

**From:** Per Klepsland <klepslan@online.no>  
**Sent:** mandag 26. april 2021 16:37  
**To:** Srv Post  
**Subject:** Høring KVV Hovedbanen Nord, sak 202000212  
**Attachments:** Kommentarer til KVV Hovedbanen Nord 2021-04-26.pdf

mvh  
Per Klepsland  
Sandmoveien 14  
2020 Skedsmokorset

## Kommentarer til: KVV Hovedbanen Nord – Hovedrapport

Det er primært kommentert på muligheter i KVV-en for en forbedret infrastruktur. Følgelig er endringer i rutetilbudet viet mindre oppmerksomhet. Tross alt er det infrastrukturen som setter grenser for hva som er fysisk mulig – endringer av ruteplaner, tildeling av ruter og konsesjoner etc. kan gjøres i ettertid.

## Kommentarer til enkelttiltak

### Tiltak A: Plattform på Leirsund vest for Gardermobanen

**Anbefales sterkt.** Tiltaket anbefales, siden det har åpenbare fordeler for trafikkavviklingen med persontog på Hovedbanen mellom Leirsund og Lillestrøm (funksjonelt dobbeltspor) og raskere og mer rasjonell utkjør mot Romeriksporten. Det er stort potensial for tidsgevinst, spesielt i avvikssituasjoner.

1. Spor ved plattform på vestsiden bør vurderes forlenget (f.eks. med 1 km) før påkobling på Gardermobanen, slik at tog ved plattform som innhentes av tog på Gardermobanen, kan akselerere opp i fart. Dette er spesielt relevant når toget fra Gardermobanen ikke skal stoppe ved plattform på Lillestrøm.
2. Sørgående godstog, inkludert tog for drivstoff, vil blokkere for nordgående (person-)tog mellom Lillestrøm og Leirsund på eksisterende infrastruktur på Hovedbanen. Det er riktig nok et kryssningsspor sør for Leirsund, men hastigheten må senkes. Alternativet er å sende nordgående tog inn på Gardermobanen og inn mot plattform på østsiden like før Leirsund. Denne muligheten er tilstede allerede i dag, men jeg har ikke erfart at muligheten har vært utnyttet.

### Tiltak B: Dobbeltspor mellom Leirsund og Lindeberg vest for Gardermobanen, sanering av gammel trasé samt plattform på Lindeberg og ny Frogner stasjon

**Anbefales sterkt.** Frogner stasjon kan vanskelig oppgraderes og eksisterende trasé har en dårlig kurvatur. Det ligger vel til rette for nytt dobbeltspor vest for Gardermobanen. En annen stor fordel er at anleggsarbeidet kan utføres med lite forstyrrelser for togtrafikken.

1. Dersom det bygges enkeltspor, vil avstanden mellom Leirsund og ny Frogner stasjon bli den lengste enkeltsporede strekningen før Jessheim. Dette gir stor usikkerhet i avvikssituasjoner. Likeledes er det ikke så stor forskjell å bygge ett enkeltspor eller et dobbeltspor. Moderat forskjell i investeringskostnader og konsekvensen for rutetider i normal drift og spesielt i avvikssituasjoner er sterke incitament for å støtte tiltaket med dobbeltspor.
2. Plattform på Lindeberg er noe smal og bør stenges av på grunn av dårlig utforming (passasjerer for nordgående tog må krysse over togspor). Det er dessuten kort avstand mellom ny Frogner stasjon og plattformene på Lindeberg. Avstengning av plattformene gir en gevinst på rutetidene.
3. Fra spor ved plattform for nordgående tog ved Leirsund er det en unik mulighet til utkjør på Gardermobanen. Denne muligheten bør bevares (eventuelt utnyttes) ved utformingen av sporplanen.
4. Etter bro over Leira er det en unik mulighet for å komme fra sørgående spor på Gardermobanen til plattform ved Leirsund på vestsiden. Denne muligheten bør bevares (eventuelt utnyttes) ved utformingen av sporplanen.

## Tiltak C: Dobbeltspor mellom Lindeberg og Kløfta

**Anbefales.** Avstanden mellom Kløfta og dagens Lindeberg stasjon blir en god del kortere enn mellom Leirsund og ny Frogner stasjon. Nytteverdien av dobbeltspor i forhold til investeringskostnader er neppe så høy som for strekningen mellom Leirsund og Lindeberg. Tiltaket anbefales, men kan utsettes dersom investeringkapital er avgjørende.

## Tiltak D: Ny plattform på Kløfta for Gardermobanen og nordgående bane mot Jessheim

**Anbefales ikke.** Tiltaket synes å være et ekte «Reodor Felgen-prosjekt». Det er mulig å etablere plattform for nordgående tog på Gardermobanen ved Kløfta, men denne kan vanskelig integreres med plattformene på Hovedbanen (stor omvei for passasjerer). Dessuten kan ikke sørgående tog på Gardermobanen stoppe for passasjerutveksling på Kløfta.

Dette tiltaket er begrenset til innsatstog noen få timer på ettermiddagen for eksklusivt å betjene passasjerer til/fra Kløfta. Investeringskostnadene synes for store til å rettferdiggjøre tiltaket. (En mulig bruk er kjøring av godstog på Gardermobanen frem til Kløfta og videre mot Jessheim/Hauerseter, men også dette ivaretas eventuelt av det langt rimeligere tiltaket E.)

Dette er en god illustrasjon på hulheten i slagordet «mer jernbane for pengene!».

## Tiltak E: Tilsving fra Gardermobanen nordgående mot Jessheim ved Langeland

**Anbefales meget sterkt.** Tiltaket åpner for nye pendelruter mellom Oslo/Lillestrøm og Jessheim med en vesentlig redusert reisetid med kombinert bruk av Hovedbanen og Gardermobanen.

Antall passasjerer til Jessheim er større, tidsbesparelsen er større og investeringene er vesentlig mindre enn tiltak D for også å betjene Kløfta.

## Tiltak F: Ny Nordby stasjon og dobbeltspor mellom Jessheim og ny Nordby stasjon

**Anbefales.** Dette er et viktig tiltak for å få en fremtidsrettet og mer effektiv trafikkavvikling på stasjonen ved Oslo lufthavn. Mer om dette i tilleggskommentarer.

1. Nordby stasjon bør flyttes ut av boligområdet og planovergangen bør saneres (og helst erstattes med undergang for gående og syklende).
2. Alternativ til vendespor ved ny Nordby stasjon bør vurderes, se tilleggskommentarer og om tiltak H.
3. Antall togbevegelser nord for Jessheim er noe begrenset, og dersom det ikke er behov for vendespor på ny Nordby stasjon, kan investeringer til dobbeltspor utsettes, se tilleggskommentarer.

## Tiltak G: utvidede kryssningsspor ved Jessheim og Bøn

**Anbefales sterkt.** Korte kryssningsspor er kapasitetsbegrensende for lange godstog. Godstrafikken på Hovedbanen må prioriteres.

## Tiltak H: Tilkobling til stasjonen på Oslo lufthavn, drivstoffterminal, Gardermoen næringspark

### Tilkobling til stasjonen på Oslo lufthavn:

**Anbefales meget sterkt.** Dette er et meget viktig tiltak for å få en fremtidsrettet og mer effektiv trafikkavvikling på Oslo lufthavn. Mer om dette i tilleggskommentarer.

En tid var det mulig å ta toget til Oslo lufthavn fra Leirsund, Frogner, Lindeberg og Kløfta, men en mer anstrengt ruteplan har medført at tilbudet falt bort. Med dette tiltaket kan tilbudet reetableres for disse fire stasjonene med tillegg av Jessheim, Nordby og eventuelt Hauer seter. I tillegg er det mulig med en mer effektiv håndtering av togfremføringen på Oslo lufthavn.

1. Togbevegelser på stasjonen på Oslo lufthavn bør være gjennomgående uten vending. F.eks. kan tog fra Oslo/Drammen følge Hovedbanen fra Lillestrøm til Nordby/Hauer seter og returnere via Oslo lufthavn til Oslo/Drammen på Gardermobanen.
2. En annen pendel frekventerer stasjonene i motsatt rekkefølge.
3. Det bør være et åpent spørsmål å tildele togruter til flere togselskap på denne pendelen (f.eks. Flytoget og Vy).

### Ny drivstoffterminal:

**Uavklart.** Motivasjonen for å flytte drivstoffterminalen er forståelig. Hver gang et tog for drivstoff skal returnere for å hente en ny last, blokkeres nordgående spor på Gardermobanen mellom Oslo lufthavn og Langeland, der toget kan smette inn på Hovedbanen igjen. Det er en anelig strekning på 8-9 km som blokkeres 2-3 ganger i døgnet. Er det mulig å begrense investeringskostnadene til nytt anlegg for drivstoff ved å gjøre tilpasninger på eksisterende drivstoffterminal?

1. Dersom deler av dagens drivstoffterminal senkes 6 m, er det mulig å etablere utkjør mot plattform og returnere til Hovedbanen via Hauer seter. Dermed unngås blokkering på Gardermobanen fra Langeland til stasjonen på Oslo lufthavn.
2. Er det forsvarlig å losse drivstoff når toget har en høydeforskjell på 5-6 m mellom første og siste tankvogn? - eventuelt hva er forsvarlig?

### Gardermoen næringspark:

**Anbefales.** Tiltaket gir øket publikumstilbud, men ingen forbedring av kapasitet eller innkorting av reisetid på Hovedbanen.

## Tiltak I: Tilknytning mot Årnes fra ny Nordby stasjon

**På vent.** Hovedrapportene berømmes for å ha trekt frem et aspekt som ligger utenfor hovedmandatet til KVVU-en, men her er det mange andre forhold som burde vært belyst på tilsvarende måte, se tilleggskommentarer.

For reisende fra Kongsvinger, Skarnes og Årnes kan det ha fordeler mht. reisemål, men det er usikkert hvordan dette får følger for tjenestetilbudet på andre delstrekninger på Kongsvingerbanen. Temaet er litt berørt i tilleggskommentarer.

## Tiltak J: Dobbeltspor mellom Kløfta og Asper krysningsspor

**Anbefales.** Avstanden mellom Kløfta og Asper blir en del kortere enn mellom Leirsund og ny Frogner stasjon. Nytteverdien av dobbeltspor i forhold til investeringskostnader er neppe så høy som for strekningen mellom Leirsund og Lindeberg. Tiltaket anbefales, men kan utsettes dersom investeringkapital er avgjørende.

## Tiltak K: Vendespor og ny plattform på Eidsvoll

**Anbefales.** Tjenester med passasjertog nord for Dal bør gjenopptas.

## Felles kommentar til tiltakene A, B, C, F, (G1/G2), H og J

**Anbefales.** Etablering av dobbeltspor vil effektivt øke mulighetene for å hente inn forsinkelser i en avvikssituasjon. Normalt medfører slike tiltak innkortinger på rutetidene.

## Tilleggs kommentarer

### Hovedutfordringen med KVVU-er

Den største utfordringen er at en KVVU bestilles med et klart og litt for begrenset mandat. I forbindelse med en KVVU bør det foretas en innovativ kartlegging av andre reiseinteresser fra større befolkningssentra, fra korridorer med stor gjennomgangstrafikk osv. for å se hvilke betydning dette har for den aktuelle KVVU-en. Noen eksempler:

- KVVU Kongsvingerbanen: grenseoppgangen mot 2.55 Stockholm – Oslo var meget dårlig belyst, og dette synes fortsatt å være et ikke-tema. I denne konteksten er konsekvensene for godstrafikk og varetransport over grensen ikke svart ut, og knapt nok premisset for persontransport. Dette gjelder ikke minst trasévalg for 2.55-konseptet!
- Ringeriksbanen tar opp konkurransen om passasjerer fra Bergen med korridorene over Hokksund og Jevnaker/Roa. Med en ekstra korridor over Sundvollen kan vi vel glemme drømmene om høyhastighetsbane mot Vestlandet (Haugesund, Bergen). Var det meningen?
- Er det noen bergensere som vil ta toget til Oslo lufthavn i stedet for å reise fra Flesland?
- Er det noen som tror at totningene ikke har behov for å reise med fly fra Oslo lufthavn?

**Mangler ved hovedrapporten.** Det største paradokset med denne KVVU-en er at det ikke er beskrevet en eneste togrute med kjøremønster på strekningen: Jessheim – Nordby – Oslo lufthavn – Lillestrøm. Gevinsten med et spesielt innsatstog i morgentimene (K4.2 eller K4.3) blir nesten spist opp – det vil ikke skille mange minuttene (jf. tabell 6-1 i hovedrapporten). Investeres det i infrastruktur (tiltakene E og H), så bør også mulighetene hentes ut.

### Vekstpotensialet på Oslo lufthavn

**Fremtidsrettet.** Foruten Oslo S er togstasjonen på Oslo lufthavn den stasjonen som vil oppleve mye vekst i trafikkvolumet. Det er derfor viktig å legge til rette for fremtidig utvikling. Jeg har tidligere påpekt muligheten for sammenkobling mellom Hovedbanen og togstasjonen på Oslo lufthavn, og jeg ser at denne muligheten er tatt med i KVVU-en for Hovedbanen. På mange måter er/blir stasjonen på Oslo lufthavn et nav i jernbaneinfrastrukturen på Østlandet. Hva er vel mer nærliggende enn at Gjøvikbanen og Bergensbanen får nærmere tilknytning til Gardermoen med en ensporet forbindelse fra Grua med tilstrekkelig mange kryssningsspor. Strekningen er noe kortere enn 3 mil, og det vil være en god investering for fremtiden. Ikke minst er det kjærkomment med alternative spor, slik at det finnes en omvei når det oppstår skade på jernbaneinfrastrukturen.

Investeringskostnadene for sammenkobling av Gardermobanen og Hovedbanen nord for Oslo lufthavn er store, men det er vel det tiltaket i KVVU-en som vil gi størst samfunnsnytte. Spesielt Jessheim kan få vesentlige reduksjoner i reisetid – mer enn hva hovedrapporten forespeiler, og det kan etableres et solid grunnlag for videre utvikling av en robust jernbaneinfrastruktur. Når også Leirsund, Frogner/Lindeberg, Kløfta, Jessheim og Nordby får togforbindelse til Oslo lufthavn og Gardermoen næringspark, øker passasjergrunnlaget for togreiser vesentlig.

## Nye togpendler med potensial for diversitet i reiseinteresser

Noen nye pendler er allerede introdusert:

1a: Drammen – Lillestrøm – Leirsund – Kløfta – Jessheim – Oslo lufthavn – Lillestrøm – Drammen

1b: Drammen – Lillestrøm – Oslo lufthavn – Jessheim – Kløfta – Leirsund – Lillestrøm – Drammen

2: Gjøvik/Raufoss – Grua – Oslo lufthavn – Lillestrøm – Oslo

3: Gjøvik/Raufoss – Grua – Storo/Grefsen – Alna – Lillestrøm – Leirsund – Dal/Eidsvoll

4a: Asker – Lillestrøm – Årnes – Kongsvinger – Magnor – Bjørkelangen – Lillestrøm – Asker

4b: Asker – Lillestrøm – Bjørkelangen – Magnor – Kongsvinger – Årnes – Lillestrøm – Asker

5: Bergen – Hønefoss – Jevnaker – Grua – Oslo lufthavn – Lillestrøm – Oslo

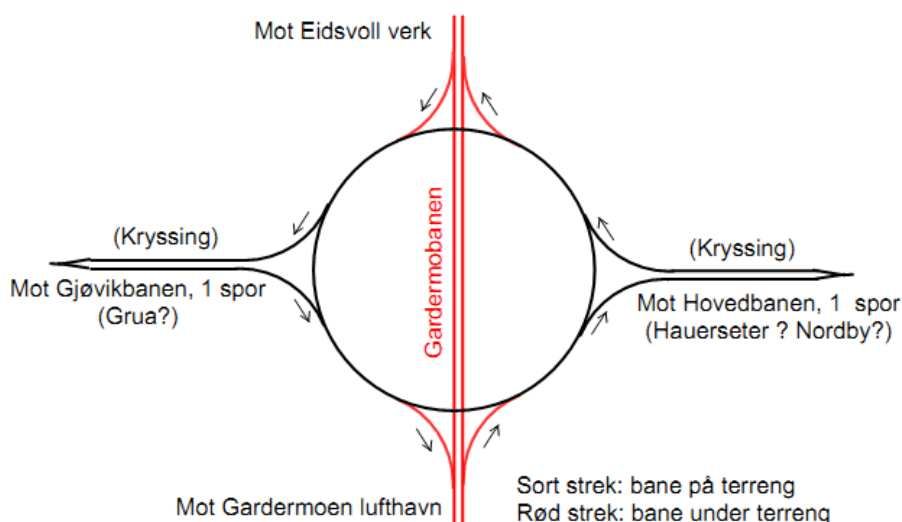
(6: Bergen – Hønefoss – Hokksund – Drammen – Oslo, dagens rute)

De forskjellige pendlene er beskrevet og forklart i Klepsland P., *Mer samfunnsnytte fra investeringer til jernbaneinfrastruktur*, <https://jernbane.no/nyheter/uploads/files/Medlemsblad/3-2020.pdf>

## Andre kommentarer

Ofte vil slike innovative analyser avsløre at det er fullt mulig å utelate noen store, «uunnværlige» investeringer. Ut fra de omtalte nye pendlene for Gjøvikbanen kommer prosjektet i Brynsbakken i et merkelig lys: Det er slett ikke noen konflikt! Totninger kommer seg både til Oslo S eller til Storo/Grefsen eller Strømmen uten å skifte tog! Investeringer til sammenkobling av Gjøvikbanen og Hovedbanen i Brynsbakken kan i ettertid fortone seg totalt bortkastet og historieløst (også dette er omtalt i refererte artikkel).

**Trafikkmaskin Gardermoen nord.** Ut fra analyser av mer perifere prosjekter vil en effektiv trafikkmaskin i jernbaneinfrastrukturen nord for Oslo lufthavn åpne for andre prosjekter. KVVU-en gir ikke så mange føringer. En mulig skisse illustrerer potensialet:



Fra en hvilken som helst himmelretning er det hele fire mulige retningsvalg. Med en full runde i trafikkmaskinen kan toget returnere til utgangspunktet – langt raskere enn å kjøre inn på et ordi-nært vendespor.

Ved å legge inn en slik trafikkmaskin som fremtidig mål, er det mulig å spare inn på investeringsmidler og å ha åpenhet for fremtidsmuligheter. Trafikkmaskinen over realiseres med to korte bruer og 14 sporveksler. Gardermobanen er allerede på plass under terrengnivå – det er bare å grave seg ned for å realisere tilsvingene.

Med togpendler som gir kun gjennomkjøring på stasjonen på Oslo lufthavn, er det intet behov for vendespor på ny Nordby stasjon. Det kan likevel være behov for å kunne hensette togsett ved Nordby, men det betyr begrenset behov for dobbeltspor nord for Jessheim sammenlignet med vendespor.

Det er også et aktuelt tema hvor lenge Flytoget skal ha eksklusiv tilgang til spor 2 og 3 på Oslo lufthavn. Ved å åpne for allmenn sportilgang også på disse sporene, er det mulig med en mer effektiv utnyttelse av kapasiteten på Oslo lufthavn med hensyn til togbevegelser.

Dagens regime med konsesjon for drift av togruter kan vise seg som en bremsekloss for innovasjon, nytenkning og endringer av transporttjenestene og begrense innovative muligheter for nye, sammensatte togruter.