



Jernbane-
direktoratet

Høringsnotat

KVU Kongsvingerbanen

Dokument nr: [Dokumentnr]

Dato:

Utarbeidet av Darssan Kupandran	Saksnummer 201800998
Godkjent av Jarle J. Vaage	Dokumentnummer 201800998-78
Dato 01.03.2021	Versjon 01
Endringslogg:	

Innhold

1	Håndtering av høringsinnspill.....	4
1.1	Hvordan innspillene har blitt håndtert.....	4
1.2	Enighet om egen utredning for relasjonen Oslo-Stockholm	4
1.3	Våre hovedfunn.....	4
1.3.1	En godt gjennomarbeidet KVV	4
1.3.2	K2.3 ikke ambisiøst nok.....	4
1.3.3	K3.4 som langsiktig løsning	5
1.3.4	Andre planer som påvirker Kongsvingerbanen	5
1.3.5	Hensyn til pandemiutbrudd	5
1.3.6	Prognoser i KVV-en	6
2	Innspill fra offentlige instanser.....	7
2.1	NVE	7
2.2	Bane NOR og Bane NOR Eiendom	7
2.3	Statens vegvesen.....	7
2.4	Trafikverket	8
2.5	Statsforvalteren i Innlandet.....	8
2.6	Statsforvalteren i Oslo og Viken	8
2.7	Viken fylkeskommune	9
2.8	Innlandet fylkeskommune.....	9
2.9	Kongsvinger kommune.....	10
2.10	Aurskog-Høland kommune.....	10
2.11	Eidskog kommune	11
2.12	Nes kommune.....	11
2.13	Lillestrøm kommune.....	11
2.14	Indre Østfold kommune.....	12
2.15	Sør-Odal kommune	12
2.16	Regionrådet for Kongsvingerregionen	12
2.17	Osloregionen	12
2.18	Hamarregionen	13
2.19	Region Stockholm	13
2.20	Region Värmland	13
2.21	Østlandssamarbeidet	14
2.22	Jernbaneforum Røros- og Solørbanen	14
2.23	Jernbaneforum Kongsvingerbanen.....	14
3	Innspill fra næringsinteresser	15
3.1	Oslo-Sthlm 2.55 AB.....	15
3.2	Oslo-Sthlm under 3 timer AS.....	15
3.3	Grensekomiteen ARKO	15
3.4	NORSKOG.....	16
3.5	Treindustrien	16
3.6	ACE Green (Arctic Central European Green Corridor)	17
3.7	7Sterke.....	17
3.8	Aurskog-Høland Utvikling, Fet næringsforening og Sørum Næringsforum	17
3.9	LO Norge.....	17
3.10	Glommen Mjøsen Skog	18
4	Innspill fra interesseorganisasjoner	19
4.1	Naturvernforbundet i Lillestrøm.....	19
4.2	Bergene Holm AS	19
4.3	For Jernbane	19
4.4	Togferie.....	20
4.5	Dalen, Fetsund og Åkrene Arbeiderlag	20
4.6	Norsk Lokomotivmannsforbund.....	20
4.7	Bingen Lenseminneforening	21
5	Vedlegg	22

1 Håndtering av høringsinnspill

1.1 Hvordan innspillene har blitt håndtert

Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen ble lagt ut på høring 4. desember 2020. KVU-en består av en hovedrapport og 13 underlagsrapporter. Det er hovedrapporten som ble lagt ut på høring. Hovedoppgaven for KVU-en har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. Hele utredningen (+ underlagsrapportene) er lagt ut på Jernbanedirektoratets nettsider.

Det har kommet inn 40 høringsuttalelser, derav 23 uttalelser fra offentlige instanser, 10 fra næringsinteresser og 7 fra interesseorganisasjoner. Høringsfristen ble satt til 7. februar 2021. Vi mottok 1 henvendelse med forespørsel om å få utsatt høringsfrist. Forespørselen ble innvilget.

Bane NOR har påpekt en faktafeil i hovedrapporten knyttet til overbelastningen av strekningen og togoperatørers søknad om å kjøre flere ruteleier. Denne feilen er rettet opp i revidert versjon av hovedrapporten og publisert på direktoratets hjemmeside. Jernbanedirektoratet understreker at feilen ikke påvirker anbefalingen i KVU-en.

1.2 Enighet om egen utredning for relasjonen Oslo-Stockholm

I KVU-en anbefales det at relasjonen Oslo-Stockholm utredes videre i eget utredningsarbeid, da problemstillingene tilknyttet strekningen (jf. hovedrapporten kapittel 8.1.3 side 77) gikk langt utover mandatet for KVU Kongsvingerbanen. Den langsiktige anbefalingen K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid), med ny bane Lillestrøm-Sørumsand, reduserer ikke reisetiden mellom Oslo og Stockholm vesentlig, men gir økt kapasitet for den grensekryssende persontrafikken. For å oppnå større reduksjoner i reisetiden og kunne konkurrere mot flytrafikken anbefales det at det igangsettes en konseptvalgutredning eller lignende utredningsprosess i samarbeid med svenske myndigheter. Etter gjennomgang av høringsinnspillene er samtlige enige om at en grundigere utredning for denne strekningen bør settes i gang snarest. En slik utredning må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig transportforbindelse mellom de to hovedstedene. Funnene i KVU Kongsvingerbanen bør være en naturlig del i dette arbeidet.

1.3 Våre hovedfunn

1.3.1 En godt gjennomarbeidet KVU

Flere, deriblant Kongsvinger kommune, Regionrådet for Kongsvingerregionen, Statens vegvesen, Jernbaneforum Røros- og Solørbanen og Osloregionen, stiller seg positive til at det har blitt gjennomført en konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen og mener utredningen er grundig og godt gjennomarbeidet. Dette understreker banens betydning i jernbanenettet og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. De mener KVU-en belyser de reelle problemene på banen og hvilke utfordringer som fortsatt vil ligge til grunn gjennom den kortsiktige løsningen.

1.3.2 K2.3 ikke ambisiøst nok

Skal Kongsvingerbanen gjøres mer pålitelig, robust og framtidsrettet for person og godstrafikk, mener nesten samtlige at ambisjonsnivået må økes betraktelig. De peker på jernbanen som et viktig premis i regional og kommunal planlegging og er redde for at dagens problemer på banen med sprengt kapasitet og medfølgende konsekvenser av dette ikke vil løses kun med økt ombordkapasitet på persontogene og forlengelse av noen krysningsspor. Det presiseres også i hovedrapporten at gjennom K2.3 alene vil overbelastningen vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre, og det er ikke mulig med høyere frekvens på

persontogene. Selv om konseptet primært gir effekter på godssiden, har konseptet færre godstog enn de øvrige jernbanekonseptene, hvor forutsetningene i Jernbanedirektoratets Godsstrategi er lagt til grunn.

Det pekes derfor på at arbeidet med å konkretisere K5.1, KVVU-ens langsiktige anbefaling, bør settes i gang snarest. For å knytte Kongsvingerregionen tettere sammen mot Oslo gjennom raskere reisetid og bedre punktlighet, er dette av stor betydning. Konseptet innebærer at alle fjern tog, regiontog og godstog kjører på den nye banestrekningen Lillestrøm-Sørumsand, og at dagens bane opprettholdes med nytt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Dette gjør at reisetida fra Kongsvinger til Oslo reduseres med ca. 10 til 15 minutter. For at Kongsvinger og Kongsvingerregionen i større grad skal bli en del av bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo, er det en viktig forutsetning å få reisetida ned mot 1 time.

1.3.3 K3.4 som langsiktig løsning

Kongsvinger kommune, Innlandet fylkeskommune og Eidskog kommune er tre av mange høringsinstanser som anbefaler K3.4, med dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger på lang sikt. Det vil blant annet tilrettelegge for 30-minutters frekvens på persontogene gjennom hele driftsdøgnet. Det er ingen tvil om at Kongsvingerbanen er en viktig godsløkke både nasjonalt og internasjonalt. Når det gjelder godstrafikken er det kun K3.4 og K5.1 som tilfredsstillende målsettingen om kapasitet i form av antall ruteleier og tilhørende fordeling av ruteleier over uken og over døgnet, slik det er fastlagt i godsstrategien. Det argumenteres med at begge konseptene vil gi økt kapasitet som svarer opp KVVU-ens samfunns mål og effektmål. Men, skal man møte behovene og øke ambisjonene ytterligere slik at Kongsvingerbanen kan ta en enda større del av godset som skal overføres til bane, er det kun K3.4 som gir rom for dette. K3.4 bør derfor være det langsiktige målet for strategien, fordi konseptet vil gi det største løftet for både person- og godstransport.

I noen innspill gjøres det i tillegg en sammenlikning av K3.4 (og K5.1) med andre prosjekter i NTP som har nesten lik eller dårligere nettonytte. Det argumenteres derfor med at løsningen for Kongsvingerbanen må få høyere prioritet enn f.eks. «Ytre InterCity», uansett hvilket konsept man lander på.

1.3.4 Andre planer som påvirker Kongsvingerbanen

Det pekes på viktigheten av å se tiltak på Kongsvingerbanen i sammenheng med andre strategier og planer som påvirker banestrekningen. Godspakke Innlandet¹ går igjen i mange høringsinnspill. Det er en pakke med tiltak på jernbanenettet i Innlandet for å styrke godstransporten på bane. Godspakka innebærer bl.a. elektrifisering Hamar-Elverum-Kongsvinger og tilsvinger i de nevnte byene som kan føre til at mye gods som skal ut av landet kjøres utenom Oslo og en sprengt Alnabru-terminal. I tillegg er Kongsvinger stasjon en flaskehals for godstrafikken. Norsenga tømmerterminal ligger tett inn på stasjonen, noe som gir utfordringer med tanke på bytte av lok, avlastning osv. Terminalen har sprengt kapasitet. En ny tømmerterminal vil derfor være et kapasitetsøkende tiltak.

Andre planer det pekes på er vedtatt reguleringsplan for Kongsvinger stasjon, kapasitetsforbedringsplan for Kongsvingerbanen, ny firefelts E16 mellom E6 og Kongsvinger, og kommunedelplan for ny Glomma-kryssing. Videre utvikling av Kongsvingerbanen må også ses i sammenheng med anbefalingen for KVVU Hovedbanen Nord når den foreligger (trolig april 2021).

1.3.5 Hensyn til pandemiutbrudd

Mulighetsstudien for KVVU-en med utvikling av konsepter ble utarbeidet i 2019. Siden den gang har det skjedd store endringer knyttet til restriksjoner, reisevaner og transportbehov som følge av Covid-19. Følgekonsekvensene av pandemiutbruddet er usikre og uoversiktlige, men det er ventet at transportbehovet vil minke som resultat av redusert kollektivbruk og økt bruk av hjemmekontor. Det kan

¹ I forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP 2018-2029) ble også godsstrategien og Godspakke Innlandet lagt frem. Godspakka er en del av fagetatens innspill til NTP som bygger opp under gjennomføringen av det grønne skiftet i transportsektoren og videre vekst i eksportrettede næringer.

føre til mer eller mindre permanente endringer i reisebehov, betalingsvilje og smittetiltak i transportsystemet. Den samfunnsøkonomiske analysen av konseptene i KVVU-en tar heller ikke høyde for pandemien, da analysen ble utarbeidet kort tid etter utbruddet og man fortsatt var svært usikre på hva konsekvensene vil bli. KVVU Kongsvingerbanen har derfor tatt utgangspunkt i at endringene er midlertidige. Det presiseres i hovedrapporten at i den videre planleggingen av prosjektet må følgevirkningene av pandemien vurderes. For eksempel mener Indre Østfold kommune derfor at en trinnvis anbefaling, slik KVVU-en har lagt til grunn, gir tilstrekkelig fleksibilitet i takt med faktisk etterspørsel, og tar høyde for usikkerhetsmomenter knyttet til prognoser for framtidig utvikling i varehandel, forbruk, teknologi osv.

1.3.6 Prognoser i KVVU-en

Kongsvinger kommune og Osloregionen, er blant noen som antyder at KVVU-en legger til grunn lavere trafikkvekst enn NTP. I en av høringsvarene presiseres dette til at direktoratet i denne KVVU-en har anslått trafikkveksten i korridoren Oslo-Kongsvinger-Ørje/Magnor til 1,7 % per år. I grunnlaget for beregningene til NTP 2022-2033 anslås trafikkveksten ifølge samme høringsinstans til 2,066 % per år til 2030 og deretter 2,02 % per år til 2050.

Transportetatene, Avinor og Nye veier har i oppdrag 2 til Samferdselsdepartementet laget prognoser for utviklingen i trafikken² som grunnlag for analysene i NTP 2022-2033. Her går det fram i kapittel 5.2 Korridor 2 Oslo-Ørje/Magnor av figur 5.11 på side 31 at trafikkveksten for persontransport målt i personkilometer antas å bli 42 % i perioden 2018-2050. Det innebærer en vekst per år på ca. 1,1 %. Denne veksten er fordelt på perioden 2018-2030 med 23 % (= 1,74 % per år) og med 15,5 % i perioden 2030-2050 (= 0,72 % per år) Dette er den totale veksten i personkilometer for alle transportmidlene.

Jernbanedirektoratet har lagt til grunn for sine analyser i KVVU-en at jernbanen i referansealternativet (alternativet hvor dagens tilbud opprettholdes i hele analyseperioden) får en vekst i persontrafikken på 28 % i perioden 2018-2050 som er ca. 0,8 % vekst per år. Den er fordelt med 14 % i perioden 2018-2030 (= 1,1 % per år) og med 12 % i perioden 2030-2050 som er ca. 0,6 % per år. Jernbanedirektoratet kan ikke se annet enn at etaten opererer med korrekte tall også i denne KVVU-en.

² NTP 2022-2033: Oppdrag 2 – Utviklingstrekk og framskrivninger av 13.09.2019

2 Innspill fra offentlige instanser

2.1 NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) mener det er viktig at aktuelle konsepter for Kongsvingerbanen sees i sammenheng med andre sentrale samferdselsprosjekter i området Lillestrøm-Kongsvinger, spesielt med tanke på nærføring langs med Glomma, og evt. vassdragskryssinger over denne. På den nybygde E16-parsellen Slomarka-Kongsvinger er det for eksempel ikke tatt tilstrekkelig høyde for framtidig nytt kryssningsspor for Kongsvingerbanen under ny firefelts bru over Glomma. Kryssningssporet som nå er under planlegging, medfører relativt store utfyllinger i Glomma. Dette kunne vært unngått dersom brua hadde vært forlenget slik at det er plass til nytt spor på landsiden av eksisterende jernbanespor.

NVE mener derfor det er avgjørende at jernbanemyndighetene har tett samhandling med vegmyndighetene i det videre arbeidet med konsepter for Kongsvingerbanen, med hensyn på å redusere negative virkninger for Glomma.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.2 Bane NOR og Bane NOR Eiendom

Bane NOR er enige i rekkefølgen av de anbefalte konseptene. Imidlertid mener de det blir nødvendig med en trinnvis utvikling av dobbeltsporparseller på Kongsvingerbanen, i tillegg til dobbeltspor på ny banestrekning Leirsund til Sørumsand.

Bane NOR er enig i at konsept med ny bane fra Leirsund til Sørumsand inngår i anbefalingen fordi det er det eneste tiltaket som muliggjør tilbudsøkning for alle tog mellom Lillestrøm og Sørumsand, og samtidig gir en mer effektiv trafikkavvikling gjennom Lillestrøm stasjon.

Bane NOR savner at KVVU-rapporten ikke i større grad har gjort flere/mer nyanserte vurderinger av tilbudskonseptet, bl.a. vurderinger av stasjonsstrukturen på banen.

Videre påpeker Bane NOR noen mindre feil i hovedrapporten, uten at det vil påvirke anbefalingen i KVVU-en.

Bane NOR Eiendom er positive til forbedringer på Kongsvingerbanen som kan gi hyppigere avganger og bedre togkapasitet, jf. K5.1. Dette er avgjørende for realisering av allerede vedtatte planer på stasjonsområdene, og vil bidra til at disse stedenes konkurranseevne for å tiltrekke seg arbeidsplasser og beboere, styrkes, spesielt Kongsvinger stasjonsområde bør avklares og prioriteres for å maksimere gevinster av allerede vedtatte planer for utvikling.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillene tas til orientering. Faktafeil i rapporten er korrigert i publisert versjon på Jernbanedirektoratets hjemmeside.

2.3 Statens vegvesen

Statens vegvesen mener oppsummert at KVVU-en er grundig og god. Problemene belyses godt, men ambisjonsnivået bør være større med tanke på overføring av person- og godstrafikk fra veg til bane. De peker på planleggingsarbeidet for flere viktige veger innenfor området som berører Kongsvingerbanen. Noen av disse ses på som mulige konkurrenter til bane, men vil også sammen forbedre transportårer i regionen. I deres høringsinnspill ved høring av planprogram for ny firefelts E16 mellom E6 og Kongsvinger, ble det påpekt overfor Nye Veier at veganleggets dimensjonering bør avstemmes opp mot KVVU Kongsvingerbanen. I en situasjon hvor nye veger bygges og bane ikke oppgraderes tilsvarende for å møte dagens og framtidig behov, vil bilens konkurranseevne øke, noe som ikke er i tråd med nasjonale mål om mer transport fra veg til bane. I lys av dette er det også viktig og interessant å sette i gang eget utredningsarbeid for relasjonen Oslo-Stockholm. Et slikt arbeid må ses i sammenheng med Kongsvingerbanen.

Vegvesenet peker videre på viktigheten av å bygge opp under knutepunkter for å legge til rette for endret transportmiddelfordeling og at trafikkvekst skal tas av gange, sykkel og kollektiv framfor personbil. Kongsvinger kommune er et godt eksempel som jobber systematisk med dette.

Ut ifra de klare beskrivelsene av problemene, kan valgt konsept K2.3 på kort og mellomlang sikt virke lite ambisiøst. Buss er et utmerket kollektivtiltak der det ikke går tog, men som noe annet enn midlertidig tiltak langs bane, mener Vegvesenet det vil gi et dårligere tilbud til trafikantene. K3.4 med dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger vil være et mer fleksibelt alternativ med tanke på både fjern- og lokaltrafikk der stoppmønsteret avgjør typen tog. K5.1 med ny bane Lillestrøm-Sørumsand vil sikkert fungere, men viktig å ta hensyn til arbeidspendlingen fra tettstedene og behovet for å komme raskt fram – i valget mellom bil eller tog.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.4 Trafikverket

Trafikverket stiller seg positive til forslag og anbefalinger i KVVU, og mener disse kan få gode effekter særlig for godstrafikken og den regionale persontrafikken i Norge. Et eventuelt dobbeltspor til Kongsvinger bør på et senere tidspunkt veies opp mot spørsmålet om mulig kortere strekning på norsk og svensk side. Fra et svensk nærings- og utviklingsperspektiv vil kapasitetsforbedring av Kongsvingerbanen kunne bidra når det gjelder overflytting av gods fra vei til bane. I denne sammenheng er det viktig at Kongsvingerbanen bygges ut for lengre godstog sett i lys av Trafikverkets arbeid med å kunne kjøre tog på 740 m på sentrale strekninger for gods.

Trafikverket peker ellers på at forbindelsen Stockholm – Oslo må løses på annet vis enn gjennom denne KVVU-en. Dersom Trafikverket skal kunne delta i en slik felles utredning kreves det eget direktiv fra den svenske regjeringen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering. Det opprettes formell kontakt med svenske myndigheter senere når det gjelder videre utvikling av Kongsvingerbanen og med spørsmålet om eventuelle felles utredninger mellom Oslo og Stockholm.

2.5 Statsforvalteren i Innlandet

Statsforvalterens rolle i plansaker er å se til at nasjonale føringer og forventinger er lagt til grunn for planleggingen. Siden konseptene ikke er konkretisert, vil det være mer relevant for Statsforvalteren å gå i detalj senere i prosessen. Dyrka og dyrkbar jord er en grunnleggende ressurs for å sikre matforsyninga på kort og lang sikt. Dersom det er aktuelt å omdisponere dyrka eller dyrkbar mark, skal det også utredes alternativ som ikke medfører tap av dyrka/dyrkbar mark. Dette bør også tas med i konseptene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.6 Statsforvalteren i Oslo og Viken

Planlegging av jernbane må i størst mulig grad ta hensyn til nasjonale og vesentlige regionale interesser som blir negativt påvirket av nye arealinngrep. Av hensyn til naturmangfold, jordvern, vassdrag og vannmiljø, vil konsepter som innebærer bruk av eksisterende infrastruktur generelt sett være bedre. Planlegging av den langsiktige anbefalingen K5.1 forutsetter at man henter inn ny og nødvendig kunnskap om behovet for ny utbygging av jernbane i området, ettersom utbyggingen vil kunne få negative konsekvenser for naturmangfold.

Jordvernhensyn må være en premiss for videre arbeid med rapporten og framtidige arealplaner. Det bør i tillegg gis et anslag for arealtapet av jordressurser. Den nasjonale jordvernstrategien har et mål om at årlig omdisponering ikke skal overstige 4000 dekar, og det er satt mål om å øke nasjonal matproduksjon. For

K5.1 er det vurdert ganske lavt konfliktnivå for naturressurser med tanke på at tiltaksområdene er omgitt av sammenhengende verdifulle jordbruksområder.

Det menes videre at både kortsiktige og mer langsiktige tiltak for økt tømmertransport på bane bør prioriteres.

Jernbanedirektoratets vurdering: I KVV-en er det gjort overordnede ikke-prissatte vurderinger av konsepter som fører til betydelige arealinngrep (K2.3, K3.4 og K5.1). Det er viktig å understreke at vurderingene ikke er en vurdering av konseptenes konsekvenser, men av et framtidig konfliktpotensial som må utredes i neste planfase. Innspillet tas til orientering.

2.7 Viken fylkeskommune

Viken fylkeskommune støtter KVV Kongsvingerbanens anbefaling om å utvikle banen ved å legge konsept K2.3 med økt ombordkapasitet til grunn, inkludert forlengelse av kryssingsspor.

Viken fylkeskommune ber i sitt vedtak om at et eventuelt busstilbud som supplement til eksisterende togtilbud blir utredet videre for å finne ut mer om hvorvidt et slikt tilbud kan være hensiktsmessig og konkurransedyktig.

Fylkeskommunen påpeker at konsept K2.3 ikke løser banens kapasitetsutfordringer og ber om at det raskest mulig vurderes en langsiktig løsning (K5.1) sydvest for Sørumsand for å øke banens kapasitet, og dermed bidra til regional utvikling, verdiskaping og redusert klimabelastning.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.8 Innlandet fylkeskommune

Fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune mener KVV-arbeidet befester banen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Avgjørende både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av banen. K2.3 med høyere ombordkapasitet i person- og godstogene er ikke tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av banen. Viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort og mellomlang sikt. Fylkeskommunen anbefaler derfor at K3.4, dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger, velges. Dette vil løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene banen betjener og vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.

Fylkeskommunen poengterer at alle transportfunksjoner er viktig, og ingen av de må nedprioriteres. KVV-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk. Videre, er Kongsvingerbanen viktig for den skandinaviske godstransporten og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for banen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken.

Det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar-Elverum-Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten.

Savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Når det gjelder godsberegninger er det benyttet Nasjonal godstransportmodell (NGM) til å beregne transportstrømmene over Kongsvingerbanen, både for korridoren Oslo-Stockholm og Oslo-Narvik. I underlagsmatrisene til NGM er eksisterende statistikk for varestrømmene samlet i det mest oppdaterte statistikkgrunnlaget i dag. Vi mener derfor at prognosene representerer en realistisk vekst i godstrafikken. Innspillet tas videre til orientering.

2.9 Kongsvinger kommune

Kongsvinger kommune mener Jernbanedirektoratet har gjennomført en grundig utredning, som understreker Kongsvingerbanens betydning i jernbanenettet, og hvilke utfordringer som er knyttet til dagens begrensede kapasitet. De mener imidlertid at direktoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å gi et løft for banen. Kommunen mener den kort- og mellomlangsiktige anbefalingen K2.3 (økt ombordkapasitet og lengre godstog mot 2030) ikke er godt nok for hverken person- eller godstransporten.

Videre mener kommunen at direktoratets langsiktige anbefaling K5.1 (ny bane Lillestrøm-Sørumsand) vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt og at dette prosjektet bør startes snarest. Som en langsiktig løsning bør heller K3.4, med dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger, legges til grunn for videre utvikling av banen mot 2050.

Det gjøres også en sammenlikning av nettonytten i konseptene i KVVU-en med andre prosjekter i NTP, og understrekes at nettonytten for K5.1 er bra og at dette konseptet bør ha høyere prioritet enn for eksempel ytre IC. Det påpekes viktigheten av at i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon for Kongsvingerbanen.

Kommunen støtter de overordnede rammebetingelsene, samfunns målet og effektmålene som ligger til grunn i KVVU-en.

Pågående KVVU for Hovedbanen Nord er planlagt ferdigstilt februar 21 og det understrekes betydningen av å se disse to KVVU-ene i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Kommunen ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales flere infrastrukturtiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods mot 2030 og poengterer dersom ikke kapasiteten til å kjøre tømmertog økes raskt, vil det ramme skognæringen hardt.

Når det gjelder nytteberegningene til de videreførte konseptene påpekes det at direktoratet har lagt til grunn lave prognoser for trafikkutvikling mot 2050, og stiller spørsmål om nytteberegningene for K5.1 er undervurdert, siden nytten for Hovedbanen ikke er regnet inn.

Kongsvinger kommune støtter anbefalingen om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid.

Jernbanedirektoratets vurdering: Anbefalingen i KVVU-en er basert på en totalvurdering ut ifra hvordan konseptene kom ut i samfunnsøkonomiske analyser, måloppnåelse og score på rammebetingelsene. Totalvurderingen viser at K3.4 med dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger kommer dårligst ut og ble dermed ikke anbefalt. Det gjøres uansett en interessant og nyttig sammenlikning med andre prosjekter i NTP. Mer om prognosene kan leses under kapittel 1.3.6. Innspillet tas til orientering.

2.10 Aurskog-Høland kommune

Aurskog-Høland kommune støtter hovedkonklusjonen i KVVU Kongsvingerbanen. Kommunen deler målsetningen om at Kongsvingerbanen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-området arbeids-, bo- og servicetilbud.

Aurskog-Høland kommune mener en oppgradering og utvidelse av tilbudet for person- og godstransport på Kongsvingerbanen er nødvendig for å gjøre banen mer attraktiv og tilgjengelig som et ledd i å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken og det grønne skiftet.

Aurskog-Høland kommune mener at en utredning for jernbane for strekningen Oslo - Stockholm burde vært gjort i sammenheng med denne KVVU-en. Kommunen påpeker at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen.

Kommunen mener det er positivt at KVVU-en anbefaler en utredning for strekningen Leirsund - Sørumsand, og ber om at vurderinger av denne strekningen knyttet til mulig avlastning for eksisterende baneløsninger kan inngå som en del av utredningen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.11 Eidskog kommune

Eidskog kommune ser begrunnelsen for de anbefalingene som er gjort, men at de i seg selv er vage på gjennomføring. K2.3 avlaster det prekære behovet for person- og godstransport på kort sikt, men gir ingen effekt på grunnleggende utfordringer som etterspørsel etter økt frekvens på gods, reisetid og tid til vedlikehold. Ambisjonsnivået må økes. Det ønskes derfor at arbeidet med K5.1, ny bane Lillestrøm-Sørumsand, setter i gang raskt. K5.1 svarer best ut Kongsvingerbanen behov, gir raskere reisetid og framtidig nytteverdi. Både K5.1 og K3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVV-ens samfunns mål og effektmål.

Kommunens ønske:

- K5.1 med en ønsket realisering i 2030
- I mellomtiden gjennomføres K2.3 som løser de akutte behovene for flere seter og godsvogner, og deretter benyttes på ny bane
- K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger, bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen mot 2050
- Eget utredningsarbeid for relasjonen Oslo-Stockholm, hvor Kongsvingerbanen blir en del av dette arbeidet. K5.1 bør inngå i en slik vurdering som første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo og Stockholm

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.12 Nes kommune

Nes kommune anbefaler K2.3, økt ombordkapasitet for person- og godstog, på kort sikt og K5.1, ny bane Lillestrøm-Sørumsand, på mellomlang og lang sikt. Det forutsettes at planleggingen av ny bane tilpasses en eventuell ny bane Leirsund – Bjørkelangen (Oslo – Stockholm).

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.13 Lillestrøm kommune

Det er behov for å kunne kjøre med dobbeltsett i flere avganger i rush, og at disse utnyttes best mulig ved at alle stasjoner er tilpasset dobbeltsett slik at passasjerene fordeler seg mest mulig. Kommunen forutsetter at alle stasjoner betjenes også i fremtiden. Tilbudsforbedringer med halvtimesfrekvens på avgangene i grunnrute og to ekstra avganger i rush per time, totalt fire avganger i rush, er avgjørende for å styrke tettstedene lang Kongsvingerbanen. Fjerntog mellom Oslo og Stockholm er en av de fjerntogstrekningene med best potensial for overgang fra fly til tog. Også godstrafikken har stort potensial for vekst.

Det er videre gitt vurderinger av hvert konsept. Kommunen støtter anbefalingen om konsept 2.3 på kort sikt, men stiller spørsmål ved realiteten i innkjøp av nye kapasitetssterke tog for regiontrafikk. Tiltak for godstog bør prioriteres sammen med oppgradering av stasjoner for å ta dobbeltsett. Det understrekes behov for å utrede en løsning for fremkommelighetsproblemet for buss på rv22, dersom buss skal bli et reelt supplement til tog på kort sikt. Uansett trasévalg for nytt dobbeltspor må det gjennomføres grundige vurderinger om hvilke traséer som gir minst inngrep i sårbar natur.

De anbefalte konseptene svarer imidlertid ikke godt nok til å ta behovene som er presentert for hele banestrekningen, og viser til Fetsund, Sørumsand og Årnes som prioriterte tettsteder som trenger høyere frekvens og mer kapasitet. Kommunen anbefaler derfor at K3.4, dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger, legges til grunn og at dette konseptet bygges ut trinnvis slik at tilbudsforbedringer for person- og godstrafikken kan komme så tidlig som mulig.

Jernbanedirektoratets vurdering: Når det gjelder anskaffelser av nye tog med høyere ombordkapasitet så er det sannsynlig og gjennomførbart. Det tar tid, men det tar mye lenger tid å bygge ny infrastruktur. Ikke

minst politisk vilje. Tidligere eksempler med anskaffelse av nattogmateriell og hybridtog til Trønderbanen viser at dette kan være en relativt rask prosess. Innspillet tas til orientering.

2.14 Indre Østfold kommune

Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. KVVU-en bidrar til å nå Samferdselsdepartementets fastsatte samfunns mål. En trinnvis utvikling gir tilstrekkelig fleksibilitet i takt med faktisk etterspørsel, og tar høyde for usikkerhetsmomenter knyttet til prognoser for framtidig utvikling i varehandel, forbruk, teknologi etc. Det gis tilslutning til det anbefalte konseptet fra Jernbanedirektoratet. Indre Østfold kommune mener videre det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasé for jernbane Oslo-Stockholm.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.15 Sør-Odal kommune

Sør-Odal kommune anbefaler at K5.1 legges til grunn for videreutvikling av Kongsvingerbanen på kort- og mellomlang sikt.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.16 Regionrådet for Kongsvingerregionen

Regionrådet mener tiltakene som ligger i innværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for å styrke kapasiteten på Kongsvingerbanen. Det trengs en tydelig ambisjon og strategi og regionrådet mener KVVU-ens anbefaling ikke er ambisiøs nok. K3.4 med dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger vil gi størst løft for banen for både person- og godstransport og bør legges til grunn for videre utvikling av banen. Ellers gjør regionrådet de samme vurderingene som Kongsvinger kommune og mener at arbeidet med ny bane Lillestrøm-Sørumsand (K5.1) bør starte snarest.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.17 Osloregionen

Osloregionen mener at Jernbanedirektoratet har gjennomført en god og grundig utredning, og vil understreke at tilstrekkelig kapasitet for persontrafikk og gods på Kongsvingerbanen har stor betydning både for Kongsvingerregionen, for hele Osloregionen og for nasjonal godstransport. Osloregionen mener K2.3 bør iverksettes snarest, parallelt med grundige utredninger av K5.1-alternativet, med sikte på realisering på kort og mellomlang sikt.

Utredningsarbeidet for grensekryssende togforbindelser må gis høy prioritet og rask fremdrift av Samferdselsdepartementet. I prosessen er det viktig å sørge for sterk og aktiv politisk forankring fra lokale myndigheter både i Norge og Sverige, spesielt i hovedstedene Oslo og Stockholm. Osloregionen ber videre Samferdselsdepartementet legge like prognoser til grunn for trafikkutviklingen i KVVU for Kongsvingerbanen som transportetatene har gjort i NTP, i tillegg til å inkludere nytte for næringslivet utover sparte transportkostnader.

Det vises til det pågående arbeidet med KVVU Hovedbanen Nord og KVVU Terminalstruktur i Oslofjordområdet, med avlastningsterminal på Hauer seter som et mulig konsept. Osloregionen understreker betydningen av å se disse prosjektene i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering. Mer om prognosene kan leses under kapittel 1.3.6.

2.18 Hamarregionen

Det har lenge vært samarbeid mellom særlig Stange og Kongsvinger kommuner, som huser to av de største tømmerterminalene i landet. Norsenga tømmerterminal i Kongsvinger har sprengt kapasitet og det prosjekteres ny tømmerterminal. For å håndtere den økte godsmengden på bane ble «Godspakke Innlandet» etablert i 2018. Se høringsinnspillet for hvilke tiltak det er snakk om. Denne bør legges til grunn for videre planlegging av Kongsvingerbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.19 Region Stockholm

Region Stockholm stiller seg positiv til forslag og anbefalinger i KVVU. Er særlig opptatt av den grensekryssende funksjonen og muligheten for å koble de to hovedstadsregionene bedre sammen. Dette med grunnlag i at antallet sysselsatte i norskeide foretak i Stockholm län er fordoblet de siste 10 år, reiseaktiviteten har økt kraftig og Sveriges voksende eksport av tjenester går i hovedsak til Norge. Region Stockholm mener videre at reisetidsmålet bør settes noe mer ambisiøst enn de 4 timene som KVVU hevder gir vesentlige forbedringer for toget. 3 timer vil i vesentlig større grad gi flytrafikken konkurranse.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering og viser ellers til anbefalingen om videre felles utredning av forbindelsen Oslo – Stockholm.

2.20 Region Värmland

Region Värmland gir tilslutning til konklusjoner og anbefalinger i KVVU-en og at det vil være viktig for både Norge og Sverige at det kommer i gang en ny utredning for å se på ny grensebane på norsk side, hvor det også ses på alternative finansieringsmuligheter.

Norge er Värmlands viktigste handelspartner og grenseoverskridende relasjoner har blitt bygget i lang tid. Oslo er et viktig arbeidsmarked og tusenvis av värmlenninger pendler over grensen til arbeidsmarkedet hver uke. En forbedret jernbaneforbindelse med kortere reisetid mot Oslo vil knytte regionene tettere sammen.

K5.1 vil inngå som en første etappe mellom Norge og Sverige. Videre arbeid bør framskyndes og forbindelsen mellom Lillestrøm-Sørumsand må sikre et robust og fleksibelt transportsystem, dvs. dobbeltspor på hele strekningen.

Videre, deler Region Värmland KVVU-ens vurdering om at en moderne jernbaneforbindelse mellom Stockholm og Oslo vil redusere klimautslippene betydelig. Oslo-Stockholm 2.55 AB legger fram en klimarapport primo 2022. Den viser en reduksjon av klimautslipp fra luftfart med drøyt 60 000 tonn per år, dersom flyreiser øker med 4 % per år mellom Arlanda og Gardermoen. De langsiktige effektene vil trolig bli enda større. I tillegg kommer effekten av overføringer fra privatbil og godstransport til bane.

Utredningen til Oslo-Stockholm 2.55 AB viser videre at en ny grensekryssende korridor ikke bare er samfunnsøkonomisk lønnsom, men også bedriftsøkonomisk lønnsom. En ny grenselinje kan dermed finansieres fullstendig med brukergebyrer. Region Värmland vil gjerne delta i et slikt arbeid med ny grensekryssende korridor for jernbane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Det er satt i gang et arbeid i Jernbanedirektoratet som skal se på alternative finansieringsløsninger for nye jernbanestrekninger. Innspillet tas til orientering og vi kommer tilbake både når det gjelder videre utvikling av Kongsvingerbanen og med spørsmålet om eventuelle felles utredninger mellom Oslo og Stockholm.

2.21 Østlandssamarbeidet

Det bes om at innspilles ses i sammenheng med Viken og Innlandet fylkeskommunes innspill. Østlandssamarbeidet slutter seg til vurderingene og begrensningene som har blitt gjort, og samfunns målet som er vedtatt av Samferdselsdepartementet. De mener derimot at den kortsiktige anbefalingen K2.3 ikke løser utfordringene med begrenset kapasitet og reduksjon av klimagassutslipp, og at man raskere bør komme i gang med planleggingsarbeidene enn det direktoratet har lagt til grunn. Østlandssamarbeidet støtter direktoratets anbefaling om å gjennomføre egen utredning for Oslo-Stockholm, og at denne må settes i gang snarest.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.22 Jernbaneforum Røros- og Solørbanen

Årsmøtet i Jernbaneforum Røros- og Solørbanen mener at Jernbanedirektoratets anbefaling av konsept 2.3 ikke er ambisiøs nok til å løse banens utfordringer med punktlighet, overbelastning og behov for økt frekvens. Anbefalingen ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi eller målet om en internasjonal godsstrategi mellom nord og sør. Årsmøtet anbefaler at man iverksetter konsept 5.1 i tillegg til at man gjennomfører en bredere vurdering av mulighetene og samfunnsnyttene av en gjenåpning av Solørbanen for passasjertrafikk.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

2.23 Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Det kreves en tydelig ambisjon og strategi for Kongsvingerbanen i NTP 2022-2033. Gjennom den kortsiktige anbefalingen om å øke ombordkapasiteten i togene og forlenge noen kryssningsspor, vil man tilfredsstille de kortsiktige behovene, men fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. K2.3 ivaretar heller ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi. Økt kapasitet er vesentlig for videreutvikling av banen som en viktig internasjonal godskorridor.

Forumet gjør for øvrig de samme vurderingene som Kongsvinger kommune og mener at arbeidet med ny bane Lillestrøm-Sørumsand (K5.1) bør starte snarest, som en kort- og mellomlangsigtig løsning, og dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger (K3.4) som en langsiktig løsning som gir det største løftet for banen. I det videre arbeidet med prosjektering av K5.1, vil det være viktig å se nærmere på aktuelt trasévalg, samtidig som man ser nærmere på rutetilbudet for stasjonene langs eksisterende bane.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3 Innspill fra næringsinteresser

3.1 Oslo-Sthlm 2.55 AB

Oslo-Sthlm 2.55 AB er i utgangspunktet positive til Jernbanedirektoratets forslag og anbefalinger. Kongsvingerbanen er svært viktig både som forbindelse mellom de to hovedstadsregioner og som sentral godsforbindelse, og 2:55 AB ser behovet for løsninger både på kort og lang sikt.

Beklageligvis faller den grensekryssende nytten bort i en nasjonal KVVU der avgrensningen av KVVU-opdraget i liten grad medfører at dette spørsmålet behandles.

Mener en ny strekning Lillestrøm – Sørumsand er et utviklingssteg både for Kongsvingerbanen og som oppstart av ny forbindelse med høy hastighet mot Arvika og Sverige. Norge bør gjennomføre Lillestrøm – Sørumsand betydelig raskere enn foreslått.

Positivt at KVVU anbefaler videre utredning av K6 – dvs. bedre forbindelse mot Stockholm. 2:55 AB vil gjerne bidra i denne diskusjonen, og viser til gjennomførte utredninger som konstaterer at en ny og kortere jernbaneforbindelse mellom Norge og Sverige er både samfunnsøkonomisk og bedriftsøkonomisk lønnsom.

Jernbanedirektoratets vurdering: Oslo-Stockholm 2:55 AB har de siste 4-5 årene arbeidet med en rekke ulike utredninger knyttet opp mot jernbaneforbindelsen mellom de to hovedstadsregionene. Deres forslag er at Staten investerer i eksisterende bane mens de to nye strekningene (Arvika – Lillestrøm/Ski) og Nobelbanan (Oslo – Kristinehamn) privatfinansieres. Dersom den norske og svenske stat ønsker å videreføre utredningsarbeidet er dette, i tillegg til korridoravklaring, sentrale spørsmål som må besvares. Det gjelder også hvordan samfunnsøkonomiske beregninger kan utredes/sammenlignes over grensen.

For øvrig tas uttalelsen fra 2:55 AB til orientering.

3.2 Oslo-Sthlm under 3 timer AS

Oslo-Sthlm under 3 timer AS er en parallell organisasjon til Oslo-Sthlm 2:55 AB, men relativt nystartet. De arbeider for ny korridor mellom Lillestrøm og Arvika via Bjørkelangen.

Mener at Oslo – Stockholm vil være Skandinavias største klimaittak. Prosjektet kan gjennomføres gjennom den såkalte Konsesjonsmodellen, der det forutsettes at de to statene går inn med 50% hver i et joint-venture-selskap. Dette selskapet skal utlyse konsesjonen på vegne av de to statene.

Mener nye banestrekninger kan stå ferdig ca. 2030 dersom de to nasjonalforsamlingene kan behandle prosjektet og «gi grønt lys» i vårsesjonen.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering, og viser til anbefaling i KVVU om behovet for videre felles utredning av eventuell grensekryssende bane. Dette må i så fall avklares av sentrale myndigheter i Sverige og Norge som oppfølging etter KVVU.

3.3 Grensekomiteen ARKO

Grensekomiteen ARKO er enig i direktoratets vurdering av de store manglene ved dagens bane og mener at man bør få inn en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen i NTP 2022-2033. Men ARKO mener at direktoratets anbefalte løsning konsept K2.3 ikke er tilfredsstillende. Dette konseptet fører til at overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre, ingen flere avganger tilbys og det vil ikke bli mer rom for vedlikeholdsarbeid enn med dagens bane. ARKO stiller også på bakgrunn av nye leveranser av Flirt-tog til det øvrige nettet innen 2027, et spørsmålsteget med realismen i få leveranser av nye tog til KB innen 2030.

Grensekomiteen ARKO mener at reisetiden mellom Kongsvinger og Oslo bør reduseres ned mot en time for at Kongsvingerregionen skal bli en del av bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Økt kapasitet i form

av flere gods-, tømmer- og persontog er også viktig for å få en tilfredsstillende utvikling av næringslivet i regionen og for å utvikle internasjonal godstransport over regionen.

Konsept 3.4 er det alternativet som vil bidra best til målsetningene for Kongsvingerregionen. ARKO ser imidlertid at konseptet kan få problemer med å nå opp i konkurransen om de fremtidige midler til jernbaneinvesteringer. Den går derfor subsidiært inn for K5.1 forutsatt at fremdriften forseres sammenliknet med direktoratets fremdriftsplan. Med en NNB på \pm 0.13 kr er konseptet mer lønnsomt enn flere av prosjektene direktoratet har spilt inn til NTP 2022-2033.

ARKO mener også at det er rimelig grunn til å tro at beregningene av den samfunnsøkonomiske nytten i KVVU-en kan være noe undervurdert sammenliknet med nytteberegningene i direktoratets anbefalte prosjekter til NTP 2022-2033. Direktoratet forutsetter i denne KVVU-en en vekst i trafikken på 1,7 % per år frem til 2050. I NTP 2022-2033 forutsetter transportetatene en vekst i trafikken på 2,066 % per år til 2030 og 2,02 % per år til 2050. Sammenligningen viser usikkerhetene i prognosene som er grunnlaget for beregningene av den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. ARKO mener av den grunn at det er rimelig å forserer fremdriften av K5.1 i forhold til fremdriftsplanen direktoratet antyder i KVVU-rapporten og konkluderer med at dette konseptet bør i alle fall realiseres før eventuelle investeringer i de ytre delene av IC-nettet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering. Mer om prognosene kan leses under kapittel 1.3.6.

3.4 NORSKOG

NORSKOG mener ambisjonene for strekningen er lave, sett ut ifra veksten og potensialet for vekst. Det må mer gods over fra veg til bane. Viktig at godstrafikken ikke nok en gang blir nedprioritert i forhold til persontrafikken. For skognæringen, som frakter store volum over lange strekninger, er jernbane det suverent foretrukne transportalternativet, med tanke på trafikkikkerhet, klima og økonomi.

I perioder med ekstra mye aktivitet kan man ta noe av persontrafikken på enkelte strekninger med buss. Å ta noe av tømmertransporten på lastebil på en mindre delstrekning er ikke noe alternativ, siden hver omlasting har så stor kostnad at hele verdikjeden blir ulønnsom.

Det er viktig å se tiltakene på Kongsvingerbanen i sammenheng med de andre jernbanetiltakene i søndre del av Innlandet. Ved å få på plass tilsvinger ved Hamar, Elverum og Kongsvinger kan mye gods som skal ut av landet kjøres utenom Oslo og en sprengt Alnabru-terminal.

Jernbanedirektoratets vurdering: Ifølge Ruter er et av de viktigste prinsippene å unngå parallellkjørende tilbud over en lengre strekning, med tanke på reisetid og mottakskapasitet. Et opplegg med buss vil derfor i svært liten grad ha noen avlastende virkning. Godsprioriteringer er også ivaretatt i anbefalingen, både i den kortsiktige anbefalingen K2.3 (som primært gir effekter på godssiden), og i langsiktig anbefaling K5.1, som ivaretar Jernbanedirektoratets godsstrategi. Innspillet tas videre til orientering.

3.5 Treindustrien

Viktig at godstrafikken prioriteres. For skognæringen er jernbane det suverent foretrukne transportalternativet. Det er viktig å se tiltakene på Kongsvingerbanen i sammenheng med de andre tiltakene i søndre del av Innlandet. Ved å få på plass tilsvinger ved Hamar, Elverum og Kongsvinger kan mye gods som skal ut av landet kjøres utenom Oslo og Alnabru.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.6 ACE Green (Arctic Central European Green Corridor)

ACE Green jobber for mer gods på bane nord-sør og også forbindelser ut av landet (består bl.a. av havner, speditører og utviklingsselskap i Nordland). De peker på behovet for økt kapasitet for å håndtere økende godsetterspørsel. Tilstrekkelig kapasitet er også viktig på strekningen Kongsvinger-riks grensen.

ACE Green mener det er for beskjedne ambisjoner lagt til grunn for vekst i gods på bane i KVV-en. De peker på at 1,7% vekst per år fram til 2050 er lagt til grunn i modellanalysen, mens det er lagt til grunn 2,02 % i NTP-innspillet fra transportetatene for samme periode.

ACE Green mener det ikke er samsvar mellom framtidig vekst og historisk vekst på Kongsvingerbanen, og peker på den kraftige veksten i transport av massevirke siden 2013, i eksport av sjømat, og i togtrafikken med dagligvarer til og fra Narvik som nå benytter denne forbindelsen med 17 tog i uken.

ACE Green ser stort potensiale i konsept 5.1, baneforbindelse Lillestrøm – Sørumsand (via Leirsund) og mener det kan lette godstrafikk nord – sør ut av og inn i Norge. Denne forbindelsen vil også gjøre en eventuell terminal nær Gardermoen enda mer viktig.

ACE Green peker på at KVV Kongsvingerbanen må vurderes i sammenheng med prioriterte tiltak i «Godspakke Innlandet», inkludert tilsving på Kongsvinger.

De forventer at endelige vurderinger og strategier følger opp EUs vekstscenarier og nasjonale ambisjoner for gods på bane over lange strekninger.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering. Mer om prognosene kan leses under kapittel 1.3.6.

3.7 7Sterke

7Sterke anbefaler at det settes i gang planleggingsarbeid for K5.1 snarest, og at K3.4 (dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger) legges til grunn mot 2050. K2.3 mot 2030 er ikke godt nok for hverken gods- eller persontransport. Det kreves tydelig ambisjon og strategi for Kongsvingerbanen i NTP 2022-2033. Reisetid på ned mot 1 time fra Kongsvinger til Oslo for at Kongsvingerregionen i større grad blir en del av bo- og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. En svakhet ved nytteberegningene er at man ikke fanger opp nytte for kjøper og selger ved et forbedret godstilbud.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.8 Aurskog-Høland Utvikling, Fet næringsforening og Sørums Næringsforum

Næringsorganisasjonene slutter seg til samfunns målet og stiller derfor seg undrende til at K2.3 legges til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt. K1 (buss som supplement til togtilbudet) er det minst gunstige alternativet og frarådes sterkt. En kombinasjon av alternativene K5.1 og K2.3 er den beste løsningen totalt sett. Alternativene vil sammen legge grunnlag for bedre forbindelse for både befolkning og næringsliv i Kongsvingerregionen og knytte den nærmere mot Oslo. Ny bane Lillestrøm-Sørumsand vil i tillegg legge til rette for en ny hurtigtogforbindelse Oslo-Stockholm. Ønskelig å kombinere begge byggeprosjektene.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.9 LO Norge

LO anbefaler følgende:

- K3.4 med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger
- K5.1 ny bane Lillestrøm-Sørumsand. Forutsetter rask igangsettelse og flere lengre kryssingsspor med samtidig innkjør

- K2.3, økt ombordkapasitet for person- og godstog, på kort og mellomlang sikt

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

3.10 Glommen Mjøsen Skog

Hovedoppgaven til Glommen Mjøsen Skog er tømmeromsetning. Kongsvingerbanen er og kommer til å bli en helt sentral bane for eksport/import av gods på bane til det sentrale Østland og for næringsliv opp til Nord-Norge. I tillegg bør «Godspakke Innlandet» med elektrifisering, tilsvinger og Norsenga-terminal innfris raskt. Ser man økt kapasitet på banen sammen med investeringene i Godspakke Innland vil man kunne etablere en «internasjonal godskorridor» som dekker transportbehovet ut/inn av store deler av Norge uten å måtte innom Oslo. I lys av dette mener Glommen Mjøsen at alternativene og investeringene som anbefales i KVVU-en har for lavt ambisjonsnivå. Alternativene man landet på vil med stor sannsynlighet ligge etter markedets faktiske behov for transportkapasitet.

Glommen Mjøsen mener videre at

- Det må snarlig tas initiativ til en nordisk jernbanestudie der grensepasserende gods og behov for kapasitet settes i fokus
- KVVU-en burde ha omtalt det som er lansert som «den internasjonale godskorridor»
- Investeringssummene som antydes er svært moderate. Ambisjonsnivået må heves slik at man ligger foran utviklingen og ikke bak

Jernbanedirektoratets vurdering: «Godspakke Innlandet» og Kongsvingerbanens funksjon som en kritisk godslenke er omtalt i rapporten. Gods har i tillegg fått sentral prioritering både i anbefalt konsept på kort sikt (K2.3) og på lang sikt (K5.1). Innspillet tas til orientering.

4 Innspill fra interesseorganisasjoner

4.1 Naturvernforbundet i Lillestrøm

Naturvernforbundet har sett på den delen som berører deres område, Lillestrøm-Sørumsand. Forbundet mener at Lillestrøm kommunes opprinnelige forslag til vedtak, med planlegging av dobbeltspor mellom Lillestrøm og Sørumsand med tanke på raskest mulig gjennomføring er bedre, som sikrer bedre persontransport i pendlerområdet til Oslo. På sikt bør utbygging av dobbeltspor fortsette videre mot Årnes.

Naturvernforbundet støtter økt kapasitet for både person- og godstog, men at dette ikke må gå ut over sårbare naturområder som Nordre Øyern Naturrestat og andre verdifulle naturområder. En mulighet kan være å følge eksisterende enkeltspor gjennom Naturrestatet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.2 Bergene Holm AS

Bergene Holm AS har valgt å ikke uttale seg om noen av konseptene i sin høringsuttalelse om KVV Kongsvingerbanen.

Høringsuttalelsen er i sin helhet viet et forslag om lokalisering av en ny tømmerterminal for Kongsvingerregionen. Den bør etter Bergene Holms oppfatning lokaliseres vis á vis sagbruket på Brandval i Kongsvinger kommune. Det lar seg gjøre hvis jernbanetraséen i området blir flyttet et par hundre meter østover. Da kan også det etablerte sagbruket få utvidelsesmuligheter og Bergene Holm ser for seg å investere tungt i sagbruket hvis tømmerterminalen blir realisert på Brandval.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.3 For Jernbane

For Jernbane skriver i sin høringsuttalelse bl.a. at den nye Kongsvingerbanen burde ha vært ferdig i 2017 da dagens bane ble erklært overbelastet. Nå frykter For Jernbane at det vil gå enda 10 år før den nye banen kan stå klar. Organisasjonen finner det skuffende at direktoratet ikke anbefaler et konsept som medfører vesentlig reduserte reisetider for gods- og passasjertog når det planlegges en ny motorvei som vil vesentlig redusere reisetida med bil. For Jernbane mener at Samferdselsdepartementet som oppdragsgiver svikter hovedmålet i NTP om å redusere klimagassutslipp og annen negativ miljøpåvirkning fra transportsektoren.

De mener videre at det må utarbeides en ny felles KVV for Kongsvingerbanen og E16 og peker på at en raskere bane Lillestrøm-Kongsvinger vil gjøre det enda gunstigere å gjenoppta persontrafikken på Solørbanen, gjenåpne nedlagte stasjoner sørøst for Kongsvinger og forlenge noen togavganger på L14 Asker-Kongsvinger til Karlstad. Reisetida for persontog Kongsvinger-Oslo bør maksimalt bli 45 minutter. De mener også at manglende effektmål for rutetidene og punktlighet fører til at KVV-en er lite relevant for politikken og samfunnet.

Videre, bør en rask bane Årnes-Gardermoen og rask bane Kongsvinger-Vormsund(-Årnes) utredes.

Lavere billettpriser vil føre til flere reiser og større nytte for befolkningen langs Kongsvingerbanen. Det betyr bedre kapasitetsutnyttelse etter at tiltak på Kongsvingerbanen er blitt gjennomført. Tilsvarende effekter vil man typisk også få av lavere fraktrater for jernbanegods.

Reduksjoner i utgiftene til andre distriktspolitiske virkemidler mangler. At fordelingseffekter ikke er inkludert, synes ikke å være omtalt. Politisk relevante konsepter mangler i KVV-en, trolig på grunn av ukritisk bruk av nytte-kostnadsanalyser.

Jernbanedirektoratets vurdering: Når det gjelder reisetid viser kapasitetsanalysen i KVV-en at med ny bane Lillestrøm-Sørumsand og forlengelse av en rekke krysningsspor (K5.1) kan reisetida reduseres med 10-15

minutter. Med dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger (K3.4) kan reisetida reduseres med 15-20 minutter. Når det gjelder effektmålene er det kapasitetsbegrensninger på strekningen som gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals i transportsystemet. Kapasitet prioriteres derfor i effektmålene. Med tilstrekkelig kapasitet på banen kan transporttilbudet bli vesentlig bedre, med bl.a. forbedret punktlighet, lengre tog og redusert reisetid. Utgangspunktet for KVVU-ens oppstart har bl.a. vært at kapasiteten på banen ikke gir rom for å forbedre togtilbudet ytterligere, noe som også er utgangspunktet for det prosjektutløsende behovet. Innspillet tas videre til orientering.

4.4 Togferie

Facebook-gruppen Togferie anbefaler å modernisere og beholde dagens bane for lokal- og godstrafikk, og å bygge en ny bane i en mer direkte linje til Sverige i samarbeid med svenske interesser og myndigheter. Gruppen mener KVVU Kongsvingerbanen også burde tatt for seg byggingen av en eventuell slik ny bane i retning Karlstad og Stockholm.

Gruppen mener det er et brudd på gitte lovnader at ikke en slik bane direkte mot Karlstad og Stockholm er med i utredningen. De ønsker at det snarest startes en KVVU for ny bane Oslo – Karlstad – (Stockholm) i samarbeid med svenske myndigheter, og at det gjennomføres kapasitetsøkende tiltak på dagens Kongsvingerbane i tråd med anbefalingene i KVVU Kongsvingerbanen.

Jernbanedirektoratets vurdering: KVVU-en har som mandat å ta for seg transportsystemet i korridoren Oslo-Kongsvinger-riksgransen, altså i dagens jernbanetrasé. Innspillet tas til orientering.

4.5 Dalen, Fetsund og Åkrene Arbeiderlag

Arbeiderlagene i området gamle Fet kommune mener at anbefalt konsept er bra for godstrafikken, men konseptene vil ikke være tilstrekkelig for å løse de grunnleggende utfordringene med infrastrukturen i området. Dagens bilbaserte pendlertrafikk fra østsiden av Glomma og inn mot hovedstaden utgjør en betydelig utfordring både med tanke på trafikk/infrastruktur og miljø. Trafikken som kommer via Rv22 og 170 over Glomma og videre gjennom Lillestrøm by vil med økende trafikk utgjøre en betydelig utfordring. Det må være en målsetting å få flere av disse pendlerne over fra bil til tog og buss.

Et av de viktigste tiltakene for å kunne oppnå dette vil være å få etablert en mulighet for pendlerne å kunne gå på toget på østsiden av Glomma, dvs. komme til toget uten å krysse Glomma.

Det er satt i gang arbeid med kommunedelplan for ny Glommakryssing. For at Fet som prioritert tettsted skal fortsette å vokse og være et hyggelig reelt bosted, må det satses alt på å «stoppe» biltrafikken på østsiden av Glomma. Det anmodes derfor at videre arbeid med prosjektet ses i sammenheng med vegprosjektet om ny Glommakryssing.

Det må legges opp til at flere velger å parkere bilen på østsiden (eks. Heia, Fjellsrud) for å ta tog eller buss for å minske biltrafikken over Glomma og videre inn mot Lillestrøm og Oslo. Viktige løsninger vil være innfartsparkeringer og hyppige avganger både med tog og buss.

Det bør være et overordnet mål at NTP ser på sammenhengen i prosjekter i samme geografiske område. Videre arbeid med KVVU-en må utkonkurrere andre prosjekter som allerede står i NTP.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

4.6 Norsk Lokomotivmannsforbund

NLF er bekymret for at dagens utfordringer på Kongsvingerbanen med sprengt kapasitet og manglende hull i rutetabellene til banearbeid ikke vil løses med kun økt ombordkapasitet på person- og godstogene. Billige løsninger er innstillingene i rapportene om utvikling av jernbanen. Gjennom K2.3 vil overbelastningen vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og en er ikke rustet for fremtiden.

NLF mener gods må prioriteres høyere. Det er kun K3.4 og K5.1 som tilfredsstillende målsettingen om kapasitet i form av antall ruteleier og tilhørende fordeling av ruteleier over uken og over døgnet som er fastlagt i Jernbanedirektoratets godsstrategi. Det vil dermed være uheldig for gods på bane å innstille på K2.3.

NLF gir videre gode poenger rundt temaene punktlighet, tilrettelegging for pendlere, vedlikehold og klima. Økt punktlighet er et viktig insentiv for at flere skal velge tog som transportmiddel og påvirker andre dagligdagse gjøremål. I K3.4 kan vedlikehold drives effektivt ved å stenge det ene sporet mens trafikken går på det andre. Videre, må det til rammevilkår som gjør at reisende og transportørene foretrekker en miljøvennlig, effektiv og konkurransedyktig jernbane.

NLF anbefaler følgende:

- K3.4 (optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen med høyere frekvens hele driftsdøgnet og dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger)
- K5.1 (ny bane Lillestrøm-Sørumsand. Forutsetter rask igangsettelse og flere og lengre kryssningsspor med samtidig innkjør)
- K2.3 (økt kapasitet for person- og godstog) på kort og mellomlang sikt

Jernbanedirektoratets vurdering: Den kort- og mellomlangsiktige anbefalingen K2.3 gir primært effekter på godssiden med forlengelse av fem kryssningsspor for kjøring av lengre godstog. Gods blir dermed prioritert på både kort og lang sikt. Men, det er riktig at kun den langsiktige anbefalingen K5.1 ivaretar direktoratets godsstrategi. Direktoratet er klar over utfordringene som fortsatt vil foreligge i K2.3, og anbefaler derfor K5.1 i tillegg. Dette er vurderinger basert på samfunnsøkonomiske analyser, måloppnåelse og rammebetingelsene. Innspillet tas til orientering.

4.7 Bingen Lenseminneforening

Bingen Lenseminneforening (BLF) er en kulturminnevernforening som arbeider aktivt med bevaring og formidling av fløterhistorien og fløtermiljøet ved Bingen lenser. Områdene på land og i vann ved Bingen lenser er regulert til kulturvernområde i «Områdeplan for Bingen lenser og områdene langs Glomma», vedtatt av Lillestrøm kommune i 2020.

BLF gjør også oppmerksom på at bunnen ved Bingen lenser er båndlagt for å verne det kulturhistoriske bunntømmeret som ligger i hele området fra Bingfoss til Fetsund lenser.

Fløtermiljøet ved Bingen og Fetsund lenser er i tillegg vurdert til å være kandidat til UNESCOs verdensarvliste, og anleggstekniske løsninger i området vil kunne ødelegge kandidaturet. En kryssing av Glomma med jernbanebru lagt til grunn i konseptene i KVVU-en kan berøre kulturvernområdet ved Bingen lenser.

I det videre arbeidet med oppgradering av Kongsvingerbanen bes det derfor om å legge vekt på en kryssningsløsning av Glomma som ikke kommer i konflikt med de betydelige kulturvernverdiene i dette området. BLF bes videre om å bli oppført som infomottaker for videre arbeid med prosjektet.

Jernbanedirektoratets vurdering: Innspillet tas til orientering.

5 Vedlegg

Alle høringsuttalelsene kan lastes [her](#).