



Til

Jernbanedirektoratet

25.01.2020

KVU Kongsvingerbanen – høringsuttalelse fra Jernbaneforum Kongsvingerbanen

Det vises til Jernbanedirektoratets brev datert 4. desember 2020 der det inviteres til å komme med uttalelse til KVU Kongsvingerbanen.

Her følger uttalelse fra Jernbaneforum Kongsvingerbanen som ble behandlet i forumets arbeidsutvalg 25. januar 2021.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen ble formelt konstituert i februar 2011. Kommunene Lillestrøm, Nes, Sør-Odal, Kongsvinger, Eidskog samt Viken og Innlandet fylkeskommune og NHO Innlandet er representert i forumet. Leder i forumet er ordfører i Eidskog kommune, Kamilla Thue, mens nestleder er ordfører i Lillestrøm kommune, Jørgen Vik.

Forumets formål er å bidra til en rask utvikling av Kongsvingerbanen for å sikre et attraktivt og konkurransedyktig togtilbud langs strekningen. Utvikling av Kongsvingerbanen er viktig ut i fra flere perspektiver. Banen har betydning for pendlertrafikk til/fra Osloområdet, pendlertrafikk over grensen, utvikling av "hovedstadsbanen" mellom Oslo og Stockholm samt for godstransport for transportaksene øst-vest og nord-syd.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen er tilfreds med at KVU-en for Kongsvingerbanen nå er ferdigstilt og sendt på høring. Dette er en utredning forumet har ventet på. Banens begrensede kapasitet skaper store utfordringer for utvidelse av persontogtrafikken samt avvikling av godstransport og mulighet for overføring av gods fra veg til bane i en svært viktig godskorridor for skognæringen og eksportrettet industri. De tiltak som ligger inne i inneværende handlingsprogram 2018-2029 gir få muligheter for økt tilbud på strekningen, og det er viktig at man nå løfter blikket og får på plass en offensiv strategi som løser framtidens transportbehov på en god og offensiv måte. Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser det som svært viktig at man i NTP 2022-2033 får på plass en tydelig ambisjon og strategi også for Kongsvingerbanen, og resultatet av denne høringen blir viktig i den sammenheng.

Bakgrunn, mål og rammebetingelser

Jernbaneforum Kongsvingerbanen er tilfreds med at KVVU-en slår fast at Kongsvingerbanen er en viktig del av det nasjonale systemet og at den bekrefter at kapasitetsbegrensninger gjør banen til en flaskehals i det norske jernbanenettet. Det er også bra at utredningen understreker at Kongsvingerbanen er en avgjørende lenke i det norske og svenske godstransportsystemet, spesielt for vareforsyning og forsyningsikkerhet til/fra Nord-Norge og for tømmerneringen. Den bekrefter også at etterspørselen er større enn kapasiteten.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser det også som en styrke av KVVUen peker på behovet for lengre tog og flere avganger om Kongsvingerbanen skal bidra til å nå EUs mål for overføring av godstransport fra vei til sjø og bane – 30 % av trafikken i veinettet med reiselengde over 300 km innen 2030.

På samme måte mener Jernbaneforum Kongsvingerbanen det er gjort gode vurderinger av Kongsvingerbanens betydning for lokal og regional utvikling, og de begrensninger som ligger i dagens kapasitet for å møte økende etterspørsel.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen støtter derfor de overordnede rammebetingelsene, samfunnsmålene og effektmålene som ligger til grunn for KVVU-en.

Jernbanedirektoratets anbefaling

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener imidlertid at Jernbanedirektoratets anbefaling ikke er ambisiøs nok til å virkelig gi et løft for Kongsvingerbanen med de strategiene som legges til grunn fram mot 2030 og 2050.

Anbefalt strategi fram mot 2030 er å legge til rette for økt ombordkapasitet og åpne for lengre godstog. Forumet ser at dette kan gi sårt tiltrengt setekapasitet for persontransport, og vil gi effekter i form av lengre tog på godssiden. Dobbelt sett i alle avganger og muligheter for nye togsett med mer kapasitet vil kunne tilfredsstillende de kortsiktige behovene. Men man vil fremdeles stå med en enkeltsporet bane med kapasitetsutfordringer for person og gods. Overbelastningen vil vedvare, punktligheten vil ikke bli bedre og det vil ikke kunne tilbys flere avganger gjennom K2.3 alene. Problemet rundt vedlikeholdsarbeider vil også fortsette. Forumet stiller også spørsmåltegn ved realismen i innkjøp av nytt togmateriell på persontogsiden fram mot 2030, i lys av de bestillinger som nylig er gjort på dette området for Flirttogene og som det forventes leveranse av i 2027.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener at det på kort og mellom lang sikt ikke foreslås tiltak i infrastruktur som forbedrer kapasiteten og reduserer reisetiden er for lite offensivt. Redusert frekvens og for lang reisetid er en stor utfordring for pendlere i de folkerike områdene på Romerike, og for de som pendler fra Kongsvingerregionen. Kommunene langs Kongsvingerbanen representerer store deler av Østlandet som ikke har fått tatt del i de store kapasitetsløftene på jernbane. Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus har pekt ut regionale knutepunkter som skal ta hovedtyngden av veksten. I tillegg til regionbyen

Lillestrøm ligger tre prioriterte tettsteder langs Kongsvingerbanen - Sørumsand, Fetsund og Årnes. I kommunene på Nedre Romerike forventes sterk vekst i årene framover, og skal man kunne innfri 0-vekstmålet er det helt vesentlig med forbedring av infrastrukturen for å øke kapasiteten og redusere reisetiden. For kommunene i Kongsvingerregionen er redusert reisetid på Kongsvingerbanen en viktig forutsetning for at de i større grad skal bli en del av bo og arbeidsmarkedsregionen rundt Oslo. Reduksjon av reisetid ned mot 1 time til Oslo er svært viktig i den sammenheng.

Konsept 2.3 løser ikke utfordringene med reisetid, og kombinert med at kapasitetsutfordringene fortsatt vil være der innebærer dette konseptet ikke noen store løft for persontrafikken på jernbane. Konsekvensen av dette kan være at jernbanens konkurransekraft mot vegtrafikk ikke bedres, og at en bilbasert trend forlenges.

Som påpekt i KVUen er Kongsvingerbanen en tungt belastet banestrekning for transport av gods. Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser det som lite framtidsrettet at det ikke anbefales mere infrastrukturtiltak som bidrar til å løse kapasitetsutfordringene for gods i årene fram mot 2030.

Det anbefalte konseptet vil ikke ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi med tanke på kapasitet. Økt kapasitet er helt vesentlig om man skal videreutvikle Kongsvingerbanen som en viktig internasjonal godskorridor. Konsept 2.3 gir ingen kapasitetsutvidende tiltak for strekningen Kongsvinger – riksgrensen, og det er begrenset effekt for grensekryssende gods.

Kongsvingerregionen er også i ferd med å befeste sin stilling innenfor biobaserte næringer gjennom flere nyetableringer de seneste årene, og det er viktig at man følger opp med investeringer i banenettet som understøtter et næringsliv i omstilling.

Det er i dag store kapasitetsutfordringer i godsaksen sydover fra Oslo mot Gøteborg. Utbedring av Kongsvingerbanen vil gi en styrking av banenettet som er koblet på det svenske jernbanesystemet, inkludert banene til Gøteborg og sydover mot det Europeiske kontinentet. Økt kapasitet på Kongsvingerbanen/Grensebanen gir også mulighet for bedre retningsbalanse for godstransport gjennom Osloregionen til/fra Sverige og resten av Europa. For å styrke dette togsystemet kreves det en større ambisjon enn det som ligger i konsept K2.3 fram mot 2030.

Av hensyn til både person og godstransport mener derfor Jernbaneforum Kongsvingerbanen at Jernbanedirektoratets ambisjonsnivå må økes. Alternativ K3.4 med dobbeltspor Lillestrøm - Kongsvinger er det konseptet som åpenbart ville gitt størst løft for Kongsvingerbanen både for gods og persontransport. Men det er også det konseptet som koster mest – 21.5 mrd.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen ser at dette er en tung investering. Det vil bli sterk konkurranse om jernbaneinvesteringene fremover, og forumet støtter derfor Jernbanedirektoratet i at Konsept 5.1 vil være en god løsning for framtiden. Men forumet mener framdriften må forseres i forhold til Jernbanedirektoratets framdriftsplan. Arbeidet med konkretisering av konsept 5.1 må startes snarest, med sikte på realisering av infrastrukturprosjektene i dette konseptet på kort og mellomlang sikt.

Sammenlignet med andre jernbaneinvesteringer vil forumet vise til at samfunnsnyttene for konsept 5.1 er beregnet til -0,13. Dette er i samferdselssammenheng bra, og viser en samfunnsnytte som er konkurransedyktig sammenlignet med andre jernbaneprosjekter. Og dette til tross for at det kan se ut som nytten for Hovedbanen ikke er medregnet og at nytten for godstransport er noe underestimert i modellene.

Jernbaneforum Kongsvingerbanen mener dette underbygger at framdriftsplanen for Konsept 5.1 må forseres. Vurdering av nytten er også i tråd med de utredningene som ble gjort i forbindelse grenbanene i rapportene Østlandsstjerna (Civitas, 2016) og Sammenstilling av nytteberegninger (Geir Berg, Logistikkutvikling, 2016).

Tabellen under viser samfunnsøkonomiske analyser for andre jernbaneprosjekter, hentet fra Jernbanedirektoratets leveranse til NTP 2022-2033, oktober 2020.

Effektpakke	Netto nåverdi pr budsjettkrone(NNB)
Ny regiontogforbindelse og en times kortere framføringstid Oslo-Hønefoss (-Bergen), fellesprosjekt E16	-0,67
Flere og raskere tog på Dovrebanen (indre IC). To tog i timen til Hamar, trinn 3	-0,46
Flere og raskere tog på Dovrebanen (ytre IC), trinn 3 og 4 og videre for to tog i timen til Lillehammer	-1,08
Flere og raskere tog på Vestfold (ytre IC). To tog i timen til skien hele dagen	-0,53
Flere og raskere tog på Vestfold (full ytre IC). Fire tog i timen til Sandefjord og to tog i timen til Skien.	-0,89
Flere og raskere tog på Østfoldbanen (IC): To tog i timen til Fredrikstad	-1,04
Videreutvikling Vossebanen, trinn 1 og 2 inkl fellesprosjekt med vei	-0,84

Konsept 5.1 vil gjøre det mulig å kjøre nytt høyfrekvent lokaltogtilbud på dagens bane Lillestrøm-Fetsund-Sørumsand. Fjerntog, regiontog og godstog vil kunne kjøre på ny bane og vil gi et mer robust system med økt kapasitet. Konsept 5.1 vil også ivareta Jernbanedirektoratets godsstrategi, og bidra til å utvikle en sterk utenlands godskorridor.

I dette konseptet ligger det også inne investeringer i nytt spor Lillestrøm – Leirsund, som gjør at dette må sees på som en del av framtidig dobbeltspor for Hovedbanen.

Konseptvalgutredningen for Hovedbanen skal ferdigstilles nå i løpet av februar, og Jernbaneforum Kongsvingerbanen vil også påpeke betydningen av å se KVVU Kongsvingerbanen og KVVU Hovedbanen i sammenheng for å sikre gode systembetragtninger.

Jernbaneforum vil understreke at KVVU-en for Kongsvingerbanen er en konseptuell utredning der man ikke tar stilling til konkret linjeføring. I det videre arbeidet vil det være viktig å se nærmere på aktuelle trasevalg samtidig som man ser nærmere på rutetilbudet for stasjonene langs eksisterende bane.

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

Med hilsen

Kamilla Thue
Ordfører i Eidskog kommune
Leder av Jernbaneforum Kongsvingerbanen

(Sign.)