



Jernbanedirektoratet

Dato: 05.02.2021
Vår ref: 20/85122-7
Deres ref:
Saksbeh.: Iver Wien
Telefon:

Høring - Konseptvalgutredning for Kongsvingerbanen

Lillestrøm kommune viser til KVVU for Kongsvingerbanen som er lagt ut på høring 04.12.2020

Bakgrunn

Samferdselsdepartementet ga sommeren 2018 Jernbanedirektoratet i oppdrag å utarbeide en konseptvalgutredning (KVVU) for Kongsvingerbanen. 26.november 2020 ble rapporten med anbefalinger oversendt departementet.

Kongsvingerbanen er i dag erklært overbelastet på strekningen Lillestrøm - Kongsvinger, -det betyr at det ikke er plass til å kjøre flere tog på denne strekningen. Kongsvingerbanen har i dag lokaltog i fast timesfrekvens til og fra Kongsvinger, ekstra rushtidstog morgen og ettermiddag, fjerntog til og fra Stockholm/Sverige, samt en betydelig godstrafikk over grensen til Sverige.

Behov i Lillestrøm kommune

Det er høy befolkningsvekst i Lillestrøm kommune og kommunen jobber aktivt med å få hoveddelen av veksten i nærheten av knutepunkt. Sørumsand og Fetsund er prioriterte tettsteder der det bygges og planlegges større boligprosjekt i nærheten av stasjonene. For tiden er det et 4-sifret antall boliger under regulering og utbygging, i eller like ved Sørumsand sentrum. Blant annet er det under utbygging ca. 700 boliger til sammen på Fossumjordet og Sennerudtoppen. I tillegg er Årnes i Nes kommune et prioritert tettsted.

Dagens avganger er fulle i rush. Det er behov for å kunne kjøre med dobbeltsett i flere avganger i rush, og at disse kan utnyttes best mulig ved at alle stasjoner er tilpasset dobbeltsett slik at passasjerene fordeler seg mest mulig. Lillestrøm kommune forutsetter at alle stasjoner betjenes også i fremtiden. Lillestrøm kommune mener tilbudsforbedringer med halvtimesfrekvens på avgangene i grunnrute og to ekstra avganger i rush per time, totalt fire avganger i rush, er avgjørende for å stryke tettstedene langs Kongsvingerbanen slik at fremtidig utviklingen kan konsentreres rundt knutepunkt med et raskt og effektivt kollektivtilbud. Tettstedene langs Kongsvingerbanen i kommunen er alle i kort pendleravstand til Oslo.

Vurdering av andre behov

Fjerntog mellom Oslo og Stockholm kan bli svært konkurransedyktig mot fly, selv med mindre tiltak på strekningen, og er en av de fjerntogstrekningene med best potensial for overgang fra fly til tog. Godstrafikken er stor og har potensial for vekst. Kongsvingerbanen har sannsynligvis det største godspotensialet av samtlige fjerntogstrekninger i Norge. Ved en eventuell godsterminal ved Hauer seter, vil det kunne bli behov for å kjøre tog dit fra Kongsvingerbanen.

Vurdering av konseptene

I konsept **K1** blir det vurdert buss som supplement til tog. Lillestrøm kommune mener dette konseptet blir overvurdert i forhold til nytte. Det er satt opp direktebuss mellom Kongsvinger og Helsefyrt og mellom Sørumsand og Lillestrøm i konseptet. Vi minner om at tilsvarende busslinjer har blitt nedlagt som følge av lite passasjerer etter at toget fikk timesfrekvens til Kongsvinger. Erfaringer viser at buss parallelt med tog ikke er konkurransedyktig selv om togene er fulle. Det er i tillegg fremkommelighetsproblemer på veinettet, spesielt på rv22 ved Fetsund som gir bussene kraftige forsinkelser i rush. Bedre fremkommelighet må sikres om buss skal være et reelt alternativ.

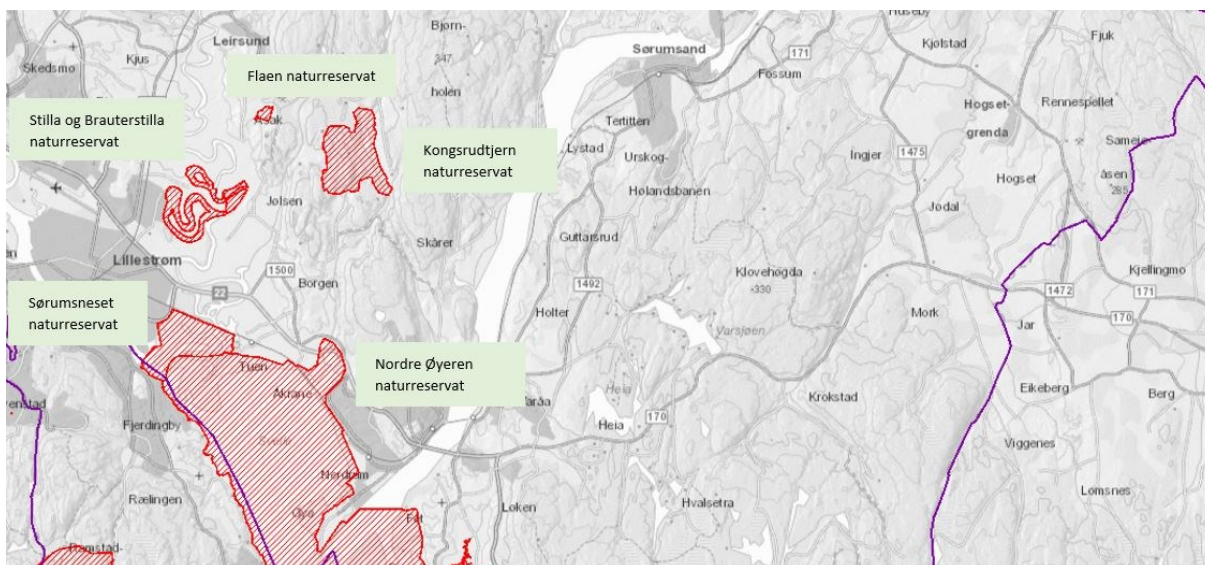
Konsept **K2.3** inneholder gode tiltak, men effekten av disse vil i stor grad være rettet mot godstog, særlig kombitransport/containertog, og i mindre grad persontransporten. Lillestrøm stiller spørsmål ved realismen i innkjøp av nye kapasitetssterke tog for regiontrafikk på kort sikt. Dagens tog er relativt nye, og det er i tillegg behov for både lokaltog og fjern tog. Tidligere vurderinger rundt kjøp av dobbeltdekkere med høyere kapasitet har stoppet opp. Derfor tror vi ikke **K2.3** kan tilby vesentlige forbedringer for persontransporten.

Konsept **K3.4** med dobbeltspor hele veien mellom Lillestrøm og Kongsvinger er det eneste konseptet som vil dekke alle behov for person- og godstransport på hele Kongsvingerbanen. Konseptet har en høy investeringsramme, men det vil være mulig med trinnvis utbygging av konseptet. Trinnvis utbygging av parseller som gir mest gevinst for kapasitet kan gi raskere tilbudsforbedringer for persontrafikken enn øvrige konsept, selv om totalrammen er høyere. Dagens linje L14 med dagens stoppmønster kan beholdes og styrkes med økt frekvens i dette konseptet.

Konsept **K5.1** vil kunne gi bedre kapasitet og kortere reisetid. Et dobbeltspor Lillestrøm – Sørumsand vil kunne være første steg på en rask forbindelse mellom Oslo og Stockholm, der neste steg er en bane mellom Sørumsand og Arvika via Bjørkelangen. Det er i samferdselssammenheng relativt bra samfunnsøkonomi for **K5.1**, med netto nytte per investerte krone på -0,1. Konseptet gir ikke vesentlig bedre kapasitet øst for Sørumsand for resten av Kongsvingerbanen og dekker dermed ikke alle behov som skissert i KVUen. Lillestrøm er også bekymret for at det blir et dårligere togtilbud for reisende fra stasjonene Nerdrum, Fetsund og Svingen med en trase for dobbeltspor via Leirsund. Betjening med lokaltoget L1 vil gi økte reisetider. Lillestrøm kommune mener det er store natur- og kulturverninteresser i traseen som skisseres i **K5.1** med dobbeltspor mellom Leirsund og Sørumsand. Det er krevende grunnforhold ved Leirsund samt viktige LNF områder. En slik trase kan også komme i konflikt med Bingen lenser.

Natur- og kulturvern hensyn

Uansett trasevalg for nytt dobbeltspor vil et nytt dobbeltspor gi store naturinngrep. Det må derfor gjennomføres grundige vurderinger om hvilke traseer som gir minst inngrep i sårbar natur. Ved kryssing av Glomma er det også viktige verneinteresser ved Fetsund- og Bingen lenser. Det er også en rekke kulturminner ved Sørumsand, blant annet Urskog – Hølandsbanen.



FIGUR 1 NATURVERNSONER MELLOM LILLESTRØM OG SØRUMSAND

FIGUR 2 KULTURMINNER VED SØRUMSAND

Konklusjon

Lillestrøm kommune støtter Jernbanedirektoratets anbefaling om konsept **K2.3** på kort sikt. Kongsvingerbanen er en viktig banestrekning for godstransporten, og tiltak for godstog bør derfor prioriteres sammen med oppgradering av stasjoner for å kunne ta dobbeltsett. Tiltakene under konsept **K2.3** er viktig, spesielt for godstrafikken på banen og må gjennomføres raskest mulig. Samtidig er det viktig at det tilrettelegges for at det kan kjøres dobbeltsett i alle avganger, ved at plattformene som i dag er for korte blir forlenget. Det understrekes behovet for å utrede en løsning for fremkommelighetsproblemet for buss på rv22, dersom buss skal bli et reelt supplement til tog på kort sikt.

Lillestrøm kommune mener derimot at Jernbanedirektoratets anbefaling om konsept **K2.3** på kort- og mellomlang sikt og konsept **K5.1** på lang sikt ikke svarer godt nok til de behovene som er presentert i KVUen for hele banestrekningen. Fetsund og Sørumsand i Lillestrøm kommune, samt Årnes i Nes kommune, er prioriterte tettsteder og trenger høyere frekvens på togtilbudet og mer kapasitet. **K2.3** vil ikke kunne gi vesentlige forbedringer for persontrafikken, og det er avgjørende å kunne styrke dette tilbudet på et tidligere tidspunkt enn på lang sikt som direktoratet anbefaler.

Lillestrøm kommune anbefaler at konsept **K3.4**, med dobbeltspor i dagens trase, legges til grunn og at dette konseptet bygges ut trinnvis slik at tilbudsforbedringer for person- og godstrafikken kan komme så tidlig som mulig. Dette innebærer dobbeltsporparseller som muliggjør halvtimesfrekvens på L14, pluss ekstraavganger i rush, med raskest mulig gjennomføring. Utredning av dobbeltspor/dobbeltsporparseller Lillestrøm – Sørumsand bør startes umiddelbart. Strekningen bør bygges ut samtidig eller rett etter øvrige tiltak (**K2.3**) på Kongsvingerbanen for raskest mulig å få et bedre tilbud.

Med hilsen

Øyvind Daaland Lesjø
Avdelingsleder

Iver Wien
Senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi til: LILLESTRØM KOMMUNE