



STORTINGET

Representantforslag 99 S

(2020–2021)

fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Freddy André Øvstegård,
Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Arne Nævra

Dokument 8:99 S (2020–2021)

Representantforslag fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Arne Nævra om å utarbeide en KVVU for ny jernbane Oslo–Stockholm og utrede nye statlige finansieringsmodeller for jernbaneutbygginger i Norge

Til Stortinget

Bakgrunn

Om lag 1,4 millioner mennesker reiser mellom Oslo og Stockholm hvert år, viser tall fra 2017. Kun 300 000 av disse tar toget. En viktig årsak til at så få velger toget, er selvsagt at det tar for lang tid. Med nye traséer og opprusting av de gamle vil reisetiden kunne reduseres til under tre timer, og toget vil være et reelt alternativ til fly mellom Oslo og Stockholm. Befolkningen har økt oppmerksomhet på behov for miljø- og klimavennlige løsninger, flere ønsker å reise mer miljøvennlig, og strekningen egner seg godt for å bytte ut fly med tog.

Overføring av reiser fra fly til tog mellom Oslo og Stockholm vil gi betydelige reduksjoner i klimagassutslipp. Hvis togtilbudet mellom Oslo og Stockholm oppnår samme markedsandel som togtilbudet mellom Stockholm og Göteborg, vil dette utgjøre 1,65 millioner reiser per år. Dette er i så fall fem ganger flere enn antall togreiser på strekningen i dag.

Det svenske Trafikverket ferdigstilte en «åtgjerdsvalstudie» av mulighetene for en ny togstrekning Oslo–Stockholm i november 2017, hvor målet var å redusere reisetiden drastisk. Den 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.

Norge bør koble seg på de svenske utredningene og gjøre en konseptvalgutredning på norsk side for å få en rask jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm så snart som mulig.

Det svenske selskapet det henvises til, Oslo-Sthlm 2.55 AB, og det norske søsterselskapet, Oslo-Sthlm under 3 timer AS, er aktører som ønsker å bygge ut strekningen med private midler, finansiert av internasjonale selskaper.

Forslagsstillerne mener at utbygging av så viktig infrastruktur som dette er et offentlig ansvar. Dersom det anses lønnsomt å bygge ut for private, må det jo også være lønnsomt for det offentlige.

I Nasjonal transportplan for 2018–2028 står følgende:

«Jernbanedirektoratet deltar i Trafikverkets arbeid med Åtgjerdsvalstudie for strekningen Stockholm–Oslo. Arbeidet er planlagt ferdigstilt i 2017 og kan gi underlag til en konseptvalgutredning på Kongsvingerbanen.»

Resultatene fra den svenske utredningen er så positive at Jernbanedirektoratet bør få i oppdrag å gjøre en konseptvalgutredning (KVVU) på hele strekningen Oslo–Stockholm, i samarbeid med svenske myndigheter, blant annet for ytterligere å styrke konkurransen med

flytrafikken. Utredningen må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

Dette var også bakgrunnen for at representanter fra Sosialistisk Venstreparti for snart to år siden fremmet et representantforslag om en ny KVVU for strekningen Oslo–Stockholm. Dette ble nedstemt av regjeringspartiene. Det ble henvist til at det skulle lages en KVVU for Kongsvingerbanen, der grensekryssende trafikk skulle inngå. Dette framgår også av oppdragsbrevet for utredningen som ble bestilt:

«Utredningen må se hen til strekningens rolle i lokaltogtrafikken, samt person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og henholdsvis Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.»

Regjeringen la fram KVVU-en for Kongsvingerbanen i november 2020. Men her står følgende:

«Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser. Mandatet for KVVU Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvingerriksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.»

Med andre ord: KVVU-en om Kongsvingerbanen tok rett og slett ikke for seg tematikken om en rask forbindelse mellom Oslo og Stockholm med nye jernbanestrekninger. Regjeringens utredning konkluderer med følgende:

«Relasjonen Oslo–Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.»

Dette er bakgrunnen for at forslagsstillerne igjen ønsker å reise kravet om en dedikert KVVU for denne strekningen.

Utredningen må vurdere ulike traseer og inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for strekningen, inkludert hvordan arbeidet med planlegging og bygging av strekningen skal organiseres på norsk side.

Det er viktig å se på en ny KVVU for togstrekningen Oslo–Stockholm som et eget prosjekt, *i tillegg til* tiltakene som foreslås på Kongsvingerbanen, som bør opprustes parallelt med omleggingen av Stockholmstraséen. En KVVU om rask forbindelse til Stockholm må ikke føre til svekkelse av Kongsvingerbanen. Denne bør samtidig rustes opp både for å møte det økende behovet for godstransport og for å opprettholde et velfungerende persontransporttilbud. KVVU-en for Kongsvingerbanen sier at det på lengre sikt bør legges vekt på å etablere høyere kapasitet for godstog på banen.

Det har vist seg svært krevende å finansiere de kostbare jernbaneutbyggingene med ordinær finansiering, gjennom ordinær ramme i statsbudsjettet. Det er derfor på høy tid at det utredes andre finansieringsformer for ambisiøse jernbaneprosjekter som kommer miljøet og de neste generasjonene til gode.

Forslag

På denne bakgrunn fremmes følgende

forslag:

1. Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm, der målet er reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene. KVVU-en skal sees i sammenheng med den svenske åtgjerdsvalstudien som ble ferdigstilt av det svenske Trafikverket i november 2017, og konseptene til de to private selskapene i Norge og Sverige som arbeider for samme mål. KVVU-en skal også ha med Kongsvingerbanen som et av traséalternativene og utrede ulike løsninger for statlig finansiering gjennom låneopptak eller annet.
2. Stortinget ber regjeringen lage en bred utredning av mulighetene for alternative statlige modeller til finansiering og organisering av jernbaneutbygginger i Norge.
3. Stortinget ber regjeringen følge opp KVVU-en fra Jernbanedirektoratet om Kongsvingerbanen, og iverksette opprustning av denne, både for gods- og persontransport.

2. februar 2021

Nicholas Wilkinson

Freddy André Øvstegård

Karin Andersen

Lars Haltbrekken

Arne Nævra