

Samferdselsgruppa, Sentrumsgården Postboks 77, 1921 Sørumsand, epost: post@sorumforum.no

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum

0101 Oslo

e-post: post@jernbanedirektoratet.no

Sørumsand, 4. februar 2021

Høringsuttalelse «KVU Kongsvingerbanen»

Aurskog-Høland Utvikling, Fet næringsforening og Sørum Næringsforum samarbeider om saker som er viktige for næringslivet i området vi dekker.

Vi har med interesse gått gjennom KVU for Kongsvingerbanen og ønsker å komme med noen synspunkter til de anbefalinger som er gitt, sett fra næringslivets side.

Mål og måloppnåelse

Vi slutter oss til målformuleringen på s. 7: *Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten.*

Med dette som utgangspunkt er det vanskelig å forstå at K2.3 legges til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen på kort og mellomlang sikt.

Vi er enig i at K1 Buss som supplement til tog, ikke er aktuelt. Det er åpenbart det minst gunstige alternativ. Og vi fraråder dette sterkt.

Sett fra vår side er det klart at en kombinasjon av alternativ K5.1 og K2.3 er det som er best totalt sett. Dette alternativet vil både gi økt transportkapasitet for persontogtrafikken og for godstogene. Dette slås også fast på s 9 i rapporten hvor det sies at nyttevirkningene for trafikantene og for vareeierne i godstransporten er størst for disse konseptene. At investeringskostnadene er større, må etter vår mening ikke tillegges stor vekt. Nå skal det bygges viktig infrastruktur som skal sørge for miljøvennlig transport av mennesker og gods i flere generasjoner framover i tid.

Positive effekter utenfor vår region

Næringsforeningene mener vi også må ta med at de to alternativene har positive effekter ut over det som KVU-rapporten har vurdert. Dette er nødvendig nettopp fordi de valg som tas i denne saken, vil ha konsekvenser også for naboregioner, andre deler av landet og av nabolandet Sverige.

Det er flere grunner til at Kongsvingerbanen er overbelastet. Selvsagt er den sterke befolkningsveksten i vårt område en viktig faktor. Men det er også godstransporten fra både Vestlandet og Nord-Norge. Det er et politisk mål at mer gods skal fra vei til bane, og det synes også å være et politisk ønske om mer sentralisering av befolkningen. Det siste er ikke

uten videre positivt, fordi det åpenbart øker befolkningens sårbarhet. Den pågående pandemien viser at risikoen for smitte er størst i befolkningstette områder. Vi registrerer at rapporten også slår fast at *«Å utforme en fremtidig løsning for å sikre klimatilpassing og redusert risiko og sårbarhet vil ha betydning for både banens funksjonalitet og kostnadene knyttet til utbygging. Klimatilpassing, risiko og sårbarhet bør derfor tas med som en rammebetingelse i konseptvalgutredningen»*. Å velge en kombinasjon av K5.1 og K2.3 er derfor, etter vår mening, best også sett i et sårbarhetsperspektiv.

I tillegg vil disse alternativene sammen legge grunnlag for bedre forbindelse for både befolkning og næringsliv i Kongsvingerregionen og knytte den nærmere mot Oslo. En ny linje fra Leirsund til Sørumsand vil også legge til rette for en ny, attraktiv hurtigtogforbindelse Oslo - Stockholm. Den linjen bør komme så fort som mulig, og det er etter vår mening både mulig og ønskelig å kombinere begge byggeprosjektene.

Som et ledd i målet om å øke kapasiteten på persontrafikken er det viktig å styrke tilbudet på dagens bane mellom Lillestrøm – Sørumsand, selv om det blir ny bane via Leirsund. Dette fordi området er i sterk vekst og har 4 stasjoner hvorav Fetsund er kollektivknutepunkt.

Avslutning

Næringsforeningene er tilfreds med at KVU-rapporten viser at satsing på utbygging av jernbanen i vårt område er nødvendig fordi Kongsvingerbanen er overbelastet. Det er viktig for både persontransport og næringstransport. Økt kapasitet vil gi større muligheter for både persontransport og gods, og større muligheter for næringsutvikling. Størst effekt har etter vår mening en kombinasjon av K5.1 og K2.3. Den vil fullt ut være i tråd med målet *«Transportsystemet i korridoren Oslo – Kongsvinger – riksgrensen skal kostnadseffektivt dekke etterspørselen etter lokal, regional og grenseoverskridende person- og godstransport frem til 2050, og redusere utslipp av klimagasser gjennom økte markedsandeler for kollektivtransporten»*.

Vennlig hilsen

for

Aurskog-Høland Utvikling

Fet næringsforening

Sørums Næringsforum

