**Sats på Kongsvingerbanen – en overbelastet arbeidshest**

Årsmøtet i Innlandet Venstre ber om at alternativ 5.1. legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

KVU-en for Kongsvingerbanen har nylig hatt høringsfrist. Den beskriver en travel bane som dekker behovet for persontransport for tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. Banen har ca. 3,2 millioner passasjerer per år med timesfrekvens til Kongsvinger. Kongsvingerbanen er en viktig del av jernbaneforbindelsen mellom Oslo og Stockholm med 5 daglige avganger hver vei.

På strekningen Lillestrøm-Kongsvinger transporteres det årlig ca. 1,4 millioner tonn gods, hovedsakelig tømmer og stykkgods. Gods går til og fra Sverige og kontinentet og fra Oslo-området til Nord-Norge via Sverige og Narvik. På Solørbanen kommer det i tillegg store mengder tømmer. 9 av 10 grensekryssende godstog krysser ved Kongsvinger. Banen har hatt en betydelig vekst de siste årene, og grunnprognosene tilsier økende behov. Strekningen Lillestrøm-Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017. Dette innebærer at aktører som søker om nye bane-leier ikke lenger får tildelt dette.

Godspakke Innlandet legger til rette for mer gods nordfra. Dette forutsetter østre linje gjennom Hamar.

I lys av banens store betydning som nasjonal godskorridor er det skuffende at KVU-en anbefaler det mest beskjedne alternativet, K2.3. Dette innebærer lengre tog og forlengelse av 5 krysningsspor. Det gir ikke høyere frekvens eller kortere reisetid. Det vil være samme overbelastning som i dag, ingen bedring i punktligheten og ingen økning i kapasitet for grensekryssende persontog.

Innlandet Venstre ber om at alternativ 5.1. legges til grunn for det videre arbeidet. I dette alternativet ligger forlengelse av 11 krysningsspor og en ny banestrekning mellom Lillestrøm og Sørumsand via Leirsund og Hovedbanen. Dette gir økt kapasitet og kortere reisetid, tilfredsstiller Jernbanedirektoratets godstrategi og gir rom for flere avganger Oslo-Stockholm.

Det dyreste alternativet, 3.4, innebærer dobbeltspor mellom Lillestrøm og Kongsvinger. Vi anser dette som urealistisk og ønsker ikke at det beste blir det godes fiende.

Alt. 2.3 har en prislapp på 1.4 mrd mens alt. 5.1 koster 13 mrd. Begge har gode tall for samfunnsnytte per budsjettkrone sammenlignet med andre samferdselsprosjekter. Vi mener at man får mye jernbane for pengene ved å satse på Kongsvingerbanen.

Innlandet Venstre vil sterkt advare mot at planene om 2.55 - hurtigtog mellom Oslo og Stockholm reduserer ambisjonsnivået for Kongsvingerbanen. En ny banestrekning løser ikke behovet for miljøvennlig pendlertrafikk fra Kongsvingerregionen og Romerike, og dekker heller ikke behovet for grensekryssende godstrafikk.