

post@jernbanedirektoratet.no

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):  
20/08871-4

Saksbehandler:  
Else Marie Stuenæs

Dato: 22.01.2021

## Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998

Formannskapet i Aurskog-Høland kommune behandlet sak om høringssvar til KVV Kongsvingerbanen i møte 18. januar 2021. Følgende vedtak ble fattet:

*Aurskog-Høland kommune støtter hovedkonklusjonen i KVV Kongsvingerbanen, og deler Jernbanedirektoratets målsetting om at Kongsvingerbanen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre som bidrar til at kommunene i regionen blir en del av Oslo-områdets arbeids-, bo- og servicetilbud. Dette er spesielt viktig for utkanten av regionen der tog er det mest effektive og miljøvennlige transportalternativet for mennesker og gods.*

*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 KVVen basert på at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen. Ett av konseptene er en ny trasé fra Lillestrøm/Leirsund til øst for Glomma/syd for Sørumsand. Kommunen mener likevel det er positivt at KVVen anbefaler en utredning for strekningen, og ber om at vurderinger knyttet til mulig avlastning for eksisterende baneløsninger inngår som en del av utredningen.*

Vedlagt ligger kommunedirektørens saksframlegg i saken.

Med vennlig hilsen

Else Marie Stuenæs  
Rådgiver overordnet plan

Dokumentet er godkjent elektronisk uten underskrift.

Vedlegg:

Høringssvar - Høring KVV Kongsvingerbanen

Arkivsak-dok. 20/08871-2  
Saksbehandler Else Marie Stuenæs

Saksgang  
Formannskapet

Møtedato  
18.01.2021

## Høringssvar - Høring KVV Kongsvingerbanen

### **Kommunedirektørens innstilling:**

Aurskog-Høland kommune støtter hovedkonklusjonen i KVV Kongsvingerbanen, og deler Jernbanedirektoratets målsetting 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. Dette er spesielt viktig for utkanten av regionen der tog er det mest effektive og miljøvennlige transportalternativet for mennesker og gods.

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 KVVUen basert på at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen. Kommunen mener likevel det er positivt at KVVUen anbefaler en utredning for strekningen, og ber om at vurderinger knyttet til mulig avlastning for eksisterende baneløsninger inngår som en del av utredningen.

### **Vedlegg:**

- Høringsbrev Høring KVV Kongsvinger

### **Andre saksdokumenter (ikke vedlagt):**

- Hovedrapport og underlagsrapporter er lagt ut på <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitetgjennom-en-trinnvis-utvikling/>

### **Saksopplysninger:**

Jernbaneverket har på vegne av Samferdselsdepartementet sendt Konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen på høring. Høringsfrist er satt til 7. februar 2021.

KVVUen slår fast at Kongsvingerbanen spiller en viktig rolle i å dekke behovet både for persontransport for tettstedene mellom Kongsvinger og Oslo, og for å betjene grensekryssende gods- og persontransport. Banen er enkeltsporet med få lange kryssningsspor. Mangelen på forbikjøringsmuligheter og gode kryssningsmuligheter reduserer banens robusthet, gjør banen sårbar i avvikssituasjoner, bidrar til at forsinkelsene forplanter seg og hindrer rask tilbakestillingsevne. Den har ca. 3,2 millioner passasjerer per år. På strekningen Lillestrøm - Kongsvinger transporteres det årlig ca. 1,4 millioner tonn gods, hovedsakelig tømmer og stykkgoods. Banen betjener tømmerterminalen på Norsenga i Kongsvinger. På de mest trafikkerte dagene går det ca. 30 godstog (15 godstogpar i hver retning) pr dag.

Jernbanedirektoratets målsetting er 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. Banen skal møte behovene for lokale, regionale og grensekryssende reiser, og bidra til at næringslivets behov for effektiv transport mellom Østlandet, Midt-Norge, Nord Norge og Sverige tilfredsstilles. Tre hovedprioriteringer er lagt til grunn:

- Transport: Et transportsystem med tilstrekkelig kapasitet til å dekke regionens transportbehov.
- Miljø: Et klimavennlig transportsystem.
- Verdiskapning og næringsutvikling: En bedre integrert bolig- og arbeidsmarkedsregion som styrker næringslivets konkurransekraft.

Hovedoppgaven for KVUen har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm - Kongsvinger-riksgrensen. Det er sett på mulige løsninger som vil bedre situasjonen for banen på kort og lang sikt. Det er gjort en analyse av framtidig transportbehov i korridoren Lillestrøm – Kongsvinger - riksgrensen for å vurdere om og eventuelt når det er nødvendig med infrastrukturtiltak på banen og om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. Samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og måloppnåelse ligger til grunn for anbefalingen om videre utvikling av Kongsvingerbanen.

Bane NOR utarbeidet i 2018 en kapasitetsforbedringsplan for Kongsvingerbanen. Planen inneholder tiltak, primært krysningsspor, som vil være tilstrekkelig for å oppheve overbelastningen, men som gir ikke grunnlag for store tilbudsforbedringer i form av lengre tog eller økt trafikkvolumet.

Flere hovedkonsepter har blitt vurdert:

- K 0 Beholde dagens tilbud og standard
- K 1 Buss som supplement til tog
- K 2 Økt ombordkapasitet for person- og godstog
- K 3 Optimalisere trafikk og infrastruktur
- K 4 Regionalt nettverk
- K 5 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid
- K 6 Kortere reisetid og økt kapasitet for tog for Stockholm

Konseptene ble også inndelt i delkonsepter som ytterligere spisser konseptene. Konseptene K 0, K 1, K 2.3, K 3.4 og K 5.1 ble valgt ut for mer inngående analyser og samfunnsøkonomisk beregninger.

Referansealternativet K 0 er en videreføring av dagens situasjon. Det er tatt utgangspunkt i at en framtidig Oslo-tunnel eller mulighet for å vende tog på Oslo S kan benyttes. Dagens busstilbud inngår i konseptet.

I K 1 Buss som supplement til tog økes kapasiteten på kollektivtilbudet gjennom økt frekvens på eksisterende busstilbud og etablering av nye ruter. Reisetiden med buss blir 10-15 minutter lengre enn med tog. I tillegg kommer omstigning på Lillestrøm/Kløfta for reisende med tog til Oslo/Lillestrøm. Nye rutetilbud benytter holdeplasser langs fv. 172 og rv. 22, men kjører ikke innom jernbanestasjonene Svingen, Fetsund og Nerdrum. For godstogtransporten blir det ingen endring i tilbudet.

Transportkapasiteten økes ved bruk av nye tog med høyere ombordkapasitet i K 2.3. Økt ombordkapasitet for godstog oppnås ved bruk av lengre tog/flere vogner. Det tar mer av banens kapasitet og medfører behov for økt kryssingskapasitet i form av flere og/eller lengre krysningsspor. Behovet gjelder også dersom tilbudet økes gjennom økt frekvens for enten person- eller godstog. Konseptet gir ingen ruteforbedringer for grensekryssende fjerntrafikk.

K 3.4 gir ruten Oslo S - Kongsvinger et knutepunktbasert stoppmønster og 30 minutters intervall hele døgnet. Strekningen Oslo S – Årnes får 30 minutters intervall og beholder dagens stoppmønster. Konseptet gir noe redusert reisetid, ca. 15 – 20 minutter, grunnet bedre kryssingskapasitet og færre stopp. Tilbudet utvides slik at Oslo – Stockholm får åtte avganger. Kombinasjonen av ruter tilsier at det ikke blir behov for matebuss. Det legges til rette for 740 meter lange kombitog og 550 meter lange tømmer tog. Til sammen blir det 32 daglige godstogavganger på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen.

I konsept K 5.1 forbedres togtilbudet ved å etablere en ny baneforbindelse fra Hovedbanen eller Gardermobanen nord for Lillestrøm fra Leirsund til Sørumsand. Koblingen gir økt kapasitet, kortere reisetid mellom Sørumsand og Lillestrøm og fjerner den jernbanetekniske begrensningen som gjør at tog til/fra Kongsvingerbanen må veksle fra Gardermobanen til Hovedbanen sør for Lillestrøm stasjon. Dette konseptet er det eneste som fjerner denne begrensningen. I tillegg inneholder konseptet at dagens Kongsvingerbane opprettholdes der frigjort kapasitet brukes til økt lokaltogtilbud på

strekningen Lillestrøm – Fetsund – Sørumsand, samt at alle fjerntog, regiontog og godstog til/fra Kongsvinger/riksgrensen kjører på ny bane. Dette vil gi redusert reisetid til stoppestedene mellom Sørumsand og Kongsvinger og til Sverige. Godstransporten får 32 godstogavganger per dag på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger og 49 på strekningen Kongsvinger – riksgrensen. Det er behov for å forlenge og bygge nye kryssingspor.

KVUen berører i liten grad endrede reisevaner som konsekvens av Covid-19. Endringer som følge av Covid-19 er foreløpig usikre og uoversiktlige. Det er foreløpig vanskelig å spå noen langtidseffekter som er permanente. Det er derfor lagt til grunn at endringene i reisevaner er midlertidige.

I de samfunnsøkonomiske analysene vektlegges den antatt samlede befolkningsveksten på 8900 flere bosatte fram mot 2030 i kommunene langs transportkorridoren. Transportmodellberegningene viser en vekst i antall togpassasjerer på 28 % mot 2030 i konsept K 0 der det ikke forutsettes nullvekst i personbiltrafikken. Beregningene for 2050 viser en økning på 12 % i forhold til 2030. De andre konseptene viser høyere antall togpassasjerer. Antall passasjerer varierer på de ulike delstrekninger, der strekningene ytterst mot Kongsvinger har færrest passasjerer. Dersom nullvekst i personbiltrafikken forutsettes, styrkes passasjertallet ytterligere, særlig i områdene nærmest Lillestrøm/Oslo.

Når det gjelder grenseskridende trafikk, dominerer bilen med 69 % av transporten. Fly har 23 %, tog 5 % og buss har 3 %. Internt i Sverige står bil for 67 %, tog 27 %, buss 6 % og fly 0,2 % av transporten i korridoren. Med andre ord står tog mye sterkere internt i Sverige. Reduksjon i reisetiden med tog mellom Oslo og Stockholm vil trolig føre til vekst i togbruken på hele og deler av strekningen.

Hovedkonklusjonen i KVUen er at kapasiteten på Kongsvingerbanen må økes for å ivareta samfunnets behov for person- og godstransport på strekningen. I første omgang foreslås det at kapasiteten økes ved økt kapasitet om bord i togene som brukes på banen ved å sette inn lengre persontog eller andre typer tog med plass til flere, samt økning av toglengdene på godstogene (konsept K 2.3). På sikt anbefales konsept K 5.1 bygging av en ny bane som grener av Hoved-/Gardermobanen nord for Lillestrøm samt forlenging og bygging av flere kryssingspor videre østover. Dagens bane over Fetsund opprettholdes og brukes til å øke lokaltogtilbudet på strekningen Lillestrøm – Fetsund - Sørumsand. I begge konseptene videreføres dagens stoppmønster.

I forhold til strekningen Oslo – Stockholm står det i KVUen: *«Et konsept med en direkte forbindelse fra Oslo til Arvika eller Karlstad for å korte ned reisetiden mellom Oslo og Stockholm ble ikke tatt med videre til mer detaljerte analyser. Mandatet for KVU Kongsvingerbanen er å se på transportkorridoren Lillestrøm – Kongsvinger - riksgrensen. En mer direkte forbindelse for den grensekryssende trafikken ligger derfor utenfor prosjektets mandat.»* Videre anbefales det at strekningen Oslo - Stockholm utredes videre i et eget utredningsarbeid.

### **Vurderinger:**

Covid-19 har i 2020 endret nordmenns reisevaner. KVUen påpeker imidlertid at endringer som følge av Covid-19 foreløpig er usikre og uoversiktlige. Det er derfor vanskelig å gjøre beregninger på passasjertall ol. basert på framtidige endringer i reisevanene. Basert på dette, støtter kommunedirektøren vurderingene knyttet til beregningene i KVU, men ønsker å understreke at passasjertallene i alle fall de første årene framover trolig vil ligge under tilsvarende tall fra 2019.

Et viktig punkt for å kunne nå målene i klimaforliket og det grønne skiftet, som nasjonale myndigheter vektlegger sterkt, er at miljøvennlig transport (grønn mobilitet) gjøres attraktiv og lett tilgjengelig slik at det er enkelt å velge grønt både for gods- og persontransport. Veisystemet i området Lillestrøm – Skarnes - Kongsvinger omfatter E16, E6, rv. 22 og rv. 111. Økt trafikkmengde og behovet for bedre framkommelighet, har ført til KVU Veiforbindelser øst for Oslo og vedtak om firefelts vei i ny trasé for E16 på strekket E6 ved Kløfta - Kongsvinger. Tiltakene for veisystemet viser behovet for en oppgradering av jernbanetilbudet i samme område for at jernbanen skal oppleves som et reelt alternativ for transport av varer og personer. Det understrekes ytterligere av nullvekstmålet for persontrafikk i regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus som innebærer at veksten i personbiltrafikken må tas med kollektivtransport. Tog står i en særklasse basert på effektiv og miljøvennlig transport, særlig for utkantene i hovedstadsregionen der alternativet ofte er personbil og kjøpblemattikk. Toget åpner for andre muligheter i bo- og arbeidsmarkedet enn andre transportmidler. Samlet viser dette behovet for en oppgradering og utvidelse av tilbudet på Kongsvingerbanen, også

med tanke på muligheten for forgreininger av banen mot Gardermoen. Det vil gi nye muligheter for både person- og godstransporten.

Slik kommunedirektøren ser det, tilfredsstiller hovedkonklusjonen i KVUen Jernbanedirektoratets tre hovedprioriteringer - transport, miljø og verdiskapning/næringsutvikling. Løsningen i konsept K 2.3 med tog med bedre kapasitet og flere kryssingsspor vil på relativt kort sikt kunne gi et bedret tilbud både for til person- og godstrafikk. Det er viktig i en situasjon der befolkningsveksten i hovedstadsregionen er økende. Utkantene i hovedstadsregionen blir stadig mer attraktive boligområder, men utbygging forutsetter bedret kollektivtransport mot større arbeidsplassområder som Lillestrøm og Oslo. K 2.3 løser imidlertid ikke de potensielle konfliktene mellom transportfunksjonene som trekkes fram i KVUen. Disse kan oppstå basert på at transportfunksjonene bruker den samme infrastrukturen. I praksis betyr dette at tilrettelegging for raskest mulig godstransport kan gå på bekostning av persontransporttilbudet siden dette innebærer at persontog må vente på passerende godstog. Dersom kort reisetid og få stopp for lange, grensekryssende reiser prioriteres, er det i konflikt med behovet for hyppige stopp for kortere, regionale reiser. Flere av disse konfliktene vil kunne minskes ved tiltakene i K 5.1 der flere og lengre kryssingsspor står sentralt. I tillegg legges det opp til økt lokaltogtilbud på strekningen Lillestrøm – Fetsund - Sørumsand, noe som i større grad vil imøtekomme behovene for regionale reiser. Samtidig vil den foreslåtte nye banen med forgreining mot Hoved-/Gardermobanen kunne løse utfordringene knyttet til manglende mulighet for transport øst – vest nord for Lillestrøm. Et slikt tilbud vil gjøre at reisende og gods ikke behøver å kjøres om Lillestrøm/Oslo, noe som i tillegg til å redusere reisetiden, vil kunne øke kapasiteten i dette området. KVUen viser også til at et lengre strekk med dobbeltspor der den nye banen og Hoved-/Gardermobanen møtes vil sikre fletting mellom togene og at hastigheten kan opprettholdes.

Øvrige hovedkonsept som har blitt vurdert i KVUen framstår som mindre attraktive, bl.a. basert på økonomi (konsepter med høy grad av investeringstiltak) og grad av inngrep i verdifulle natur- og kulturmiljøer. Dette gjelder spesielt konsept K 3.4 Høy frekvens og raskere. Konseptet K 1 Buss vurderes som positivt pga. fleksibilitet, rask forbedring av kollektivtilbudet og lav investering. Imidlertid gir konseptet økt reisetid, spesielt i rushtrafikken. Kommunedirektøren deler disse vurderingene, og vektlegger at konsept K 1 trolig ikke vil oppleves som et reelt alternativ til privatbil basert på økningen i reisetid.

For strekningen Oslo – Stockholm er kommunedirektørens utgangspunkt at en utredning for jernbane burde vært gjort i sammenheng med denne KVU basert på at en slik bane vil kunne være et supplement og en avlastning for Kongsvingerbanen. Kommunen understreker betydning av en utredning for en mulig baneløsning på strekningen Oslo - Stockholm som grunnlag for en mer miljøvennlig person- og godstransport internasjonalt og regionalt. Banen åpner for forbindelser direkte mot Gardermoen på tvers av eksisterende jernbanestrekninger, noe som gir avlastning for banene i Lillestrøm - Oslo området og vil bidra til å avlaste Kongsvingerbanen. Det må likevel ansees som positivt at Jernbanedirektoratet anbefaler en egen utredning for strekningen.

#### **Økonomiske vurderinger:**

KVU Kongsvingerbanen har ingen direkte økonomiske konsekvenser for Aurskog-Høland kommune.

#### **Miljømessige konsekvenser:**

KVU Kongsvingerbanen har ikke direkte miljømessige konsekvenser for Aurskog-Høland kommune.

Togstrekket på Kongsvingerbanen går langs områder som er flom- og rasutsatt. Klimaendringer øker faren for slike hendelser, noe som gir behov for utbedringer og/eller stabilisering på deler av linjen for å forebygge og begrense skadeomfanget ved flom og andre naturhendelser. I tillegg er det støybelastninger i enkelte områder. Det vises ellers til vurderinger under punkt 7.9.1, 7.9.2 og 7.9.3 i KVUen.

#### **Alternativer og konsekvenser:**

Formannskapet kan vedta å ikke gi høringsuttalelse.

Formannskapet kan vedta å gi høringsuttalelse som anbefaler et annet konsept enn hovedkonklusjonen i KVUen eller som vektlegger andre aspekt ved utredningen.

Formannskapet kan supplere høringsuttalelsen med flere punkter.

**Konklusjon:**

KUV for Kongsvingerbanen bygger opp under målsetningen om at banen skal være en attraktiv og konkurransedyktig transportåre. I dette ligger en forståelse av at banen skal være et miljøvennlig og effektivt alternativ for person- og godstransport, og da særlig for utkantene av hovedstadsregionen. En oppgradering og utvidelse av tilbudet slik det skisseres i K 2.3 og K 5.1 vil bidra til dette.

Det er en svakhet ved utredningen at den mangler en utredning for jernbanestrekningen Oslo - Stockholm slik at sammenhengen mellom disse baneløsningene kan tydeliggjøres. Det er likevel positivt at KVUen anbefaler en utredning for denne strekningen.

Kommunedirektøren mener at vurderinger knyttet til en potensiell avlastning for eksisterende baneløsninger bør inngå som del av KUV utredningen.