

TIRSDAG 12. SEPTEMBER 2017

Min side

NYHETER TOGSATSING AURSKOG-HØLAND

## Drømmer om supertog innen 2030: – Dette er høyst reelt



Ordfører Roger Evjen mener det er høyst reelt med høyhastighetstog til Bjørkelangen.  
Foto: Anne Enger Mjåland og Romerikes Blad

rb+

Av Øyvind Henningsen

12. september 2017, kl. 09:37 ✓

Aurskog-Høland kommune og Høland og Setskog Sparebank har spleiset på en rapport som skal påvirke svenske myndigheter.

DEL

**f**

...

**INDRE AKERSHUS BLAD:** Ordfører Roger Evjen er oppglødd etter å ha vært i møte med selskapet Oslo-Stockholm 2.55 AB.

Dette selskapet eies av Karlstad og Ørebro kommuner og Värmland og Örebro län, og jobber for en jernbaneløsning som kan gjøre det mulig å reise fra Oslo til Stockholm på under tre timer.

– Det er en framtidsdrøm å få jernbane i kommunen igjen, og de mest optimistiske tenker at dette kan realiseres allerede i 2030, sier ordfører Roger Evjen.

– Det kan bety at jernbanen kan komme omtrent like raskt som ny Fetsundbru, legger han til.

## **- Høyst reelt**

Ordfører Evjen har tro på at prosjektet, og mener det ikke er urealistisk.

**- Dette er høyst reelt når man ser hvordan svenskene jobber med dette. Jeg mener høyhastighetstog til Bjørkelangen synes mer og mer realistisk, sier Evjen.**

Han forklarer hvorfor:

– Trafikkgrunnlaget er absolutt til stede, med tanke på at det reiser 1,5 millioner flypassasjerer mellom Oslo og Stockholm årlig. Det jobbes med en løsning med offentlig-privat samarbeid, såkalt OPS, og svenskene mener det er grunnlag for en slik løsning. De ser hele strekningen under ett. Svenskene er i tillegg avisende til å bruke traseen til Kongsvingerbanen fordi den går mye i tettbygd strøk og blir for lang når man skal oppom Kongsvinger. Også Jernbaneverket konkluderte i sin utredning fra 2012 at den beste traseen for høyhastighetstog går gjennom Bjørkelangen, både ut fra kjøretid, miljøhensyn, kostnad og trafikkgrunnlag.

– *Men hva mener ditt parti, Arbeiderpartiet, om offentlig-privat finansiering?*

– Nasjonal Transportplan ble vedtatt i Stortinget i juni, med enormt mange prosjekter og milliarder. Vi får ikke dette til med statlige midler i nær framtid, og man må tenke på nye finansieringsmetoder. I dette prosjektet jobbes det med en finansieringsløsning der private interessenter bygger, drifter og finansierer banen i for eksempel 30 år, og at hele anlegget deretter tilfaller Staten.

## **Vil med i svenskenes utredning**

«Jernbaneverket sier klart at de vil prioritere Bjørkelangentraseen», heter det i rapporten. Ordføreren mener det er en fordel for hele regionen at man går bort fra både Kongsvingerbanen og en linje fra Oslo via Østfoldbanen som har vært nevnt som alternative traseer for høyhastighetstog.

– Det betyr at man ikke kommer i konkurranse med Kongsvingerbanen. Den er viktig, og skal fortsatt bestå, men en ny høyhastighetslinje kan avlasta Kongsvingerbanen, som allerede er sprengfull.

Rapporten som kommunen har fått utarbeidet er finansiert med 50.000 kroner fra Aurskog-Høland kommune og 50.000 kroner fra Høland og Setskog Sparebank. Ordføreren overleverte rapporten til selskapet Oslo-Stockholm 2.55 sist uke.

– Det svenske Trafikverket er allerede i gang med en utredning som skal leveres som grunnlag når svenskene skal vedta sin nasjonale transportplan i 2018. Denne rapporten med Bjørkelangen-alternativet ønsker vi å gi som et innspill til dette. Aurskog-Høland kommune er selvfølgelig best tjent med å få til en løsning via Bjørkelangen.

## **Målet er NTP i 2021**

– Hva må gjøres på norsk side for å bringe prosjektet videre, og hva gjør Aurskog-Høland kommune?

– Vi har vært heldige og fått innpass i en gruppe med workshops som treffes jevnlig om samarbeidet mellom Oslo og Stockholm. Der skal vi tale vår sak. I tillegg er det viktig at alle lokalpolitikere jobber aktivt mot sine fylkespolitikere og videre mot Stortinget. Målet er å få dette inn i Nasjonal Transportplan i 2021, og så må vi huske at Gardermobanen ble bygd på sju år, sier ordføreren.

Den planlagte traseen med høyhastighetstog benytter Gardermobanen fra Oslo

forbi Lillestrøm. Så tar den av nord for Lillestrøm, og krysser Glomma og Kongsvingerbanen mellom Fetsund og Sørumsand. Videre er den tenkt gjennom Aurskog-Høland sør for Aursmoen, og rett nord for Bjørkelangen sentrum, hvor det også er tenkt en stasjon.

– Avstanden fra Lillestrøm til Bjørkelangen langs denne traseen er bare 35 kilometer, og herfra er jernbanen planlagt rett mot Åmotsfors og videre til Arvika, forklarer Roger Evjen.

Total investering på norsk side er beregnet til å være cirka 12 milliarder kroner, ifølge rapporten.

Norsk Bane AS er et norsk selskap som utreder høyhastighetstog, blant annet på strekningen Oslo-Stockholm.

Den gang sa Westermann til Indre at høyhastighetstog i tillegg til den samfunnsøkonomisk gevinsten også kan være bedriftsøkonomisk lønnsomt. Han brukte Oslo-Bergen-Stavanger som eksempel.


– Investeringskostnadene er svimlende, men når man kommer i driftsfasen kan man generere overskudd i størrelsesorden 10 milliarder i året, ifølge beregninger fra Deutsche Bahn international. Det er fordi man tar med både langdistanse-, region- og godstrafikk, sa Westermann.

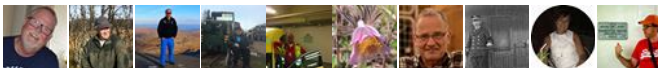


Ordfører Roger Evjen i Aurskog-Høland har stor tro høyhastighetstog, som neppe blir så smalsporet som dette. Foto: Roger Ødegård

**Meld deg på vårt nyhetsbrev**

**Lik Romerikes Blad på Facebook**

 **Liker** Jan Granheim og 28 k andre liker dette.



Les mer om: [Nyheter](#) [Togsatsing](#) [Aurskog-Høland](#)

**Se kommentarer**

**Flere saker**