

Deres ref:

Vår ref:  
2020/49322-4Dato:  
04.02.2021

## Høring KVV Kongsvingerbanen, sak 201800998. Høringsuttalelse fra Innlandet fylkeskommune

Fylkesutvalget i Innlandet fylkeskommune har i møte den 02.02.2021, sak 8/21, vedtatt følgende høringsuttalelse til konseptvalgutredning (KVV) for Kongsvingerbanen:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVV for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkesutvalget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.
2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.
3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.
4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVV-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.
5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauer seter.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

Protokoll fra behandling i Fylkesutvalget den 02.02.2021 og Hovedutvalg for samferdsel den 27.01.2021, samt saksframlegg, er vedlagt.

Med vennlig hilsen

Øystein Sjølie  
Rådgiver

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.*

Vedlegg

1 Saksframlegg med vedtak

Kopi til:

Darssan Kupandran

Arkivreferanse: 2020/49322-2  
Arkivkode: N21/&32/&13  
Saksbehandler: Øystein Sjølie  
Adm.enhet: Samferdsel - Strategi og utvikling  
Dato: 06.01.2021

Utvalg	Møtedato	Saksnummer
Hovedutvalg for samferdsel	27.01.2021	3/21
Fylkesutvalget	02.02.2021	8/21

## Høring - Konseptvalgutredning (KVU) for Kongsvingerbanen

**Fylkesutvalgets behandling av sak 8/2021 i møte den 02.02.2021:**

**Vedtak:**

Fylkesutvalget i Innlandet vedtar følgende høringsuttalelse:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkesutvalget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.
2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.
3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.

4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauerseier.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

### **Behandling:**

#### Johannes Wahl Gran (MDG) fremmet slikt forslag:

Endre punkt 7 til: "Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane. For at jernbane skal bli reellt konkurransedyktig til person- og godstransport på vei, bør utbyggingen av jernbane prioriteres foran 4-felts motorvei på denne strekningen. Skal Norge bli et lavutslippsamfunn innen 2050 må klimavennlig infrastruktur prioriteres høyt."

**Votering:**

Innstillinga fra hovedutvalg for samferdsel: Enstemmig vedtatt.

Tilleggsforslag fremmet av Gran (MDG): Falt med 2 stemmer avgitt av MDG og SV.

---

**Hovedutvalg for samferdsels behandling av sak 3/2021 i møte den 27.01.2021:****Vedtak:**

Fylkesutvalget i Innlandet vedtar følgende høringsuttalelse:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkesutvalget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.

2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.

3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen.

4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa.

Fylkesutvalget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for

Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauerseier.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

#### **Behandling:**

Øystein Sjølie, Samferdsel - Strategi og utviklingsseksjonen orienterte innledningsvis.

Det ble fra administrasjonen opplyst om at det i siste setning i pkt. 1 og i nest siste setning i pkt. 5 i innstilling til vedtak står "Fylkestinget" og ikke "Fylkesutvalget" - dette korrigeres i vedtaket.

Mona Cicilie Stormoen (A) fremmet forslag om å stryke siste setning i pkt. 3 i innstilling til vedtak.

#### Votering:

Fylkeskommunedirektørens innstilling pkt. 1, 2, 4, 5, 6 og 7 ble enstemmig vedtatt.

I pkt. 3 ble det votert alternativt over fylkeskommunedirektørens innstilling og forslaget om stryke siste setning fremmet av Stormoen (A). Forslaget fremmet av Stormoen (A) ble enstemmig vedtatt.

#### **Fylkeskommunedirektørens innstilling til vedtak:**

Fylkesutvalget i Innlandet vedtar følgende høringsuttalelse:

1. Innlandet fylkeskommune mener det er positivt at det er gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale

transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, samtidig som kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er derfor viktig både nasjonalt og internasjonalt at det skjer en oppgradering av Kongsvingerbanen. Fylkestinget merker seg at konseptvalgutredningen slår fast at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen.

2. Innlandet fylkeskommune mener at konsept K2.3 ikke er tilstrekkelig for å løse behovene for utvikling av Kongsvingerbanen. Innlandet fylkeskommune mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt.

3. Innlandet fylkeskommune anbefaler at konsept K3.4, dobbeltspor på strekningen Lillestrøm – Kongsvinger velges. Dette alternativet vil kunne løse behovene for økt kapasitet for alle transportfunksjonene Kongsvingerbanen ivaretar. Konsept K3.4 vil sikre lokal og regional utvikling langs banestrekningen. Sekundært støtter Innlandet fylkeskommune anbefalingen av konsept K5.1, som også vil føre til en vesentlig kapasitetsforbedring.

4. Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig. Dette fører til at banen er spesielt overbelastet. Innlandet fylkeskommune presiserer at alle transportfunksjonene er viktige, og ingen av funksjonene må nedprioriteres. KVVU-en kunne i større grad lagt vekt på hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

5. Innlandet fylkeskommune vil understreke at Kongsvingerbanen er viktig for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Fylkestinget er av den oppfatning at prognosene for godstrafikken er for moderate for Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst. Dette fører til for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på Kongsvingerbanen.

6. Innlandet fylkeskommune mener det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten. Det burde også arbeides videre med å se på en kobling mellom Kongsvingerbanen og Hovedbanen for å knytte persontrafikken fra «Nord-østre» Romerike, Kongsvingerregionen, Grenseområdet og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauerseier.

7. Innlandet fylkeskommune savner en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane.

Tron Bamrud  
Fylkeskommunedirektør

Vedlegg

- 1 Følgelbrev- Høring - KVVU Kongsvingerbanen
- 2 20201113\_kvurapport\_kongsvingerbanen (1)

## Bakgrunn:

Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen er sendt på høring av Jernbanedirektoratet. Høringsfristen er satt til den 7. februar 2021. Hele utredningen består av flere underlagsrapporter, men det er selve hovedrapporten som skal høres og denne er vedlagt. Hovedrapporten og alle underlagsrapporter for øvrig kan lastes ned fra:

<https://www.jernbanedirektoratet.no/no/aktualiteter/2020/kongsvingerbanen-anbefaler-okt-kapasitet-gjennom-en-trinnvis-utvikling/>

Hovedoppgaven for KVVU-en har vært å vurdere tilbudsforbedringer langs transportkorridoren Lillestrøm-Kongsvinger-riksgrensen. KVVU-en har sett på mulige løsninger som vil bedre situasjonen på banen på både kort og lang sikt. Framtidig transportbehov i korridoren er analysert, for å vurdere om og når det er nødvendig med eventuelle infrastrukturtiltak på banen, eller om det finnes andre måter å tilfredsstille samfunnets behov på. På bakgrunn av samfunnsøkonomiske vurderinger av konsepter og vurdering av måloppnåelse, er det gitt en anbefaling for videre utvikling av Kongsvingerbanen.

## Problembeskrivelse og prosjektutløsende behov

Kongsvingerbanen har flere funksjoner samtidig. Den betjener lokal og regional persontransport mellom Kongsvinger og Oslo, samt grensekryssende fjerntog mellom Oslo-Stockholm. Banen er også en svært viktig strekning for grensekryssende godstransport, både mellom Norge og Sverige og ut mot Europa, samt strekningen Oslo - Narvik.

Det har vært en betydelig vekst i både passasjer- og godstrafikken de siste årene. Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er at banen på strekningen Lillestrøm - Kongsvinger er erklært overbelastet, og at grunnprognoser tilsier fortsatt vekst i årene framover. 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. Det er vanskelig med ytterligere forbedring av togtilbudet på Kongsvingerbanen med dagens infrastruktur, materiell og fordeling mellom person, gods- og utenlandstogene, selv om det er markedsmessig etterspørsel etter hyppigere frekvens og flere sitteplasser i morgen- og ettermiddagsrushet. Kapasiteten på Kongsvingerbanen er i dag så fullt utnyttet at det også er vanskelig å få utført nødvendig vedlikehold uten å innstille togavganger.

Begrensninger i dagens infrastruktur kan oppsummeres slik:

Transporttilbudet på Kongsvingerbanen	Begrensninger i dagens system
Persontransport-kapasitet	Ikke mulig å øke antall avganger i rush pga. begrenset sporkapasitet. Ikke mulig å betjene alle dagens stasjoner med doble togsett
Mobilitet (bevegelsesfrihet)	Ikke mulig å øke antall avganger utenom rush uten at det går på bekostning av godstransportkapasiteten
Punktlighet/økt robusthet	Begrenset sporkapasitet og høy utnyttelse av systemet gir liten fleksibilitet og høy sårbarhet for forsinkelser
Perioder med driftsopphold	Høy utnyttelse av systemet over døgnet gir begrensede muligheter for vedlikehold uten å stenge banen over lengre perioder (2-3 uker av gangen)



<b>Reisetid</b>	Begrenset sporkapasitet, mange stopp og dimensjonerende hastighet på banen begrenser muligheten for raskere fremføring
<b>Godstransportkapasitet</b>	Ikke mulig å øke antall avganger uten at det går på bekostning av persontransportkapasiteten. Dagens kryssingsspor begrenser lengden på togene

På grunnlag av behovsanalysen er det definert følgende prosjektutløsende behov for KVVU Kongsvingerbanen:

*Det er behov for et transporttilbud som dekker samfunnets etterspørsel etter person- og godstransport mellom Lillestrøm og riksgrensen.*

## Mål

Det er lagt til grunn at samfunns målet skal bygge opp under tre hovedprioriteringer:

- 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

Med dette som utgangspunkt fastsatte Samferdselsdepartementet 21. mars 2019 følgende samfunns mål for konseptvalgutredningen for Kongsvingerbanen:

*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.*

Samferdselsdepartementet legger vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas. I samfunns målet er det ikke lagt føringer for å rangere de tre transportfunksjonene i forhold til hverandre, men i prioriteringen av effektmålene er kriteriene i Jernbaneforskriftens paragraf 9-5 lagt til grunn som følger:

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

Følgende effektmål skal gi uttrykk for ambisjoner om de viktigste virkningene for brukerne:

1. Kollektivsystemet i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-Riksgrensen skal ha en kapasitet som muliggjør en økning i antall sitteplasser på 100 % frem mot 2050.
2. Kapasiteten for godstransport i transportkorridoren skal gi 100 % økning i antall ruteleier fram mot 2050. Ruteleiene for kombi-/fleksitog skal tilrettelegge for inntil 740 meter lange tog.
3. Kapasiteten i transportkorridoren Oslo-Kongsvinger-riksgrensen, eller i en annen korridor mot Stockholm, skal gi mulighet for 8 grensekryssende persontog i hver retning pr døgn..

## Konsepter

Mulighetsrommet for utvikling av Kongsvingerbanen vil være avgrenset av tekniske forhold knyttet til den fysiske infrastrukturen, funksjonelle forhold knyttet til drift og vedlikehold av jernbanen, kostnader knyttet til vedlikehold, oppgradering og ny infrastruktur og konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunnet. Konseptene er utviklet ut fra firetrinns metodikken. Det er utviklet konsepter med:

- Trinn 1: tiltak som påvirker transportetterspørselen og valg av transportmiddel
- Trinn 2: tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur
- Trinn 3: forbedring av eksisterende infrastruktur
- Trinn 4: tiltak som omfatter nyinvesteringer og større ombygninger.

Etter en sliingsprosess ble følgende konsepter videreført:

*K0: Referansealternativet* - Opprettholde dagens tilbud og standard. Referanseåret er satt til 2017, som representerer et «normalt» togtilbud på Kongsvingerbanen. Det har pågått kontaktledningsarbeid siden 2018 (ferdig 2021) som midlertidig har begrenset togtilbudet.

- En avgang i timen (to i rush) t/f Kongsvinger. Rutetid Kongsvinger-Oslo: 01:20. Toglengde: 110m. 5 avganger per dag t/r Oslo-Stockholm. 16/24 godstogavganger per dag (høyeste tall inkluderer tog fra Solørbanen, som kjører Grensebanen videre). Buss: Herbergåsen-Kløfta stasjon, 1 avg./time; Fetsund-Lillestrøm, 2-4 avg./time; Årnes-Jessheim-OSL, 1-2 avg./time

*K1: Buss som supplement til tog* - Økt kollektivtransportkapasitet ved bruk av buss som supplement til togtilbudet på Kongsvingerbanen.

- **Ingen tiltak på Kongsvingerbanen**
- **Kostnad: Ca. 20 mill.**

*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.

- Samme togrute- og busstilbud som K0
- Nye persontog med ca. 25 % høyere ombordkapasitet
- Lengre kombigodstog (740 m)
- **Forleng 5 krysningsspor (1000 m)**
- **Kostnad: 1,4 mrd.**

*K3.4 Optimalisere trafikk og infrastruktur* - Optimalisere trafikk og infrastruktur på Kongsvingerbanen, med høyere frekvens hele døgnet og dobbeltspor fra Lillestrøm til Kongsvinger.

- Ny togrute Årnes – Oslo. 2 avg. pr. time
- 2 avg. pr. time Kongsvinger – Oslo (knutepunktstopp)
- Kongsvinger–Oslo får ca.15-20 min kortere reisetid
- 8 avg. pr. dag t/r Oslo – Stockholm
- 32/49 godstogavganger pr. dag
- **Dobbeltspor Lillestrøm – Kongsvinger**
- **Forleng 3 krysningsspor (1000 m) på Grensebanen + nytt Granli**
- **Kostnad: 21,5 mrd.**

*K5.1: Økt kapasitet med reduksjon av reisetid* - Økt kapasitet og kortere reisetid som følge av innkorting av strekningen Lillestrøm-Sørumsand (ny bane).

- Ny rute Kongsvinger – Sørumsand – Lillestrøm – Oslo (1 avg. pr. time, 2 i rush)
- Ny lokalrute Sørumsand – Lillestrøm – Oslo (2 avg. pr. time)
- Kongsvinger – Oslo får ca. 10-15 min kortere reisetid
- 8 avg. pr. dag t/r Oslo – Stockholm

- 32/49 godstogavganger pr. dag
- **Ny bane Lillestrøm – Leirsund – Sørumsand**
- **Forleng 11 krysningsspor + nytt Granli**
- **Kostnad: 13 mrd.**

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, fordi det ble vurdert til å falle utenfor KVVU-ens mandat.

Konseptene er vurdert i forhold til målene og rammebetingelsene for KVVU-en, i tillegg til samfunnsøkonomisk analyse. En tabell for samlet vurdering av disse finnes på side 81 og 82 i hovedrapporten.

### **Anbefaling fra Jernbanedirektoratet**

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
- Relasjonen Oslo-Stockholm anbefales utredet videre i eget utredningsarbeid

Nærmere begrunnelse for anbefalingen finnes på side 82 i hovedrapporten.

### **Fylkeskommunedirektørens vurdering:**

Kongsvingerbanen har i dag betydelige kapasitetsutfordringer og er erklært overbelastet. Begrenset kapasitet på Kongsvingerbanen skaper store utfordringer for etterspurt utvidelse av persontogtrafikken, samt avvikling av godstransport både for skognæringen og eksportrettet industri. For godstransport på bane er dette den viktigste grensekryssende forbindelsen i Norge, og det forventes stor vekst i kombitrafikken som skal nordover, og til Sverige og resten av Europa.

Det som må vurderes i denne høringen er om anbefalingen for utvikling av Kongsvingerbanen løser behovene. Samtidig må det vurderes om det kan stilles spørsmål ved momenter som er lagt til grunn for anbefalingen.

Fylkeskommunedirektøren mener at det er positivt i seg selv at det har blitt gjennomført en KVVU for Kongsvingerbanen. Det befester Kongsvingerbanen som en viktig del av det nasjonale transportsystemet. Det slås fast at banen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, og at kapasitetsbegrensninger gjør Kongsvingerbanen til en flaskehals. Det er nasjonalt og internasjonalt viktig at det skjer en oppgradering her. Det fastslås at Kongsvingerbanen er viktig for den lokale og regionale utviklingen. Dagens kapasitet begrenser muligheten for å følge opp regional plan for Oslo og Akershus, samt nasjonale, regionale og lokale mål om utvikling av kompakte byer og tettsteder langs banen.

### **Vurderinger rundt Jernbanedirektoratets anbefaling**

Jernbanedirektoratets anbefaling er konsept K2.3 på kort og mellomlang sikt. Dette betyr omtrent samme frekvens på persontog som i dag, men hvor det benyttes togsett med større setekapasitet (antatt kapasitetsøkning på ca. 25 %). Det innebærer også forlengelse av 5 krysningsspor, som vil forbedre kapasiteten noe for godstransporten. Konseptet kan kombineres med K1; mer buss som supplement til tog. Videre anbefales K5.1 på lang sikt.

Det innebærer ny enkeltsporet linje mellom Leirsund og Sørumsand, som betyr at strekningen Lillestrøm – Leirsund – Sørumsand blir en ny trase i tillegg til dagens strekning Lillestrøm – Fetsund – Sørumsand. I tillegg forlenges 11 krysningsspor. Til slutt anbefales det at persontrafikk Oslo – Stockholm utredes videre i eget utredningsarbeid.

Jernbanedirektoratet har blitt spurt om hva de mener med henholdsvis kort og lang sikt i denne sammenhengen, og har svart at kort- og mellomlang sikt betyr mot 2030, og lang sikt betyr mot 2050. Tidsperspektivet bør komme tydeligere fram i anbefalingen. Dette må forstås som at det i beste fall vil være K2.3 som foreslås inn i kommende nasjonale transportplan (NTP 2022-2033). K2.3 gjør at Kongsvingerbanen fortsatt vil være en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods, og konseptet gir ingen vesentlig tilbudsending utover økt ombordkapasitet og forlengelse av noen krysningsspor for å fase inn lengre godstog. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger. Problemet med at banen i perioder må stenges for å få utført vedlikeholdsarbeid fortsetter. Konseptet inneholder heller ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – Riksgrensen. Her fraktes mye tømmer. Tømmer er ferskvare, og det er viktigere med flere togpendler enn lengre tog. Konseptet ivaretar ikke Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Det vil heller ikke være rom for økt antall avganger for grensekryssende persontrafikk eller godsavganger i forbindelse med den internasjonale godskorridoren.

Fylkeskommunedirektøren mener at konsept K2.3 ikke ivaretar samfunns målet og ikke løser behovene for utvikling av Kongsvingerbanen, heller ikke i kombinasjon med konsept K1 hvor buss supplerer toget. Jernbanedirektoratet anbefaler riktignok at kapasiteten skal økes gjennom en trinnvis utvikling, hvor K2.3 kun utgjør første trinn på kort og mellomlang sikt, og at videreutvikling på lang sikt foreslås utført gjennom konsept K5.1. Men «lang sikt» tidfestes til nærmere år 2050. Det vil være svært utfordrende å fortsatt leve med disse kapasitetsutfordringene så lenge. Utfordringer i forbindelse med overføring av gods fra veg til bane, det grønne skiftet, samt regional og lokal utvikling knyttet til persontransport, må løses på kort og mellomlang sikt. Egentlig utgjør ikke K2.3 mye mer enn det som allerede ligger i handlingsprogram for jernbanen for inneværende NTP-periode, og tiltakene i dette konseptet bør snarere forutsettes gjennomført på kort sikt uavhengig av KVVU-en.

Fylkeskommunedirektøren mener det er viktig å sørge for at et reelt kapasitetsøkende konsept blir gjennomført innenfor kort eller mellomlang sikt. Vi vil advare mot faren for å vente for lenge med å gjennomføre en reell kapasitetsøkning, og ikke slå seg til ro med at det har blitt gjort en tilstrekkelig investering gjennom innkjøp av nytt togmateriell og noen få forlengede krysningsspor.

Konseptene K3.4 og K5.1 synes å være reelt kapasitetsøkende konsepter. Jernbanedirektoratet anbefaler konsept K5.1 på lang sikt. Konsept K3.4 med dobbeltspor på hele strekningen Lillestrøm - Kongsvinger scorer best på måloppnåelse, men har høyest kostnad, både på prissatte og ikke-prissatte virkninger. Kostnadene for K3.4 er så høye at det kan stilles spørsmål ved om det er realistisk å gjennomføre konseptet, men vi mener at KVVU-en bør være mer offensiv og vekte måloppnåelse høyt, og derfor bør konsept K3.4 anbefales. K5.1 vil også ha en relativt god måloppnåelse, og har en lavere kostnad enn K3.4. Derfor vil vi anbefale at konsept K5.1 støttes sekundært. I konsept K5.1 er det i kostnadsestimatet tatt høyde for utvidelse av til dobbeltspor på Hovedbanens strekning mellom Lillestrøm og Leirsund, noe som vil være nødvendig for å øke kapasiteten på en allerede tungt belastet strekning.

## **Vurderinger rundt momenter som ligger til grunn for utredningen**

Kongsvingerbanen har flere transportfunksjoner samtidig, og dette bidrar til at banen er spesielt overbelastet. Den betjener lokal og regional persontransport mellom Kongsvinger og Oslo, og grensekryssende fjern tog mellom Oslo-Stockholm. Og ikke minst er Kongsvinger en svært viktig strekning for grensekryssende godstransport, både mellom Norge og Sverige, og videre ned i Europa, samt strekningen Oslo - Narvik.

Samferdselsdepartementet legger vekt på at hele transportkorridoren skal sees i sammenheng, og at alle transportfunksjoner skal ivaretas. Jernbanedirektoratet gjør en prioritering i effektmålene. Vi ønsker å presisere at alle transportfunksjonene er viktige.

Jernbanedirektoratet har tolket mandatet til å omfatte dagens Kongsvingerbane, og har konkludert med at eventuelt ny jernbane mellom Oslo og Stockholm faller utenfor oppdragets rammer. Derfor har de anbefalt at relasjonen Oslo-Stockholm bør utredes videre i eget utredningsarbeid. KVVU-en kunne med fordel i større grad tatt for seg hvordan det kan legges til rette for tilbudsforbedring på Kongsvingerbanen for grensekryssende persontrafikk, både Oslo – Stockholm og mer regionalt/lokalt i grenseområdene.

Det kan alltid stilles spørsmål ved hva som legges til grunn i beregninger av nytte. Vi mener det vektlegges i alt for liten grad hvor viktig Kongsvingerbanen er for den skandinaviske godstransporten, og som ledd i godstransporten mot Europa. Det kan stilles spørsmål ved om det er lagt til grunn for moderate prognoser for godstransporten langs Kongsvingerbanen i forhold til faktisk vekst, og dermed for beskjedne ambisjoner for vekst i godstrafikken på banen. Modellene som er brukt for nytteberegningene er rigget opp slik at man kun får beregnet nytten av tiltakene på den norske siden, men nytten kan ha et langt større nedslagsfelt. Videre bør virkninger for global luftforurensing inkluderes ut fra hva det koster det norske samfunnet i form av tiltakskostnader ved tilpasning til internasjonale forpliktelser. For eksempel kommer ikke CO<sub>2</sub>-gevinsten med flere tog til Narvik kommer til syne.

Det er tatt for lite hensyn til hvordan prosjekter på andre banestrekninger kan påvirke kapasiteten på Kongsvingerbanen. For eksempel vil elektrifisering av Røros- og Solørbanen på strekningen Hamar – Elverum – Kongsvinger, og nye tilsvinger i de nevnte byene, bidra til helt andre muligheter for godstransporten, både når det gjelder alternative baneleier og reisetid. Dette eksempelet kan avlaste strekningen Lillestrøm – Kongsvinger, samtidig som det kan bidra til økt antall tog på Grensebanen.

Det har tidligere i KVVU-arbeidet blitt foreslått en sammenkobling mellom Hovedbanen og Kongsvingerbanen. Poenget med sammenkoblingen ville være å knytte persontrafikken fra «Nord-Østre» Romerike, Kongsvingerregionen og Värmland nærmere til Gardermoen, samt å knytte godstrafikken nærmere en eventuell ny godsterminal på Hauer seter. Fylkeskommunedirektøren mener det burde arbeides videre med å se på en slik kobling.

Fylkeskommunedirektøren skulle også gjerne ha sett en grundigere utredning av hvilke konsekvenser utbygging av ny 4-felts E16 mellom E6 og Kongsvinger kan få for trafikkoverføringen til jernbane. Denne utbyggingen planlegges nesten parallelt med store deler av jernbanestrekningen.

## **Konklusjon:**

Fylkeskommunedirektøren foreslår at høringsuttalelsen blir som i innstilling til vedtak.