



## Saksframlegg

### Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen - Høringsuttalelse

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Kai Einar Roterud	FA-N00	20/37570

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
011/21	Samfunnsutvalget	PS	28.01.2021
007/21	Formannskapet	PS	29.01.2021
006/21	Kommunestyret	PS	10.02.2021

#### **Vedtak som innstilling fra Samfunnsutvalget - 28.01.2021 - 011/21**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Vedtak som innstilling fra Formannskapet - 29.01.2021 - 007/21**

##### **Formannskapets enstemmige innstilling:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Rådmannens forslag til vedtak:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.



### **Kommunestyret i sak 006/21, 10.02.2021**

**Behandling:**

Ingen forslag.

**Votering:**

Formannskapetets innstilling ble enstemmig vedtatt.

**Formannskapetets enstemmige innstilling:**

Samfunnsutvalgets innstilling vedtas.

**Samfunnsutvalgets behandling:**

**Erik M. Unaas (H) fremmet følgende forslag:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

**Votering:**

Unaas' forslag ble enstemmig vedtatt.

**Samfunnsutvalgets enstemmige innstilling:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

**Kommunestyret - Vedtak:**

**Kommunestyrets enstemmige vedtak:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

### **Formannskapet i sak 007/21, 29.01.2021**

**Behandling:**

Ingen forslag.

**Votering:**

Samfunnsutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
- på kornet

#### **Samfunnsutvalgets behandling:**

##### **Erik M. Unaas (H) fremmet følgende forslag:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

##### **Votering:**

Unaas' forslag ble enstemmig vedtatt.

##### **Samfunnsutvalgets enstemmige innstilling:**

Unaas' forslag vedtas.

#### **Formannskapet - Vedtak:**

##### **Formannskapetets enstemmige innstilling:**

Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

#### **Samfunnsutvalget i sak 011/21, 28.01.2021**

##### **Behandling:**

Tilleggsforslag fra H og AP, foreslått av Erik Unaas, Høyre

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.

##### **Votering:**

Rådmannens forslag ble enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslaget fra H og AP ble enstemmig vedtatt.

#### **Samfunnsutvalget - Vedtak:**

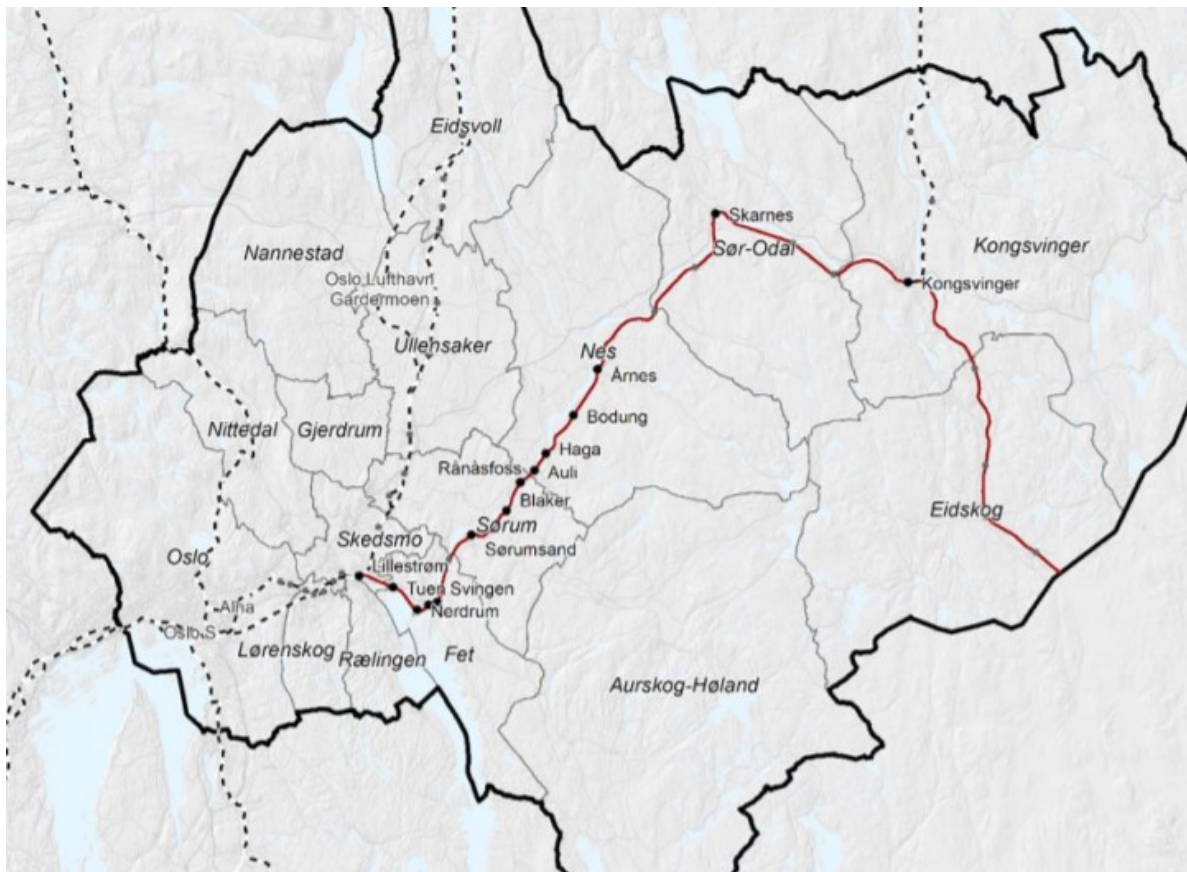
Indre Østfold kommunestyre støtter Jernbanedirektoratets anbefalinger for videreutvikling av Kongsvingerbanen.

Indre Østfold kommune mener det er behov for å etablere en ny, framtidig hovedtrasè for jernbane Oslo-Stockholm. Denne anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid.



### Bakgrunn og saksopplysninger:

Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen (strekningen Lillestrøm – Kongsvinger – riksgrensen) er ferdigstilt og Samferdselsdepartementet har bedt Jernbanedirektoratet om å sende KVU-en på høring.



Figur 1: Kongsvingerbanen (markert rødt) og tilgrensende jernbanestrekninger(----).

En KVU er en faglig utredning av alternative måter («konsepter») å løse et behov på. Det er krav om KVU for store statlige prosjekter. KVU-en skal gjennomføres før prosjektet er besluttet igangsatt. Oppdragsbrevet til Jernbanedirektoratet for Kongsvingerbanen ble gitt av Samferdselsdepartementet i brev av 17. juli 2018. I oppdragsbrevet understrekes det at det i vurderingene av tilbudsforbedringer langs Kongsvingerbanen vil være viktig at hele systemet vurderes i sammenheng, og at utredningen omfatter både lokal-, gods- og fjerntog.

Bakgrunnen for KVU-en er at banen på grunn av en betydelig passasjervekst de siste årene og strekningen Lillestrøm - Kongsvinger ble erklært overbelastet høsten 2017 ([Network Statement 2019](#)), og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene framover. Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger.



Gjennom KVV-arbeidet skal bl.a. fremtidig transportbehov for Kongsvingerbanen analyseres. Analysene skal gi et grunnlag for å vurdere om, og når, det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på Kongsvingerbanen, eller om det finnes andre alternativer som kan tilfredsstille samfunnets behov. Utredningen skal ta hensyn til strekningens rolle i lokaltogtrafikken, og til person- og godstransporten i korridoren mellom Oslo og Stockholm, Narvik og Hallsberg/Europa.

Det har vært etablert et dialogforum for arbeidet med administrative og politiske representanter i berørte kommuner og fylkeskommuner. I tillegg har dialogforumet representanter for interesseorganisasjoner og næringsliv.

[Samtlige KVV-dokumenter](#) kan leses på Jernbanedirektoratets nettsider. Indre Østfold kommune har fått innvilget utsatt frist for å sende inn uttalelsen innen 15. februar 2021.

### Konsepter

Det er utviklet konsepter for utvikling av Kongsvingerbanen med tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel, tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur, forbedring av eksisterende infrastruktur og tiltak som omfatter nyinvesteringer og større ombygninger. Konseptene er analysert ut fra situasjonen i 2050. Følgende konsepter er vurdert:

- K0 Referanse: Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen grunnet kontaktledningsarbeidet som har pågått siden 2018 (ferdig 2021).
- K1 Buss som supplement til tog: Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.
- K2.3 Økt ombordkapasitet (person- og godstog): Økt transportkapasitet for persontogtrafikken med bruk av tog med høyere ombordkapasitet. Mindre trengsel om bord. Plass til alle som reiser i rush.
- K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur: Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger.
- K5.1 Økt kapasitet med reduksjon av reisetid: Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av innkorting av strekningen Lillestrøm-Sørumsand (ny bane).

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. KVV-prosjektet konstaterte at problemstillingene med dette konseptet gikk langt ut over mandatet for KVV Kongsvingerbanen. Ikke minst er spørsmålet om mulig innføring av ny bane til Oslo S via



Romeriksporten eller Blixtunnelen (Follobanen) svært komplisert og av avgjørende betydning. Dette må være avklart før det er aktuelt å igangsette planprosesser etter Plan- og bygningsloven.

### **Anbefaling av konsept**

Mulighetsstudien for konseptvalgutredningen ble utarbeidet i 2019. Siden den gang har det skjedd store endringer knyttet til restriksjoner, reisevaner og transportbehov som følge av Covid-19. Endringene som følge av Covid-19 er foreløpig usikre og uoversiktlige. De kan føre til mer eller mindre permanente endringer i reisebehov, betalingsvilje og smittetiltak i transportsystemet. I denne utredningen er det tatt utgangspunkt i at endringene er midlertidige.

Jernbanedirektoratet anbefaler følgende for videreutvikling av Kongsvingerbanen:

- 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
- Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

I tillegg anbefales det å se på mulighetene å kombinere K2.3 med K1 (Buss som supplement til tog) på kort sikt for å øke transportkapasiteten på kollektivtrafikken i korridoren.

K2.3 gir primært effekter på godssiden, men gir også noe bedre kapasitet for persontrafikk ved mer setekapasitet. Kombinert med K1, hvor en tilrettelegger for nye og bedre bussruter kan frekvensen også forbedres. Det kan også vurderes å sette inn flere rushtidsavganger for å forsterke persontogtilbudet ytterligere.

K2.3 vil fungere som et første skritt mot K5.1. K5.1 vil være avhengig av hvilken satsing som gjennomføres på strekningen Lillestrøm – Eidsvoll ([KVU hovedbanen nord](#)). Denne strekningen avklares i KVU-en som er ferdig i januar 2021.

K5.1 reduserer ikke reisetiden mellom Oslo og Stockholm vesentlig, men gir økt kapasitet for den grensekryssende persontrafikken. For ytterligere å styrke konkurransen med flytrafikken anbefales det at det igangsettes en konseptvalgutredning eller lignende utredningsprosess i samarbeid med svenske myndigheter. Utredningen må avklare konkurranseflaten mot flytrafikken og mulige konsepter for jernbanen som kan gi en mer bærekraftig transportforbindelse mellom de to hovedstedene.

### **Aktuelle planer, vedtak og dokumenter:**

Kommunen har ingen kommunale planer som berøres direkte av KVU-en.

### **Alternative løsningsmuligheter/politisk handlingsrom:**

Indre Østfold kommune har her valgt å gi en høringsuttalelse til KVU-en.

### **Vurderinger i forhold til FN's bærekraftsmål:**



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
- på kornet

Konsekvensutredningen aktualiserer følgende av FNs bærekraftsmål:

HOVEDMÅL 8: Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle

HOVEDMÅL 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og bidra til innovasjon.

HOVEDMÅL 11: Gjøre byer og bosettinger inkluderende, trygge, motstandsdyktige og bærekraftige

HOVEDMÅL 12: Sikre bærekraftige forbruks- og produksjonsmønstre

HOVEDMÅL 13: Handle umiddelbart for å bekjempe klimaendringene og konsekvensene av dem

**Vurdering av gevinster og økonomiske konsekvenser:**

KVU-en har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

**Rådmannens vurderinger:**

Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals i det norske jernbanenettet i dag. Jernbanen må kunne håndtere både dagens og fremtidig transportetterspørsel, og være et forutsigbart og pålitelig reisemiddel.

Et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport vil bygge oppunder bærekraftige byer og lokalsamfunn (FNs bærekraftsmål nr. 11). Godt kollektivtilbud og korte reiseavstander tilrettelagt for gange og sykkel, bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport og redusere klimagassutslippet fra transport. Utbedringer eller stabilisering på deler av linjen vil bidra til å forebygge og begrense skadeomfanget som følge av klimaendringene (FNs bærekraftsmål nr. 13).

KVU-en bidrar til å nå Samferdselsdepartementet fastsatte samfunns mål, «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».

En trinnvis utvikling gir tilstrekkelig fleksibilitet i takt med faktisk etterspørsel, og tar høyde for usikkerhetsmomenter knyttet til prognoser for framtidig utvikling i varehandel, forbruk, teknologi etc. Rådmannen tilrår at det gis tilslutning til det anbefalte konseptet fra Jernbanedirektoratet.



INDRE ØSTFOLD  
KOMMUNE  
*- på kornet*