

Vedlegg 2d: Oslo-Kongsvinger-Stockholm

Beskrivelse av korridor

Korridoren består av grensekryssende jernbane og grensekryssende veger.

Kongsvingerbanen er en viktig jernbane både for person- og godstrafikk. Det transporteres gods på Kongsvingerbanen som skal til og fra Oslo og Sverige/Europa, men den er også viktig for gods som transporteres sør-nord i Norge. På svensk side heter strekningen Värmlandsbanan, og denne har tilknytning til store godsterminaler på svensk side.

E16 – som er foreslått overført til Nye Veiers portefølje - er viktig for den grensekryssende gods- og persontrafikken på veg. Her gjenstår det å bygge ut en parsell; Nybakk-Slomarka. At denne ikke bygges ut fører til at det vanskelig lar seg gjøre å hente ut den samfunnsøkonomiske gevinsten av resten av E16 som er utbygd mellom Kløfta og Kongsvinger..

Strategisk betydning for Østlandet

Prognosene sier at det vil være stor økning i godstransportarbeidet fremover. **Kongsvingerbanen** betjener lokaltog, regiontog og grensekryssende person- og godstrafikk. Kapasiteten på banen gir ikke rom for ytterligere forbedringer av tilbudet. Det er av stor betydning for hele øst(landet) at kapasiteten på Kongsvingerbanen økes. Dette vil bidra til at det kan overføres mer gods fra veg til bane. En kapasitetsøkning på Kongsvingerbanen vil også kunne bidra til at jernbanen kan konkurrere med fly på strekningen Oslo-Stockholm, og konkurrere med bil på deler av strekningen. En utbygging av Kongsvingerbanen vil kunne avhjelpe å nå regjeringens overordnede mål for samferdselspolitikken som er «Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskapning og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet».

E16 er den viktigste regionale forbindelsen mellom Kongsvinger/Glåmdalen og Oslo/Akershus. Det er også den naturlige ferdselsåren over grensen til Sverige fra Valdres, Gudbrandsdalen, Hallingdal og store deler av Østlandet. Strekningen Nybakk-Slomarka er ikke bygget ut til 4-felt. Dette gjør det vanskelig å hente ut den samfunnsøkonomiske gevinsten som ligger i utbygginga fra Kløfta til Nybakk og fra Slomarka til Kongsvinger. En utbygging av gjenstående parsell vil også gi ønskede effekter i forhold til regjeringens overordnede mål for transportpolitikken nevnt ovenfor.

Utfordringer og problemstillinger

Kapasitet på jernbanen

Kapasitet og bristende trafiksikkerhet på vegen som ikke er bygget ut.

Det trengs forbedringer på jernbanen på begge sider av grensen og at det må gis klarere føringer fra statlig hold om at man skal planlegge mer sammen på «tvers av grensen».

Det er igangsatt en konseptvalgutredning på **Kongsvingerbanen**.

For gjenstående parsell på **E16** er denne planlagt, men Nye Veier AS har fått i oppdrag å komme opp med alternative løsninger som gjør at vegen kan bygges billigere enn opprinnelig planlagt. For hele korridoren Oslo-Stockholm er det utarbeidet en «Åtgärdsvalsstudie».