jernbaneforbindelse mellom Oslo og Gøteborg. KVVU-en må gjennomføres i samarbeid med svenske myndigheter. KVVU-en skal omfatte både person- og godstrafikk, og skal vurdere ulike traséalternativer. KVVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert en vurdering av å opprette et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen. KVVU-en skal ferdigstilles senest våren 2019.»

### Om samarbeidet med Sverige

Disse medlemmer vil understreke behovet for at KVVU-ene utarbeides i tett samarbeid med svenske myndigheter.

Disse medlemmer peker på at Foreningen Norden sterkt løfter frem det nordiske samarbeidet når de skriver i sitt høringsnotat til komiteen:

«I likhet med en rekke andre aktører har foreningen forhåpninger om at norske myndigheter tar nødvendige grep for å utrede en mer fremtidsrettet jernbaneutbygging mellom Oslo–Gøteborg og Oslo–Stockholm. Vi har rett og slett ikke råd til å la være å utbedre togforbindelsene mellom Norge og Sverige. Foreningen Norden ønsker derfor at regjeringen gjennomfører en KVVU for Oslo–Stockholm, som sees i sammenheng med den svenske åtgjerdsvalstudien fra 2017, samt en KVVU for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Gøteborg.»

Disse medlemmer viser også til at Nordisk Råd i sin anbefaling (Rek 6/2016) skriver blant annet følgende:

«Nordiska rådet rekommenderar de nordiska regeringarna att skapa en nordisk fond (eventuellt förvaltd av Nordiska Investeringsbanken) i syfte att finansiera utredningar, analyser och planeringsarbete som rör transportinfrastruktur som sträcker sig över riksgrensarna i Norden eller mellan Norden och närområdena. att återupprätta ett ministerråd för transportfrågor, med huvudfokus på tillväxtfrämjande och grön omställning, d.v.s. hur befordrande av personer och gods kan främjas på nordisk nivå, hur omställningen från väg till järnväg och sjöfart kan befrämjas, samt digitaliseringen av och sammankopplingen av trafikslagen och de tekniska lösningarna i och mellan länderna. Ministerrådet kunde vara ett ad-hoc-ministerråd för en begränsad period, varefter nyttan av det formaliserade samarbetet kunde utvärderas inför en eventuell fortsättning, att lägga in utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Oslo–Gøteborg i sina nationella transportplaner (Norge och Sverige).»

Disse medlemmer viser til at Osloregionen skriver også i sin uttalelse at de anbefaler å etablere en svensk-norsk transportkommisjon og en svensk-dansk

transportkommisjon for å få en mer koordinert tilnærming til grensekryssende transportplanlegging.

Disse medlemmer ber derfor regjeringen samarbeide tett og være i kontinuerlig dialog med svenske myndigheter når begge disse KVVU-ene utarbeides.

## Forslag fra mindretall

### Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

#### Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for den norske delen av en modernisert og styrket jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm. KVVU-en skal sees i sammenheng med den svenske «åtgårdsvalsstudien» som ble ferdigstilt av det svenske Trafikverket i november 2017. KVVU-en skal utarbeides i nær dialog med svenske myndigheter. KVVU-en skal omfatte både person- og godstrafikk, og skal vurdere ulike traséalternativer. KVVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert en vurdering av å opprette et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen. KVVU-en skal ferdigstilles senest våren 2019.

#### Forslag 2

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for den norske delen av en

modernisert og styrket jernbaneforbindelse mellom Oslo og Gøteborg. KVVU-en må gjennomføres i samarbeid med svenske myndigheter. KVVU-en skal omfatte både person- og godstrafikk, og skal vurdere ulike traséalternativer. KVVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert en vurdering av å opprette et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen. KVVU-en skal ferdigstilles senest våren 2019.

## Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av Høyre, Framskrittspartiet og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og råar Stortinget til å gjøre følgende

### vedtak:

Dokument 8:181 S (2017–2018) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Sverre Myrli, Siv Henriette Jacobsen og Nils Kristen Sandtrøen om å utarbeide konseptvalgutredninger (KVVU) for nye jernbanestrekninger på norsk side for strekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 22. mai 2018

**Helge Orten**

leder

**Jon Gunnes**

ordfører

**VEDLEGG****Brev fra Samferdselsdepartementet v/statsråd Ketil Solvik-Olsen til transport- og kommunikasjonskomiteen, datert 18. april 2018****Dok. 8:181 S (2017-2018) om konseptvalgutredninger (KVU) for jernbane**

Jeg viser til representantforslag 181 S (2017-2018) fra stortingsrepresentantene Arne Nævra, Kari Elisabeth Kaski, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Sverre Myrli, Siv Henriette Jacobsen og Nils Kristen Sandtrøen om igangsetting av konseptvalgutredninger for jernbanestrekningene Oslo–Stockholm og Oslo–Gøteborg.

Representantene viser til at om lag 1,4 millioner mennesker reiser mellom Oslo og Stockholm hvert år. Kun 300 000 av disse tar toget. En viktig årsak til dette lave tallet er at toget tar over 5 timer. Videre viser representantene til at det svenske Trafikverket ferdigstilte en åtgärdsvalsstudie (tilsvarende KVU) av mulighetene for en ny togstrekning Oslo–Stockholm i november 2017, hvor målet var å redusere reisetiden drastisk. Utredningen konkluderte med at det var et stort potensial og kundegrunnlag for en slik strekning. En annen utredning, utført av et svensk selskap eid av svenske kommuner, beregnet at det er mulig å redusere reisetiden til 2 timer og 55 minutter ved å bruke en kombinasjon av eksisterende og nye togstrekninger. Ifølge deres beregninger, basert på erfaringer fra andre land, vil en slik reisetid gjøre at om lag 60 prosent av dagens flypassasjerer går over til tog. Det vil i så fall bety at togstrekningen Oslo–Stockholm vil være økonomisk lønnsom, i tillegg til å ha en positiv klimaeffekt.

Forslagsstillerne mener resultatene fra den svenske utredningen er såpass positive at Jernbanedirektoratet må få i oppdrag å gjøre en konseptvalgutredning (KVU) på hele strekningen Oslo–Stockholm i samarbeid med svenske myndigheter. Representantene ber om at utredningen ser på ulike traséer og inkluderer en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert opprettelsen av et eget statlig selskap som får ansvaret for planlegging og bygging av strekningen.

Videre understreker representantene at Gøteborg havn gjerne blir kalt Norges største havn. I korridoren Gøteborg–Malmø–København oppstår halvparten av godset som skal til Norge. Men bare noen få prosent av godsmengden sendes med tog til og fra Oslo-området. Resten går på veg. Representantene mener årsaken til den lave andelen gods på tog først og fremst er at jernbanens fysiske beskaffenhet ikke gjør godstransport på jernbanen til et konkurransedyktig alternativ. Samtidig peker representantene på at jernbanen har en lav andel av personreiser til Gøteborg og videre sørover.

Regjeringen la frem Meld. St. 33 (2016-2017) *Nasjonal transportplan 2018-2029* den 5. april 2017. Planen beskriver rammene for hvordan vi skal løse transportutfordringene fremover, herunder nødvendige infrastrukturtiltak.

For strekningen Oslo–Stockholm har regjeringen i NTP 2018-2029 varslet oppstart av en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. Grensekryssende trafikk vil være et viktig element i denne utredningen. Videre har Jernbanedirektoratet deltatt i den svenske åtgärdsvalsstudien som har sett på utviklingsbehov og –muligheter for strekningen Oslo–Stockholm. Den svenske studien peker på at det på lang sikt kan være nødvendig med betydelige infrastrukturinvesteringer for å redusere reisetiden med tog mellom våre to hovedsteder betraktelig. Det er et stort transportpotensial mellom hovedstedene og byene underveis.

Det er verken i den svenske eller norske transportplanen prioritert midler til å oppgradere strekningen. Det svenske foretaket Oslo–Sthlm 2:55 ser på dette grunnlag på mulighetene for en privat finansiert utbygging. Samferdselsdepartementet er godt kjent med disse planene. I tillegg pågår også andre liknende initiativ. Jeg har tidligere uttrykt stor begeistring for løsninger for store samferdselsprosjekter som kan realiseres uten å belaste skattebetalerne. Jeg er for øvrig positivt overrasket over at representanter som tidligere har gitt tydelig uttrykk for skepsis til å etablere flere selskaper i jernbanesektoren nå ser ut til å omfavne denne modellen.

Ettersom det nylig er gjennomført en utredning i regi av svenske myndigheter og det er planer om å se på den grensekryssende trafikken som en del av KVU for Kongsvingerbanen, er det etter min vurdering ikke hensiktsmessig å sette i gang en egen KVU for Oslo–Stockholm nå.

Strekningen Oslo–Gøteborg er, som Arbeiderpartiet pekte på i Innst. 460 S (2016-2017), utredet en rekke ganger, senest i en felles norsk-svensk studie som ble ferdigstilt i mai 2016. I denne studien vurderte Trafikverket og det tidligere Jernbaneverket nødvendige infrastrukturtiltak for å styrke både person- og godstrafikken på strekningen på kort, mellomlang og lang sikt. De viktigste tiltakene på norsk side inngår i IC-utbyggingen gjennom Østfold. Både det pågående Follobaneprosjektet, samt Sandbukta–Moss–Såstad som starter opp i år, er viktige tiltak. Sammen med resten av den planlagte utbyggingen på Østfoldbanen gir dette redusert reisetid og økt kapasitet for både person- og godstrafikken. I utkastet til handlingsprogrammet for perioden 2018-

2029 har Jernbanedirektoratet i tillegg foreslått tiltak som gir økt kapasitet for godstog på Østfoldbanen, herunder nye og forlengede kryssingsspor på Østfoldbanen Østre linje. På lengre sikt kan det være aktuelt med tiltak mellom Halden og Kornsjø.

Konseptvalgutredningen for IC-strekningene på Østlandet ble ferdigstilt i 2012. KVUen anbefalte bygging av dobbeltspor på Østfoldbanen til Halden. Dette er fulgt opp i etterfølgende transportplaner, og utgjør brorparten av infrastrukturinvesteringene på den norske delen av strekningen.

Regjeringen ønsker at vi sammen med våre svenske og danske kollegaer gjennomfører en skandinavisk jernbanestudie som ser på strekningen Oslo-Gøteborg-København under ett. Dette er beskrevet i regjeringens politiske plattform. Denne studien vil imidlertid ikke være en KVVU, men en mer overordnet strategisk utredning som kan danne grunnlag for ev. videre utredningsbehov.

Selv om det etter min vurdering, ikke er behov for å sette i gang egne konseptvalgutredninger for strekningene Oslo-Stockholm eller Oslo-Gøteborg, vil jeg imidlertid fortsette det gode samarbeidet med mine nordiske kolleger om den videre utviklingen av grensekryssende samferdselsinfrastruktur.

