



STORTINGET

Innst. 305 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:99 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om 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

I dokumentet 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.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslagene.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leitrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Hoksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til representantforslaget i Dokument 8:99 S (2020–2021) og statsrådets uttalelse i brev av 16. februar 2021. Bakgrunnen for forslaget er det svenske initiativet Oslo–Stockholm 2.55. Det er to interessante aspekter ved dette prosjektet: for det første reisetiden og for det andre finansieringen. Komiteen mener derfor det er viktig å se nærmere på dette initiativet.

Komiteen er enig i statsrådets påpeking av at partiene på Stortinget har valgt å prioritere de innenlandske banene og utbygging av disse. Det har også vært en utfordring at de grensekryssende jernbaneforbindelsene heller ikke har vært prioritert på svensk side. Det springende punkt vil derfor være om det nye initiativet gjør det mer realistisk å prioritere grensekryssende jernbaneprosjekter.

Komiteen merker seg at statsråden i sitt svarbrev peker på at det er og har vært god kontakt mellom norske og svenske myndigheter knyttet til de grensekryssende strekningene, men at denne med fordel kan styrkes.

Komiteen merker seg videre at statsråden i sitt svarbrev tar til orde for en mulighetsstudie på et mer overordnet plan som et alternativ til en konseptvalgutredning. En slik studie vil gjøre en overordnet vurdering av alternative finansieringsformer og ulike institusjonelle problemstillinger. Dette vil være av betydning også for andre grensekryssende jernbanestrekninger.

Komiteen merker seg også at statsråden tar til orde for at det startes et utredningsarbeid av en jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm som et ledd i mulighetsstudien. Komiteen mener dette langt på vei ivaretar intensjonene med representantforslaget.

Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev når det gjelder oppfølgingen av representantforslagets forslag 3. Her etterlyser forslagsstillerne en oppfølging av konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen. Her viser statsråden til at det allerede er satt i verk flere tiltak, og komiteen legger til grunn at dette arbeidet videreføres innenfor gitte økonomiske rammer.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til merknadene ovenfor og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55 i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti viser til følgende to forslag som ble fremmet i Stortinget våren 2018 av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, jf. Innst. 296 S (2017–2018):

«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.»

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Göteborg. KVU-en skal vurdere ulike traseer. KVU-en skal også inkludere en vurdering av ulike finansieringsmetoder for streknin-

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

Disse medlemmer viser til at forslagene med 52 mot 48 stemmer dessverre ble nedstemt av stortingsflertallet bestående av Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti. Dersom disse forslagene hadde blitt vedtatt i 2018, hadde nødvendige konseptvalgutredninger kunne vært ferdig gjennomført for lengst.

Disse medlemmer deler fullt og helt forslagsstillerens ønske om å få etablert et bedre og raskere togtilbud mellom Oslo og Stockholm. Gjennomførte utredninger viser at med en reisetid på under tre timer vil det være et svært stort passasjergrunnlag for bruk av tog mellom de to hovedstedene. Derfor ser disse medlemmer svært positivt på planene om en togforbindelse med en reisetid på 2 timer og 55 minutter. Dette er et arbeid som myndighetene i Norge og Sverige bør støttest opp om.

Disse medlemmer registrerer at samferdsministeren mener det må igangsettes et arbeid med en mulighetsstudie, og at han har hatt et møte med sin svenske kollega om saken. Et slikt arbeid vil bli gjennomført av det norske Jernbanedirektoratet og det svenske Trafikverket. Disse medlemmer oppfatter dette som positive signaler og mener det haster med å komme i gang med dette.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med svenske myndigheter, ta nødvendige initiativ for å komme i gang med planarbeid for et togtilbud med reisetid på under tre timer mellom Oslo og Stockholm.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til Arbeiderpartiets og Sosialistisk Venstrepartis merknader og vil påpeke at det ikke har vært prioritert midler til planlegging og bygging av strekningen Oslo–Stockholm. Dette skyldes et stort behov for jernbanebygging innenlands. Det har derfor heller ikke vært hensiktsmessig å starte mer detaljert planlegging i det omfanget som en KVU innebærer. Planleggingen så langt har bygd på regionale midler fra de to landene og EU-midler.

Flertallet mener at Arbeiderpartiets og Senterpartiets erkjennelse av dette nå, er den samme som lå til grunn da flertallet i Stortinget stemte ned forslag fra opposisjonspartiene om en KVU i 2018.

Flertallet vil vise til at det bearbejdede forslaget fra Oslo–Stockholm 2.55 AB og et sterkere politisk engasjement i Sverige gjør det mer interessant å sette i gang en mulighetsstudie nå. Ikke minst er det knyttet stor interesse til den alternative finansieringsmåten som sel-

skapet har presentert, og muligheten for å gjøre prosjektet bedriftsøkonomisk lønnsomt.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet er positive til å bygge ut jernbanen for få et bedre jernbanetilbud i Norge, men også et bedre jernbanetilbud til og fra Norge. Disse medlemmer mener likevel at det er for tidlig med en KVVU nå, og støtter statsrådets vurdering av at det er riktig å gjennomføre en mulighetsstudie som bygger videre på arbeidet som er gjort på svensk side, og de private initiativene som er tatt i Norge. Mulighetsstudien må se på trasévalg, passasjergrunnlag og kostnader. Disse medlemmer registrerer at mandat for en mulighetsstudie nå er under utarbeidelse i Jernbanedirektoratet.

Disse medlemmer viser til at det er store utfordringer med jernbaneutbygginger i Norge i dag. Selv med rekordstore bevilgninger øker etterslepet, og ambisjonene senkes for planlagte prosjekt. Ved vårens behandling av NTP knytter det seg store utfordringer til å finansiere og gjennomføre planlagte prosjekt på grunn av de kostnadsoverskridelsene som har vært.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet mener derfor det ikke er tid for å framskynde et nytt utbyggingsprosjekt mellom Oslo og Stockholm.

Disse medlemmer viser til at Riksrevisjonen i en rapport nylig har slått fast at det ikke er god nok kontroll på kostnadene i store utbyggingsprosjekt, at departementet har for lite informasjon om hvorvidt bevilgningene til drift, vedlikehold og investeringer brukes effektivt, og at det ikke finnes et system som godt nok måler produktiviteten i driften og vedlikeholdet av jernbanenettet. Disse medlemmer mener at et forslag om nye modeller for finansiering og organisering bare er en måte å «organisere oss bort» fra problemene på, som ikke er en reell løsning. Det er etter disse medlemmers vurdering tydelig at regjeringens jernbanereform med flere selskaper og uklar ansvarsfordeling ikke har ført til en mer effektiv utbygging.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomgå ansvarsforholdene mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet.»

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, er positive til opprustning av Kongsvingerbanen. Flertallet viser til at det i partienes alternative statsbudsjetter er foreslått å bevilge penger til tiltak på Kongsvingerbanen.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til det store behovet for en mer klima- og miljøvennlig transportsektor for at Norge skal nå de viktige målene vi har forpliktet oss til gjennom internasjonale avtaler. Et bidrag til dette vil være om færre brukte fly som transportmiddel der tog kan være et reelt alternativ, noe det er god mulighet for på strekningen Oslo–Stockholm dersom traseen tilrettelegges for dette.

Det er stort potensial for reduksjon i klimagassutslipp ved overføring av reiser fra fly til tog. 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.

En svensk studie fra 2017 konkluderte med at det var et stort potensial og kundegrunnlag for strekningen Oslo–Stockholm. En annen svensk utredning 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 beregninger i utredningen, basert på erfaringer fra andre land, vil en slik reisetid gjøre at om lag 60 pst. 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.

Dette medlem viser til at resultatene fra den svenske utredningen er så positive at Jernbanedirektoratet bør få i oppdrag å gjøre en konseptvalgutredning (KVVU) av den norske delen av strekningen Oslo–Stockholm og samarbeide med svenske myndigheter. Utredningen må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

Dette medlem viser til representantforslaget fremmet av representanter fra Sosialistisk Venstreparti for snart to år siden der det ble vist til at det skulle lages en KVVU for Kongsvingerbanen, der grensekryssende trafikk skulle inngå. KVVU-en tok ikke for seg tematikken om en rask forbindelse mellom Oslo og Stockholm med nye jernbanestrekninger. Det ble derimot konstatert følgende:

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

På denne bakgrunn ønsker forslagsstillerne igjen å reise kravet om en dedikert KVVU for denne strekningen.

Dette medlem ønsker at utredningen skal 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. Tiltakene som foreslås på Kongsvingerbanen, bør gjennomføres, og denne bør opprustes parallelt med omleggingen av Stockholms-

traseen. En KVV om en 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.

Det er krevende å finansiere kostbare jernbaneutbygginger med ordinær finansiering, gjennom ordinær ramme i statsbudsjettet. Dette medlem mener derfor det er nødvendig at det utredes andre finansieringsformer for ambisiøse jernbaneprosjekter som kommer miljøet og de neste generasjonene til gode.

På denne bakgrunn fremmer dette medlem følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVV) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm, der målet er reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene. KVV-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. KVV-en skal også ha med Kongsvingerbanen som et av traséalternativene og utrede ulike løsninger for statlig finansiering gjennom låneopptak eller annet.»

«Stortinget ber regjeringen lage en bred utredning av mulighetene for alternative statlige modeller for finansiering og organisering av jernbaneutbygginger i Norge.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen følge opp KVV-en fra Jernbanedirektoratet om Kongsvingerbanen og iverksette opprustning av denne både for gods- og persontransport.»

Forslag fra mindretall

Forslag fra Arbeiderpartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen gjennomgå ansvarsforholdene mellom Jernbanedirektoratet, Bane NOR og Samferdselsdepartementet.

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen følge opp KVV-en fra Jernbanedirektoratet om Kongsvingerbanen og iverksette opprustning av denne både for gods- og persontransport.

Forslag fra Arbeiderpartiet og Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 3

Stortinget ber regjeringen, i samarbeid med svenske myndigheter, ta nødvendige initiativ for å komme i gang med planarbeid for et togtilbud med reisetid på under tre timer mellom Oslo og Stockholm.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti:

Forslag 4

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVV) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm, der målet er reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene. KVV-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. KVV-en skal også ha med Kongsvingerbanen som et av traséalternativene og utrede ulike løsninger for statlig finansiering gjennom låneopptak eller annet.

Forslag 5

Stortinget ber regjeringen lage en bred utredning av mulighetene for alternative statlige modeller for finansiering og organisering av jernbaneutbygginger i Norge.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding I fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre.

Komiteens tilråding II fremmes av komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Venstre.

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

vedtak:

I

Stortinget ber regjeringen gjennomføre en mulighetsstudie for å avklare trasévalg og mulig finansieringsmodell for prosjektet Oslo–Stockholm 2.55 i Norge.

II

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 – vedtas ikke.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 16. mars 2021

Helge Orten

leder

Nils Aage Jegstad

ordfører



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statsråden

Stortingets transport- og kommunikasjonskomité
Stortinget
0026 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

21/433-5

16. februar 2021

Representantforslag 99 S fra stortingsrepresentantene Nicholas Wilkinson, Freddy André Øvstegård, Karin Andersen, Lars Haltbrekken og Arne Nævra

Jeg viser til brev av 8. februar 2021 hvor Transport- og kommunikasjonskomiteen ber om min vurdering av representantforslag 99 S (2020-2021) 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.

Stortingsrepresentantene foreslår følgende:

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.

Jeg vil starte med å understreke at de grensekryssende jernbanestrekningene er viktige utenlandsforbindelser for person- og godstransport og at det i dag gjennomføres både planlegging og utbygging av infrastrukturprosjekter på disse strekningene. Når det ikke er store infrastrukturprosjekter som er igangsatt på strekningene nærmest den svenske grensen, skyldes dette i all hovedsak at vi har prioritert de infrastrukturtiltak som har høyest nytte først. Den norske jernbanen har det siste tiåret gått fra å bli "holdt liv i" til å bli en transportform som det blir satset på, og det har derfor vært ekstra viktig å prioritere prosjektene med høyest nytte først. I nasjonal transportplan 2018-2029 fremkommer det at et viktig hovedprinsipp i den langsiktige jernbanestrategien er å bygge innenfra de store bysentrene og ut slik at vi får dekket de største transportbehovene først. Dette skal bidra til å styrke persontogtilbudet gjennom utbygging og forbedringer av jernbanenettet i og rundt de største byområdene og tilrettelegge bedre for godstransport på jernbane. En slik strategi kommer også ytterstrekningene til gode ettersom jernbanenettet i Norge er stjerneformet og kapasiteten i nettet derfor dimensjoneres ut fra kapasiteten innerst, gjennom Oslo og utover.

Vi har i mange år hatt et meget godt samarbeid med svenske myndigheter knyttet til de grensekryssende strekningene. Dette arbeidet omfatter både felles utredninger om fremtidig utvikling, men også mer operativt samarbeid om å sikre felles grenseoverskridende togtilbud. Jernbanedirektoratet har blant annet inngått en trafikkavtale med SJ AB om kjøp av grenseoverskridende avganger. Avtalen gjelder minimum 2 avganger daglig Oslo-Karlstad hver vei, og i praksis tilbys dette som gjennomgående avganger på strekningen Oslo-Stockholm. Jernbanedirektoratet har også jevnlig dialog med SJ AB vedr. togtilbudet, og det er årlige samhandlings-/rapporteringsmøter med SJ AB og Trafikverket for å følge opp avtalen

Det pågår også et betydelig samarbeid på tvers av landegrensene mellom transportetatene. Likevel ser vi at samarbeidet mellom landene med fordel kan styrkes ytterligere. Jeg ønsker derfor blant annet å ta initiativ til en nordisk studie som ser på persontogforbindelsene mellom de nordiske landene og videre til Europa.

Jeg vil nedenfor svare ut punkt nr. 1 og 2 samlet.

Storingsrepresentantene foreslår i pkt. 1 at Stortinget ber regjeringen gjennomføre en konseptvalgutredning (KVU) for den norske delen av en ny togstrekning mellom Oslo og Stockholm, der målet er reisetid på under tre timer mellom de to hovedstedene. I pkt. 2 foreslås det at Stortinget ber regjeringen lage en bred utredning av mulighetene for alternative statlige modeller til finansiering og organisering av jernbaneutbygginger i Norge.

Jeg mener en konseptvalgutredning (KVU) krever mye ressurser og er for omfattende i denne omgang. Jeg mener det er mer hensiktsmessig at det først gjennomføres en mulighetsstudie på et mer overordnet nivå. Jeg ser for meg at mulighetsstudien starter med å gjøre en overordnet vurdering av alternative finansieringsformer og ulike institusjonelle problemstillinger som kan være relevante for et grenseoverskridende jernbaneprojekt som eventuelt vurderes finansiert på en annen måte enn over statsbudsjettet.

Som del av samme mulighetsstudie ser jeg for meg at det parallelt startes et utredningsarbeid av en jernbaneforbindelse mellom Oslo – Stockholm. Mye av arbeidet vil støtte seg på det som allerede er gjort fra svenske myndigheters side, samt basere seg på vurderinger nylig gjennomført i forbindelse med utarbeidelse av KVVU for Kongsvingerbanen og ikke minst utredningene som er gjort av de ovennevnte ikke-statlige initiativene. Det må blant annet gjøres en kvalitetssikring av disse initiativenes tallgrunnlag.

Jernbanedirektoratet er allerede i gang med å etablere et prosjekt for vurdering av raskere togforbindelse Oslo – Stockholm, blant annet basert på ikke-statlige initiativ på svensk og norsk side. Jernbanedirektoratet vil på oppdrag fra Samferdselsdepartementet om kort tid oversende Samferdselsdepartementet et forslag til mandat for en mulighetsstudie.

Sentrale punkter i utredningen vil trolig være kartlegging av markedspotensial, kapasitetsvurderinger, kostnadsestimering, trasévalg og samfunnsøkonomiske beregninger. Arbeidet bør skje i tett samarbeid med Trafikverket, basert på felles oppdrag fra begge lands regjeringer. Dersom et slikt mulighetsstudie viser at det er aktuelle konsepter, kan det igangsettes grundigere utredningsprosesser. Jernbanedirektoratet og Trafikverket har allerede hatt et første møte. Jeg er også positiv til en slik mulighetsstudie, og hadde derfor et møte med min svenske kollega om dette tidligere i år. Vi har en felles enighet om å se nærmere på dette og har etablert dialog mellom våre to departement, samt kontakt mellom våre respektive transportetater.

Når det gjelder punkt 3 om oppfølging av KVVU-en fra Jernbanedirektoratet om Kongsvingerbanen og iverksetting av opprusting av denne, både for gods- og persontransport, er dette et arbeid som allerede er i gang. Trafikverket planlegger tiltak på svensk side av Stockholm-Oslo-korridoren. På norsk side er det nylig bygd nytt kontaktledningsanlegg og et autotransformator-system på strekningen Lillestrøm – Åbøgen. Det nye anlegget vil styrke strømforsyningen i banenettet og øke kapasiteten og driftssikkerheten. Det er planlagt nye kryssingsspor på strekningen. Dette vil øke kapasiteten på banen, både for person- og godstrafikken. En utredning av ny jernbaneforbindelse mellom Oslo og Stockholm vil også måtte kartlegge eventuelle kapasitetsutfordringer inn mot Oslo og Stockholm.

Videre arbeid som følge av konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen følger nå statens prosjektmodell der utredningen blir sendt til høring og ekstern kvalitetssikring. Regjeringen vil først ta stilling til anbefalingene fra KVVUen når vi har mottatt høringsinnspill og anbefalinger fra ekstern kvalitetssikrer. Jernbanedirektoratet vil levere en oppsummering av mottatte høringsinnspill i løpet av mars 2021. Anbefaling fra ekstern kvalitetssikrer for KVVUen skal leveres i mai 2021.

Enkelte utbyggingsprosjekter i jernbanesektoren har blitt rammet av store kostnadsoverskridelser, og dette får konsekvenser for gjennomføringen av andre prosjekter. Vi står derfor overfor krevende prioriteringer i forbindelse med rullering av

Nasjonal transportplan. Regjeringens forslag til videre utbygging av jernbanenettet i Norge presenteres i Nasjonal transportplan 2022-2033, som legges fram våren 2021.

Med hilsen

A handwritten signature in black ink, reading "Knut Arild Hareide". The signature is written in a cursive style with a large initial 'K'.

Knut Arild Hareide

Kopi

Jernbanedirektoratet

