

JERNBANEDIREKTORATET
Postboks 16
0101 OSLO

Dato: 03.02.2021
Saksref: 202012270-2
Deres ref.: 201800998-38
Side: 1 / 5

Vår saksbehandler: Marianne Hvalsmarken
Telefon: +47 55966110
Mobil:
E-post: Marianne.Hvalsmarken@banenor.no

Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998 - Uttalelse

Vi viser til deres brev av 04.12.20 med vedlegg vedr. ovennevnte.

Sammendrag:

- *Bane NOR er enige i rekkefølgen av de anbefalte konseptene. Imidlertid mener vi det blir nødvendig med en trinnvis utvikling av dobbeltsporparceller 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 medfører tilbudsøkning for alle tog mellom Lillestrøm og Sørumsand. og samtidig gir en mer effektiv trafikkavvikling gjennom Lillestrøm stasjon.*
- *Bane NOR savner at KVV-rapporten ikke i større grad har gjort flere/mer nyanserte vurderinger av tilbudskonseptet, bl.a. vurderinger av stasjonsstrukturen på banen.*

Bane NOR som jernbanemyndighet mener:

Konseptvalgutredningen (KVV) har sett på mulige løsninger som vil bedre situasjonen på Kongsvingerbanen på både kort og lang sikt. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og måloppnåelse er det i KVV-rapport bl.a. gitt anbefalinger for videre utvikling av Kongsvingerbanen i hovedrapporten:

- *K2.3 (økt ombordkapasitet for både person- og godstog) på kort og mellomlang sikt*
- *K5.1 (økt kapasitet med reduksjon av reisetid.) Ny bane Lillestrøm – Sørumsand på lang sikt*
- *Relasjonen Oslo – Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid*

Det anbefales at K2.3 på kort og mellomlang sikt legges til grunn for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

K2.3 vil fungere som et første skritt mot K5.1. K5.1 vil være avhengig av hvilken satsing som gjennomføres på Hovedbanen. Hvilke konsept som velges for Hovedbanen vil bli avklart i konseptvalgutredningen som er ferdig i januar 2021.»

Tiltaksomfanget for konseptene er som følger (fra hovedrapportens kap. 6.6):

| Konsept | Nye/forlengelse av eksisterende kryssingsspor | Nye banestrekninger | Andre tiltak |
|---------|--|----------------------------|--|
| K2.3 | Galterud, Seterstøa, Bodung, Rånåsfoss og Roven | | |
| K3.4 | Magnor, Skotterud, Åbogen og Granli | | Dobbeltspor Lillestrøm Ø - Kongsvinger med forbikjøringsspor på Sørumsand. Samtidig innkjør på Matrand og Kongsvinger. Ny blokkpost mellom Matrand og Åbogen |
| K5.1 | Magnor, Skotterud, Åbogen, Granli, Galterud, Sander, Disenå, Seterstøa, Årnes, Bodung, Rånåsfoss og Sørumsand. | Ny bane Leirsund-Sørumsand | Samtidig innkjør på Matrand og Kongsvinger. Nye blokkposter mellom Matrand - Åbogen, Kongsvinger – Galterud, Sander – Skarnes og Seterstøa - Årnes |

Drøfting av anbefalte konsepter med vekt på godsfremføring og vedlikehold av banen:

Bane NOR er enig i rekkefølgen av hovedanbefalingene i KVV-rapporten. Noe forenklet innebærer K2.3 at det muliggjør at det kan kjøres lengre tog, mens K5.1 er ment å også skulle ivareta at det kjøres både lengre og flere tog. Med noen få unntak, synes K2.3 å korrespondere godt med de tiltak som allerede ligger i Jernbanesektorens handlingsprogram, selv om K2.3 har færre godstog enn det som er forutsatt i godsstrategien. Imidlertid vil K5.1 ivareta godsstrategien for 2030, og slik sett synes å gi et robust transportsystem. Med bakgrunn i at K2.3 ikke ivaretar godsstrategien stiller vi spørsmål til den lange tidshorisont (år 2050) for tiltak under K5.1 i KVV rapporten. Vi mener det bør være grunnlag for å vurdere tiltak som ivaretar godsstrategien også på mellomlang sikt.

Når det i K5.1 legges opp til at det bare er ny bane mellom Leirsund og Sørumsand som er dobbeltsporet (mens resten er enkeltsporet), er det sannsynlighet for at det vil bli flere togkryssinger på den resterende delen av den enkeltsporede strekningen, noe som igjen vil føre til økt fremføringstid for godstogene som trafikkerer Kongsvingerbanen. Fremføringstid er et av flere viktige elementer for at gods på jernbane skal være attraktivt, og forhold relatert til fremføringstid vil også kunne ha betydning for samfunnsnyten. Vi finner grunnlag for å etterspørre om KVVUen i tilstrekkelig grad har medtatt flere togkryssinger/økt fremføringstid i den samfunnsøkonomiske vurderingen for de anbefalte konseptene. Vi savner også større omtale i KVVUen over tiltak i jernbanesektorens handlingsprogram, herunder hvordan ny tilsving Kongsvinger vurderes innunder de anbefalte konsepter.

Bane NOR vil samtidig vise til hovedrapporten kap. 2.2.5 om «økt robusthet og vedlikeholdsbehov», samt til kapasitetsrapporten. Slik vi tolker dokumentene, er det i beregningene lagt til grunn 24-timers driftsdøgn i samtlige konsepter, og dermed ingen «hvite tider» for daglig vedlikehold. De senere år har vedlikeholdet skjedd som følge av å måtte innstille trafikk på banen i perioder hvert halvår, til ulempe både for person- og godstransporten. Men som rapporten påpeker er det optimale å ha minst tre til fire timer sammenhengende arbeidstimer per døgn for å kunne gjennomføre vedlikeholdsoppgaver på en tilfredsstillende måte. Vi mener at de anbefalte konseptene ikke i tilstrekkelig grad ivaretar dette. KVVU rapporten kan med fordel utfylles og oppdateres ift vedlikeholdsbehovet, fortrinnsvis der 20-timers driftsdøgn legges til grunn for beregningene. Vi noterer oss imidlertid at dersom nytt dobbeltsporet strekning mellom Leirsund og Sørumsand realiseres, så vil dette kunne gi mulighet for omkjøring av tog i perioder slik at

vedlikehold på dagens indre strekning av Kongsvingerbanen (Lillestrøm – Sørumsand) kan løses på en tilfredsstillende måte. Imidlertid anser vi ikke dette for tilstrekkelig ivaretatt i de anbefalte konseptene for strekningen Sørumsand – Kongsvinger.

Vi leser av hovedrapport kap. 6.2 at mulig dobbeltsporparseller er blitt vurdert langs dagens bane men at dette ikke er videreført til anbefalte konsept. Med bakgrunn i at mange togkryssinger gir økt fremføringstid, samt forutsetninger lagt til grunn i kapasitetsanalysen, og for vedlikehold av banen, mener Bane NOR det blir nødvendig med en trinnvis utvikling av dobbeltsporparseller på strekningen Sørumsand - Kongsvinger. Dobbeltsporparseller gir økt robusthet, og bør primært anlegges der hvor man forutsetter systemkryssinger for persontog for overskuelig framtid, slik at forsinkelser ikke oppstår og forplanter seg videre til andre tog. Dette er viktige tiltak for å kunne akseptere en høy kapasitetsbelastning på en enkeltsporet bane. Vi mener det er rett å vurdere dette både på kort/mellomlang og lang sikt.

Bane NOR er enig i at konsept med ny bane fra Leirsund til Sørumsand inngår i anbefalingen fordi det gir tilbudsøkning for alle tog mellom Lillestrøm og Sørumsand og samtidig gir en mer effektiv trafikkavvikling gjennom Lillestrøm stasjon. Det må kvalitetssikres at forbedret trafikkavvikling på Lillestrøm stasjon er med i nyttevurderingene (jf. samfunnsøkonomi), fordi dette får ringvirkninger langt utover Kongsvingerbanen isolert sett. Vi mener at den nye banen bør betraktes som en utvidelse av «Indre Intercity», slik at banen er dobbeltsporet hele veien fra Leirsund til Sørumsand for å kunne avvikle både halvtimesfrekvens for persontog i kombinasjon med godstog og fjerntog. Banekoblingene på Leirsund må ha tilgang fra alle spor til/fra Lillestrøm (Gardermobanen og Hovedbanen) og til/fra Hovedbanen i nordlig retning («trekant»), og det må vurderes etablert et nytt spor fra Leirsund til Lillestrøm. Øvrige funksjonskrav til banekoblingene på Leirsund fastsettes i senere planfase.

Det vil bli behov for en mer fremtidsrettet sporplan på Kongsvinger stasjon da det i dag er restriksjoner på skiftebevegelser. Blant annet er det i dag ikke mulig å håndtere godstog som er lenger enn 600 m. Dette skyldes delvis at Norsenga tømmerterminal ligger innenfor stasjonsområdet.

Kommentarer til tilbudskonseptet - persontogtilbudet

Tabellen fra kap. 6.6, som nevnte ovenfor, inneholder ikke opplysninger om forlengelse av plattformene på Kongsvingerbanen for å kunne kjøre doble persontogsett/nytt togmateriell med økt ombordkapasitet, og kan med fordel suppleres med dette, selv om det ev. er knyttet usikkerhet til enkelte plattformforlengelser, jf. KVVU kap. 9.1.

Bane NOR registrerer at det i underlagsdokumenter er blitt vurdert flere konsepter, herunder ett med knutepunktstoppende tog, men av hensyn til flatedekning ikke har blitt videreført. Vi er enige i at dette konseptet ikke ble videreført. Vi mener likevel, se bl.a. figur 7 i hovedrapporten kap.2, at det er behov for å prioritere arbeidet med en mer fremtidsrettet stasjonsstruktur på Kongsvingerbanen som ett ledd i å øke fremkommeligheten og redusere kjøretiden for alle tog. Vi viser også til kap. 6.2 der det står «*effekten av å øke makshastigheten på strekninger der det er mulig har ikke blitt vurdert*». Bane NOR savner at anbefalte konsepter ikke innehar tiltak som kan gi et forbedret tilbudskonsept for de togreisende, eksempelvis i form av forbedret reisetid som følge av endret stasjonsstruktur, sanering av planoverganger og andre tiltak som kan bidra til å øke hastigheten. Tidligere erfaringer med tilbudsøkninger på Kongsvingerbanen (og for så vidt andre steder) viser at et forbedret tilbud stimulerer til økt etterspørsel. Utviklingen av togtilbudet og utvikling i reisevaner (særlig da arbeidsreiser) vil være vel så viktig for passasjergrunnlaget på Kongsvingerbanen som forutsetningene for alternativ transport (bil/buss osv) og befolkningsvekst.

Som ledd i ovennevnte fremkommer også lite om å nedlegge passasjerbetjening på relativt trafikksvake holdeplasser/stasjoner, og det som står er utydelig. Vi viser til hovedrapport kap. 6.5 der det angis at ved +25% trafikkøkning kan «*kapasiteten eventuelt forbedres ved å fjerne stoppene på Svingen og Nerdrum*». I kap. 9.1.4 under *styringsmessig fleksibilitet* står det som 3.

kulepunkt «Fjerne utvalgte holdeplasser med lavt passasjergrunnlag og høye moderniseringskostnader.» Bane NOR mener KVVU-arbeidet kunne med fordel tatt utgangspunkt i de stasjoner/holdplasser som står oppført i kap. 2.2 i delrapporten *Stasjonsstruktur prosjektet Kongsvingerbanen* (Jernbaneverket, 2012).

Bane NOR savner flere/mer nyanserte vurderinger om tilbudskonseptet. Således mener vi KVVU rapporten i større grad burde omhandlet dette temaet konkret i de anbefalte konseptene.

Bane NOR foreslår at det også vurderes alternativ til mulig nedleggelse av Nerdrum holdeplass, jfr kap. 6.5. Her kan effekter av andre løsninger vurderes, for eksempel at holdeplassen Tuen vurderes nedlagt istedenfor Nerdrum. Fra Lillestrøm stasjon og utkjør Kongsvingerbanen kan i tillegg maks hastighet vurderes økt fra dagens 40 km/t til opp imot 130 km/t ved å etablere repetisjonsbaliser. Nerdrum har større passasjergrunnlag og lang plattform sammenlignet med Tuen, mens Tuen har relativt lavt passasjergrunnlag og kort plattform.

For øvrig kan en gjennomføring av planene for oppgradering av Rånåsfoss stasjon kunne bidra til at Auli holdeplass kan nedlegges.

Til rapportens kap. 9.1 kan det tilføyes at det foreligger en vedtatt områderegeringsplan for Kongsvinger stasjonsområde fra 2018 (plan ID 201303), som bl.a. ivaretar en ev. fremtidig forlengelse/forskyvning av hoved-/sideplattform. Samme plan viser også et område der kommunen i samarbeid med andre skal detaljregulere fremtidig planfri gangkryssing av stasjonsområdet. For jernbanens del kan dette gi en mulighet for å fjerne eksisterende plattformadkomst. Publikum må i dag krysse spor 1 og 2 for å komme fra hovedplattform og mellomplattform.

Spesielt om fjerntogtilbudet Oslo S - Stockholm

Vi har forståelse for at hensikten med denne KVVUen er å stake ut kursen videre for Kongsvingerbanen. Vi vil likevel kommentere at en utvikling av togtilbudet Oslo-Stockholm vil være svært viktig for utviklingen av Kongsvingerbanen. Imidlertid synes sistnevnte å ligge svært langt frem i tid. Således mener vi det rår større usikkerhet til om de langsiktige mål for fjerntrafikken er tilstrekkelige, både med henblikk på mål om reisetid og antall avganger.

Øvrige innspill til KVVU-rapporten:

- Vi konstaterer at det i avsnitt 3 (side 6) skrives følgende:

*«Strekningen Lillestrøm-Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017 (Network Statement 2019). En bane erklæres overbelastet når togoperatører søker om flere ruteleier enn det infrastrukturforvalter Bane NOR kan innfri. **Fordi banen er overbelastet søker ikke togoperatørene om flere ruter.** Det reelle behovet for flere ruteleier for både person- og godstransport er derfor trolig større enn det som er registrert hos Bane NOR.»*

Teksten vi har merket i rødt medfører ikke riktighet idet togselskapene faktisk ber om økt kapasitet, samt endret kjøremønster i forbindelse med den årlige ruteplanen. Vi foreslår derfor at teksten i avsnittet justeres slik at den gjenspeiler realitetene.

- I punkt 3.2, Effektmål (hovedrapportens side 30) redegjøres for effektmålene, samt prioritering av disse. Avslutningsvis står følgende å lese i punkt 3.2:

«Jernbaneforskriften inneholder prioriteringskriterier i § 9-5 for fordeling av infrastrukturkapasitet når infrastrukturen er erklært overbelastet. I prioriteringen av effektmålene i KVVU Kongsvingerbanen er kriteriene i Jernbaneforskriftens § 9-5 lagt til grunn som følger:

1. Den regionale persontrafikken
2. Godstransport
3. Grensekryssende persontransport

Prioriteringen av effektmål vil bli lagt til grunn når konseptene skal rangeres i forhold til hverandre.»

Prioriteringskriteriene i forskriftens § 9-5 kommer som kjent til anvendelse når infrastrukturen er erklært overbelastet (slik tilfellet er for Kongsvingerbanen). Men hensikten med KVVU-arbeidet må jo nødvendigvis være å treffe valg av konsept som medfører at infrastrukturen oppnår å befinne seg i en tilstand der den IKKE er overbelastet, og da blir det nødvendigvis misvisende og feil å skulle legge forskriftens § 9-5 til grunn for KVVU-arbeidet som sådan.

Vi forstår imidlertid at man benytter disse kriteriene for konsept K2.3 alene ettersom dette konseptet ikke vil medføre endring i status for Kongsvingerbanen når det gjelder belastning (strekningen vil fortsatt være overbelastet).

- I sammendraget for den samfunnsøkonomiske analysen (KVVU rapport s. 8 nederst) står det følgende:
«Beregningene med transportmodellene viser at i referansesituasjonen vil antall passasjerer på Kongsvingerbanen vokse med 14% fra 2018 til 2030 og med ytterligere 12% fram til 2050. Antall passasjerer på banen i referanse vil totalt vokse med 28% fram til 2050.»
Forutsatt at det er disse prosenttallene kombinert (14% pluss 12%) er dette 26%. Det er uklart hvor 28% kommer fra.

Bane NOR har også en rolle som grunneier.

Bane NOR Eiendom har følgende merknader:

Vi er positive til forbedringer på Kongsvingerbanen som kan gi hyppigere avganger og bedre tog kapasitet, 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. For vår del ønsker vi at tiltak på og ved Kongsvinger stasjonsområde avklares og prioriteres for å maksimere gevinster av allerede vedtatte planer for utvikling.

Med vennlig hilsen

Sverre Kjenne
konserndirektør
Drift og teknologi

Vibeke Aarnes
direktør
Bane, Drift og teknologi

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur