

i Glåmdal

Kongsvinger, 2. oktober 2023
(første versjon 30. september 2023)

Region Värmland

E-post: diariet@regionvarmland.se

Remissvar, diarienummer KTN/230037:

Strategisk plan for tågtrafiken i Värmland 2022–2040

Vi takker for muligheten til å inngi dette remissvaret (diarenummer KNT/230037). Vi viser til vårt remissvar av 30. september 2023 som var rettidig innsendt. I denne korrigerede versjon har vi rettet korrekturfeil, foretatt presiseringer, flyttet noen avsnitt, strøket unødvendige deler og forbedret argumentasjonen.

Konklusjonene våre er:

- **Ikke bygg direkte jernbane Arvika–Oslo.**
- **Øk hastigheten til minst 160 km/t på hele Värmlandsbanan.**
- **Oljefondet fører til raskere utbygging av dobbeltspor på Värmlandsbanan.**
- **Forleng flest mulig av regiontogene Oslo–Kongsvinger inn i Värmland.**
- **Billigere billetter for grensekryssende tog.**

Nedenfor benytter vi de samme seksjons- og kapittelnumre som i utredningen fra region Värmland, selv om vi ikke kommenterer alle delene av utredningen.

6.2 Oslo–Stockholm 2.55

Denne seksjonen gjelder bygging av en helt ny jernbane Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm), bygging av Nobelbanan og opprusting av de andre strekningene. Å bygge en helt ny jernbane Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm), medfører store investerings-, vedlikeholds- og driftskostnader. Det vil føre til tilsvarende mindre midler til investeringer, vedlikehold og drift av både Värmlandsbanan og Kongsvingerbanen. Vi synes det er meget positivt å redusere reisetiden Oslo–Stockholm til rundt 3 timer, men man må stille seg spørsmålet om det er mulig å oppnå denne reisetiden på andre måter. Og ja, det er fullt mulig.

Oslo–Stockholm på 3 timer via Göteborg

I Sverige planlegges det en ny og raskere jernbane Göteborg–Stockholm via Jönköping. Reisetiden blir 2 timer ved 320 km/t og 2:16 ved 250 km/t. Det er ikke et teknisk problem å bygge en lyntogbane Ski–Kalnes–Göteborg–Jönköping–Stockholm som fører til at reisetiden Oslo–Göteborg og Oslo–Stockholm blir på henholdsvis 1 og 3 timer. Jernbanene i denne korridoren skal uansett forbedres, delvis i nye traséer. Se nærmere:

bilag 1: Aastangen, Kim (2018): «Oslo–Stockholm via Göteborg på 3 timmar».

Side 4–5 i *For Jernbane* nr. 3/2018.¹

I 2022 gjennomførte Jernbanedirektoratet og Trafikverket en mulighetsstudie av enkeltsporet jernbane Arvika–Oslo (Lillestrøm/Ski – over Bjørkelangen eller lengre sør) fordi ivrige lobbyister hadde foreslått en dobbeltsporet bane og reisetid Oslo–Stockholm på 3 timer.² Ved å skrinlegge de unødvendige banene Arvika–Lillestrøm og Arvika–Ski sparer man investeringskostnader på henholdsvis 19 og 23 milliarder norske 2022-kroner.³ Dessuten konkluderte utredningen med at disse alternative banene – som enkeltspor – ville bli samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Kapasiteten for to enkeltspor med trafikk i begge retninger er mye mindre enn for et dobbeltspor.⁴ Vi mener at Kongsvingerbanen og Värmlandsbanan bør utvides til dobbeltspor istedenfor.

På side 28 i utredningen opplyses det at Trafikverket anser prosjektet «Oslo–Sthlm 2.55» som samfunnsøkonomisk lønnsomt. Da kan det ikke ha vært tatt hensyn til at det kan bygges jernbaner som fører til at reisetiden Oslo–Stockholm via Göteborg blir på 3 timer, og at mange flypassasjerer mellom Oslo og Stockholm vil velge å reise med tog via Göteborg. Reisetiden med tog Stockholm–Göteborg er i dag cirka 3 timer for de raskeste avgangene, og 60 prosent reiser med tog og 40 prosent med fly. Videre er det slik at selv om «Oslo–Sthlm 2.55» skulle være samfunnsøkonomisk lønnsomt for hele strekningen, kan delprosjektet med direkte bane Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm) likevel være samfunnsøkonomisk ulønnsomt, jevnfør mulighetsstudien til Jernbanedirektoratet og Trafikverket omtalt ovenfor.

En direkte bane Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm) vil føre til store arealbeslag av skog og til dels også av dyrka mark. Det vil oppstå en meget uheldig barriereeffekt for ville dyr som trekker til nye områder for å finne mat. Dessuten vil en slik bane føre til oppsplitting av et stort skogsområde, som typisk vil være i strid med naturavtalen som ble undertegnet i Montreal i desember 2022.

¹ Denne artikkelen ligger også ute på internett: <https://jernbane.no/nyheter/uploads/files/Medlemsblad/2018-3.pdf> Se også Savert, Aleksander (2010): «Europabanen, nytt transportsystem på Østlandet» (skrevet for sykehuset på Kalnes åpnet):

<https://jernbane.no/nyheter/uploads/files/PDF/Alexander%20Savert%20Europabanen%2C%20nytt%20transportsystem%20p%C3%A5%20%C3%98stlandet%202.pdf>

Dette er også meget gunstig for togpassasjerer som skal videre til Skåne, Danmark og Tyskland, spesielt med den nye jernbanetunnelen som nå bygges mellom Danmark og Tyskland under Femern Bælt. Den reduserer jernbanedistansen København–Hamburg med 160 km.

² Det finnes allerede 4 jernbanespor fra Oslo sentralstasjon (Oslo S) til henholdsvis Ski og Lillestrøm, som begge ligger rundt 20 kilometer fra Oslo S. To av sporene til begge disse stedene er bygget for litt mer enn 200 km/t. Det er derfor ikke aktuelt å bygge enda et dobbeltspor helt inn til Oslo S i forbindelse med en direkte jernbane til Arvika. Nylig ble det raske dobbeltsporet fra Oslo S til Ski åpnet. Dette dobbeltsporet går for det meste i tunell, og kostet 36 milliarder kroner.

³ Ifølge side 31 i Jernbanedirektoratet & Trafikverket (2022): «Mulighetsstudie Oslo–Stockholm».

<https://www.jernbanedirektoratet.no/contentassets/97fa6539811744b382663f4a7ec3f16c/jernbanedirektoratet-og-trafikverket-2022-mulighetsstudie-oslo--stockholm.pdf>

⁴ Den nøyaktige kapasiteten på en jernbane avhenger av mange faktorer. For en enkeltsporet bane vil antall krysningsspor og deres plasseringer ha meget stor betydning. I Norge har en enkeltsporet bane typisk en kapasitet på rundt 2,5 tog i hver retning per time. En dobbeltsporet høyhastighetsbane kan typisk få en kapasitet på rundt 16 tog per time og retning.

7. Framtidsscenarier [spesielt om togtrafikk til Norge]

I 2016 ønsket NSB og Värmlandstrafik å forlenge 8 av avgangene Oslo–Kongsvinger videre til Karlstad, men det manglet 40 millioner kroner i årlige garantier fra svenske regionale myndigheter.⁵

bilag 2: Pettersen, Per Håkon (2016): «Svenskene vil ikke gi økonomisk garanti: Utsetter nytt togtilbud». Side 8 i *Glåmdalen*, 10. mai 2016.

I tabellen på side 31 i utredningen står det 8 regiontog (dobbeltturer) mellom grensen og Charlottenberg, men 14 regiontog Charlottenberg–Arvika og videre 17 Arvika–Kil–Karlstad. Dette kan tolkes som 8 grensekryssende regiontog, men det er uklart om de snur i Charlottenberg, Arvika, Karlstad, Kristinehamn eller Degerfors.

I dag kjøres det ett regiontog Oslo–Kongsvinger i timen i grunnruta. I tillegg er det noen ekstratog i rushtida slik at det da går tog hver halvtime på denne enkeltsporede banen. Det beste ville være at alle regiontogene Oslo–Kongsvinger fortsetter inn i Värmland.

7.2 Tre framtidsscenarier [dobbeltspor]

I denne seksjonen er framtidig infrastruktur omtalt. Vi syns «scenario hög» er det beste av de tre scenariene.⁶ Enkeltspor Lillestrøm–Kongsvinger ble tatt i bruk i 1862 og på strekningen Kongsvinger–Charlottenberg grense i 1865.⁷ Da var Norge et lutfattig land. Nå er Norge rikt. Dobbeltspor er rett medisin for Kongsvingerbanen Lillestrøm–Charlottenberg grense. Også Värmlandsbanan bør utbygges til dobbeltspor. Det er sterkt ønskelig med en raskere utbygging til dobbeltspor på Värmlandsbanan enn i «scenario hög». Hvis man bare skal basere seg på bevilgninger over det svenske statsbudsjettet, vil det ta for lang tid. Derfor bør andre finansieringskilder undersøkes. Vi vil gjerne trekke fram det norske oljefondet som allerede har store investeringer i svenske børsnoterte selskaper. Vi syns det ville være mer fornuftig om det norske oljefondet investerer i jernbanen i Värmland. I artikkelen i bilag 1 omtales slik finansiering av en rask jernbane Oslo–Stockholm via Göteborg, men de samme argumentene gjelder også for å finansiere utbygging av jernbanen i Värmland.⁸

⁵ Denne artikkelen ligger også ute på internett:

<https://www.glomdalen.no/tog/kollektivtrafikk/grensen/utsetter-nytt-togtilbud/s/5-19-185312> (avlest 9. juni 2023). Det er imidlertid uklart om stopp ved stasjonene på strekningen Kongsvinger–Magnor inngikk i disse planene.

⁶ Men ikke bygging av en direkte jernbane Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm), jevnfør ovenfor.

⁷ Strekingen Kongsvinger–Charlottenberg grense, det vil si grensen mellom Norge og Sverige, er offisielt en del av Kongsvingerbanen, men kalles ofte for *Grensebanen* i Norge. Derfor er det lite heldig at den foreslåtte banen Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm) kalles for *Gränsbanan*.

⁸ I artikkelen fra 2018 er oljefondet oppgitt å ha en verdi på 8157 milliarder norske kroner. I skrivende stund er verdien på 14 825 milliarder norske kroner. Verdien av oljefondet oppdateres kontinuerlig på følgende nettside: <https://www.nbim.no/no/>

Ny EU-lov om raskere tog Oslo–Stockholm

Både Värmlandsbanan og Kongsvingerbanen må oppgraderes slik at de minimum tilfredsstill kravene i forslaget til den nye EU-loven om TEN-T (Transeuropean transport network). Dette betyr minimumshastighet på 160 km/t for persontog og minimum 100 km/t for godstog med aksellast på 22,5 tonn fra 2030.⁹

Lyntog Oslo–Trondheim via Kongsvinger

I dag er den vanlige reisetiden Oslo–Kongsvinger på 1 time og 17 minutter med regiontog, som kan forlenges inn i Värmland. Også fjerntogene mellom Oslo og Stockholm bruker omtrent like lang tid Oslo–Kongsvinger. I Nasjonal transportplan 2022–2033 (for Norge) står det at lyntog Oslo–Trondheim skal utredes. Hvis lyntogbanen bygges via Kongsvinger, kan reisetiden Oslo–Kongsvinger reduseres til anslagsvis 35 minutter, det vil si 42 minutter raskere.¹⁰ Dette er også et argument mot å bygge en helt ny jernbane Arvika–Oslo (Ski/Lillestrøm).

Billetter og apper

I dag er det tungvint å kjøpe billetter til grensekryssende tog. Det er flere apper som er aktuelle, som Vy Norge, Vy Sverige, SJ Norge, SJ Sverige og En tur Norge. Det bør legges om til at man kan bestille billetter til alle grensekryssende tog fra alle apper. Det bør også tilbys gunstige ukes- og månedskort for den grensekryssende tog- og busstrafikken. Enkelbilletter bør også bli billigere.

Naturvernforbundet i Glåmdal dekker kommunene Eidskog, Grue, Kongsvinger, Nord-Odal, Sør-Odal og Åsnes. Vi er et lokallag av Norges Naturvernforbund som ble stiftet den 18. februar 1914. Svenska Naturskyddsföreningen er vår søsterorganisasjon.

Vennlig hilsen

Naturvernforbundet i Glåmdal ('Norska Naturskyddsföreningen i Kongsvinger-området')
Kim Aastangen, leder

⁹ EU-loven om TEN-T er for tiden under revisjon, og EU-parlamentets transport- og turismekomité uttalte 14. april 2023:

Sustainable transport

The report advocated for unified technical and operational standards for each transport mode and stressed that intermodal transport should be primarily done by rail, inland waterways or short-sea shipping, while any initial and/or final legs can be carried out by road. This should translate into fully electrified railways in the core TEN-T network, running with at least of **160 km/h passenger and 100 km/h cargo trains**, which could cross internal EU borders in less than 15 minutes by the end of 2030.

Dette sitatet er hentet fra: EU-parlamentets transport- og turismekomité (2023): «Trans-European transport network, 2021/0420(COD) - 14/04/2023 Committee report tabled for plenary, 1st reading/single reading «: <https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/summary.do?id=1740504&t=e&l=en> (avlest 30. mai 2023). Dessuten bør godstoglengder fra 740 meter opp til 1500 meter og akseltrykk på 25,0 tonn utredes, ifølge Europarlamentets transport- og sosialkomité. Dette gjelder for «Rail Freight Corridor», men det er uklart hvilke transportkorridorer som vil omfattes i framtiden, jevnfør punkt 3.13 i Revision of the TEN-T and Rail Freight Corridor Regulation: <https://www.eesc.europa.eu/en/our-work/opinions-information-reports/opinions/revision-t-and-rail-freight-corridor-regulation>

¹⁰ Selv om en lyntogbane over Kongsvinger skulle bli litt lengre enn over Stange, vil det likevel ikke bli snakk om mange minutter lengre reisetid ved en fart på f.eks. 320 km/t. En lyntogbane Lillestrøm–Kongsvinger–Elverum kan bygges for høyere fart enn det maksimumshastigheten blir på intercitystrekningen Lillestrøm–Stange. En ny bane Lillestrøm–Kongsvinger kan dessuten bygges kortere enn dagens bane fra 1862.