

Politisk ledelse

Saksbehandler: Kamilla Thue
Direkte telefon: 62 83 36 38

Vår dato: 03.02.2021
Vår ref.: 20/2392
Deres dato:
Deres ref.:
Att:



Jernbanedirektoratet
Postboks 16

0101 OSLO

Høringsuttalelse KVV Kongsvingerbanen

Denne saken har blitt behandlet politisk i Eidskog kommune, og det er gjort følgende vedtak:

Eidskog kommune mener at hensynet til både person- og godstransport tilsier at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050.

Eidskog kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Eidskog kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVVens 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 bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt.

Eidskog kommune ønsker derfor:

- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid med en ønsket realisering i 2030.
- I mellomtiden gjennomfører K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog 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 fram mot 2050.
- Eidskog kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Eidskog kommune forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Med hilsen

Kamilla Thue
ordfører

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi til:
Kamilla Thue



Saksutredning

Høringsuttalelse KVU Kongsvingerbanen

Arkivsaksnr: 20/2392	K-kode: FA - Q62, TI - &13
Saksansvarlig: Torfinn Smines	

Utvalg	Møtedato	Saksnr.
Formannskapet	02.02.2021	007/21

Rådmannens innstilling til vedtak:

Eidskog kommune slutter seg til hovedtrekkene i Jernbanedirektoratets KVU Kongsvingerbanen, men ønsker at konsept 5.1 drives frem raskere enn anbefalingen.

Eidskog kommune ønsker:

- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid med en ønsket realisering i 2030.
- I mellomtiden gjennomfører K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog som løser de akutte behovene for flere seter og godsvogner, og deretter benyttes på ny bane.

Begrunnelsen er at kun 5.1 oppfyller de ønsker og behov som er på Kongsvingerbanen innenfor akseptabel kostnadsramme, og gir størst bedring for våre ønsker om gods- og persontransport.

02.02.2021 Formannskapet

Behandling:

Følgende hadde ordet i saken;

Kamilla Thue

Knut Gustav Woie

Forslag fra AP v/Kamilla Thue om tilleggspunkt;

Av hensyn til både person- og godstransport mener Eidskog kommune at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050. Eidskog kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Eidskog kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens

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 bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt. Eidskog kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Eidskog kommune forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Enstemmig vedtatt.

F-007/21 Vedtak:

Eidskog kommune mener at hensynet til både person- og godstransport tilsier at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart vil gi størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport, og som bør ligge til grunn for utvikling av Kongsvingerbanen fram mot 2050. Eidskog kommune ser samtidig at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover. Eidskog kommune mener derfor at Konsept 5.1 vil være en god og helt nødvendig løsning på kort og mellomlang sikt, og at arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene innenfor det tidsperspektivet. Både K5.1 og 3.4 vil gi økt kapasitet som svarer opp KVUens 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 bare K3.4 som gir rom for dette og bør være strategien på lang sikt. Eidskog kommune ønsker derfor:

- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid med en ønsket realisering i 2030.
- I mellomtiden gjennomfører K2.3 Økt ombordkapasitet for person- og godstog 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 fram mot 2050.

Eidskog kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om å utrede relasjonen Oslo-Stockholm i eget utredningsarbeid. Eidskog kommune forventer at Kongsvingerbanen blir en del av dette utredningsarbeidet, der konsept 5.1 bør inngå i en slik vurdering som et første steg på en rask utvikling av forbindelsen mellom Oslo - Stockholm.

Saksopplysninger:

Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet om å foreta en konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen. Bakgrunnen er at den er overbelastet i forhold til gods- og passasjertransport, det er lav punktlighet, det er vanskelig å finne tid for vedlikehold og det er i tillegg forventet en økning i etterspørselen framover som ikke kan dekkes i dag.

Jernbanedirektoratet har formulert dette som «Det er behov for et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport mellom Lillestrøm og riksgrensen». Dette legger lista for ønsket resultat ganske høyt.

Nå er en KVU utarbeidet og sendt på høring. Den slår fast at

Kongsvingerbanen er viktig for persontransport mellom Kongsvinger og Oslo og er viktig for grensekryssende transport av gods og passasjerer. Dette er blant annet passasjerer Oslo-Stockholm, tømmer Østlandet-Karlstad og gods Oslo-Narvik, via Sverige.

KVU-en forsøker å svare på hvordan den økende etterspørselen skal møtes. Dette er gjort gjennom vurderinger av flere alternative konsepter og å sammenholde dette med dagens tilbud som referanse.

Det er et omfattende grunnlag, og det anbefales å gå til <https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/> for å se dokumentene. Hovedrapporten side 1-10 gir en kort oversikt.

De konseptene som har gått gjennom en grovsiling er:

- **K0 Referanse:** Opprettholde dagens tilbud og standard.
- **K1 Buss som supplement:** Økt busstilbud, bl.a. Kongsvinger-Kløfta-Oslo.
- **K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog):** Det legges opp til lengre tog og mer plass til passasjerer.
- **K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur:** Høyere frekvens og trinnvis utbygging til dobbeltspor Lillestrøm-Kongsvinger. En tilpasning av ruter slik at noen blir kun på større stasjoner for å oppnå bedre utnyttelse.
- **K5.1 Økt kapasitet med innkorting av reisetid:** Ny bane Lillestrøm-Sørumsand.

En del andre konsepter er valgt bort, noe som forklarer nummereringen.

Jernbanedirektoratet har gitt en anbefaling til Samferdselsdepartementet om å videreutvikle Kongsvingerbanen gjennom å legge opp til:

- K2.3 på kort og mellomlang sikt
- K5.1 på lang sikt.

I tillegg anbefales det å se på mulighetene til å kombinere K2.3 med K1 for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken.

Høringen ble sendt ut den 4.12., med frist for uttalelse den 7.2. Saken legges derfor fram for formannskapet.

Eidskog kommune er berørt først og fremst for å være i en region der vi opplever at jernbanen ikke gir det tilbudet som ønskes, videre direkte gjennom delstrekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er foreslått mindre tiltak som berører vår kommune. Vi vil også uttale oss gjennom

Saksvurdering

Vurdering av de ulike konseptene

Konseptet K1 med økt busstilbud gir økt kollektivtilbud for persontrafikken, mest med tanke på å ta unna reisende,. En bieffekt er at destinasjoner som ikke ligger langs Kongsvingerbanen som Kløfta og Helfyr kan nås. Det er likevel ikke noe svar på jernbanens utfordringer og forventninger i forhold til gods. Det sies heller ingenting om hvem og hvordan tilbudet skal gjennomføres og opprettholdes. Det er i liten grad sagt noe om hvordan situasjonen rundt E16 påvirker tilbudet. Kostnader er vurdert til 20 mill. kroner.

K2.3 med økt kapasitet er tenkt gjennomført ved å kjøre lengre godstog og øke setekapasitet ved doble togsett, eller kjøp av materiell med flere seter. Det er også mulig å øke tilbudet i rushtid noe. Det kreves krysningsspor og stasjonstiltak, men det oppnås ikke bedre punktlighet, ikke reduksjon i reisetid eller bedre muligheter for vedlikehold. Det vil i liten grad være vesentlig bedring i gods, og da særlig for tømmer, på strekningen Kongsvinger til Sverige. Lengre tog kan ta unna mer, men samtidig er det lite mulighet til å sette opp flere togavganger og kutte tidsbruken. Det framgår heller ikke direkte hva som menes med kort og mellomlang sikt, men dette er etter henvendelse fra Jernbaneforum sagt å være kortsiktig til 2030 og langsiktig til 2050. Kostnader 1,4 mrd. kroner.

K2.3 blir vurdert som en mulig start på konseptet 5.1.

K3.4 med dobbeltspor er for vår del en interessant løsning. I Eidskog medføre dette forlengelse av tre krysningsspor. Dette arbeidet er allerede under utredning. For de øvrige kommunen vil dobbeltspor gi større inngrep. I tillegg til en gradvis utbygging av dobbeltspor vil også trafikken optimaliseres ved at noen tog kun stopper på de største stasjonene. Samlet gir dette raskere reisetid og større frekvens fra Kongsvinger. Konseptet oppfylder godsstrategien, og gir økt frekvens for både gods og grensekryssende persontog. For pendlere og fra Eidskog så vil økt frekvens og raskere tilbud være svært viktig, dette kan bidra til et større arbeidsmarked. Dobbeltspor er imidlertid en svært kostbar løsning og er vurdert å ikke være samfunnsøkonomisk tilfredsstillende. Kostnad 21,4 mrd. kroner.

K5.1 innebærer et grep ved å bygge en ny bane mellom Sørumsand og hovedbanen/Gardermobanen. Dermed kan en få noe kortere strekning og frigjøre kapasitet mellom Lillestrøm og Sørumsand som beholdes med et lokaltogtilbud. Gods-, region- og fjerntog til/fra Kongsvinger/riks grensen kjører ny banestrekning, noe som gir mulighet for økt frekvens og raskere reisetid. Det bygges ut krysningsspor. Dette oppfyller i stor grad utfordringer knyttet til gods, frekvens og reisetid. Kostnad 13 mrd. kroner.

Tiltak i Eidskog

De tiltak som er foreslått i Eidskog er delvis under utredning av Bane NOR allerede. Dette er lengre krysningsspor på Åbøgen og Matrand. Det arbeides fra før med krysningsspor nord for Magnor stasjon. Ved konsept

3.4 og 5.1 vil forlengelse av krysningsspor på Skotterud være aktuelt. Alle forlengelsene anses mulige å gjennomføre, og Eidskog og Kongsvinger er involvert i Bane NOR sin planlegging.

Det er også gjort en følsomhetsanalyse der man har lagt på 25 % økning i trafikken. Da vil det kreves dobbeltspor mellom Kongsvinger og Charlottenberg, men dette er i liten grad utredet i denne omgang og det er derfor ikke mulig å gi en uttalelse til dette.

Jernbanetekniske endringer som samtidig innkjøring på stasjoner og inndeling av strekninger belyses i KVVU-en. Slike forhold omtales ikke i kommunens uttalelse.

Samlet vurdering

Vi er noe mindre berørt enn de andre kommunene i forhold til fysiske tiltak som ev. nye baner og dobbeltspor. Likevel er dette en utredning som er svært viktig for vår region med hensyn til transport, arbeidsmarked, næringsutvikling og klimautslipp. Disse forholdene, og det å høyne verdien av Kongsvingerbanen, er derfor av stor betydning også for Eidskog. Det er derfor bra at KVVU-en får tydelig fram at Kongsvingerbanen har mange funksjoner og er av stor betydning både regionalt og i større sammenheng.

Alle konseptene er utredet i forhold til prissatte og ikke-prissatte virkninger og det er gjort grundige analyser opp i mot de effektmål (konkrete mål til ønskete forbedringer) og samfunns mål som er satt. Det har vært flere muligheter til samarbeid og presentasjoner mellom kommuner og Jernbanedirektorat.

Eidskog ser begrunnelsen for de anbefalinger som er gjort, men ønsker å påpeke at de foreslåtte anbefalingene i seg selv er vage på gjennomføring. Konseptet 2.3 kan gjennomføres på kort sikt og avlaster det prekære behovet for persontransport og gods, men gir ingen effekt på grunnleggende utfordringer som etterspørsel etter frekvens på gods, reisetid og vedlikehold. Enkelt sagt så møter ikke konseptet de utfordringer som er på Kongsvingerbanen. Det er også mye som skal på plass med langsiktige innkjøp og utbygging som kreves for å legge til rette for lengre tog.

Eidskog sitt ønske er at arbeidet med 5.1 Ny strekning settes i gang raskt. Det er den som gjør at etterspørselen og klimagevinst med overføring til bane kan komme samfunnet til gode. Det er konseptet 5.1 som best svarer ut Kongsvingerbanens behov, gir raskere reisetid og framtidig nytteverdi. Vår anbefaling er at dette alternativet settes i gang og det er viktig å gjennomføre dette raskt.

Lovfortolkning

Ikke aktuelt.

Konsekvenser

Er utredet i KVVU-en og tilhørende dokumenter.

Konsekvenser for andre enheter i kommunen

Ikke relevant.

Økonomi

Ikke relevant.

Kommuneplan og Økonomiplan

I tråd med overordnede mål om bedre infrastruktur, klimatiltak og bedre regionens konkurranseevne.

Folkehelse

Er utredet i KVVU-en og tilhørende dokumenter.

Alternative løsninger

Det anbefales å slutte seg til de vurderinger og anbefalinger som er gjort, men spille inn et ønske om raskere realisering. Kongsvingerbanen er overbelastet og det haster med å etablere langsiktige løsninger.

Drøfting med tillitsvalgte

Ikke relevant